

ЭКОНОМИКА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Учредители:

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС»
Акционерное общество «Объединенная металлургическая компания»

Главный редактор: В.Л. Квинт – иностранный член РАН,
д-р экон. наук, профессор, лауреат премии имени М.В. Ломоносова Первой степени,
заслуженный работник высшей школы РФ, МГУ имени М.В. Ломоносова, г. Москва

Зам. главного редактора: О.И. Калинин – д-р экон. наук, профессор, директор института ЭУПП,
НИТУ «МИСиС», г. Москва

Ответственный секретарь: А.Б. Крельберг – канд. техн. наук, старший научный сотрудник,
НИТУ «МИСиС», г. Москва

Редакционная коллегия

И.Г. Ахметова – д-р техн. наук, проф., проректор
Казанского государственного энергетического
университета, директор Института цифровых технологий
и экономики, г. Казань

А.Р. Бахтизин – член-корр. РАН, д-р экон. наук, проф.,
директор, Центральный экономико-математический
институт, г. Москва

Я. Блакут – AGH Научно-технический университет
(Республика Польша)

Ю.В. Вертакова – д-р экон. наук, проф., директор,
Курский филиал Финансового университета
при Правительстве РФ, г. Курск

И. Вознакова – Высшая Школа Баньска (Республика Чехия)
А.Г. Воробьев – д-р экон. наук, проф.,
ИД «Руда и металлы», г. Москва

А.В. Дуб – д-р техн. наук, проф., лауреат премии
Правительства РФ в области науки и техники,
лауреат премии Президиума РАН им. П.П. Аносова,
лауреат Государственной премии РФ в области
науки и технологий, генеральный директор
АО «Наука и инновации», г. Москва

Нье Йонгию – проф., декан Школы экономики,
Шанхайский университет (Китай)

В.Н. Лившиц – д-р экон. наук, проф., заслуженный
деятель науки и техники РСФСР,
ФИЦ «Информатика и управление» РАН, г. Москва

В.Л. Макаров – академик РАН, д-р физ.-мат. наук, проф.,
научный руководитель, Центральный экономико-матема-
тический институт, г. Москва

С.Н. Митяков – д-р физ.-мат. наук, проф.,
НИТУ им. Р.Е. Алексеева, г. Нижний Новгород

В.С. Мкртчян – Интернет университет управления
и информационных технологий (Австралия)

А.В. Мясков – д-р экон. наук, проф., директор
Горного института, НИТУ «МИСиС», г. Москва

И.В. Новикова – д-р экон. наук, проф.,
МГУ имени М.В. Ломоносова, г. Москва

В.В. Окрепилов – академик РАН, д-р экон. наук, проф.,
Санкт-Петербургский государственный университет
аэрокосмического приборостроения, г. Санкт-Петербург

С.Н. Растворцева – д-р экон. наук, проф., НИУ ВШЭ,
г. Москва

Ж. Сапир – проф., Высшая школа социальных наук
(Франция)

Я. Сас – Краковская горно-металлургическая
академия (Республика Польша)

А.М. Седых – канд. экон. наук, АО «ОМК», г. Москва

Е.Ю. Сидорова – д-р экон. наук, проф., НИТУ «МИСиС»,
г. Москва

Т.О. Толстых – д-р экон. наук, НИТУ «МИСиС», г. Москва
Ю.Дж. Уграс – д-р экон. наук, проф., Университет
Ла Салль (США)

М.Н. Узиков – д-р экон. наук, проф., Институт
народнохозяйственного прогнозирования РАН, г. Москва

Д. Фантаццини – PhD, д-р экон. наук, доцент МШЭ МГУ,
г. Москва

Р. Хаусвалд – проф., Американский университет
в Вашингтоне (США)

М. Хиноу – Левенский Католический университет (Бельгия)
А.А. Черникова – д-р экон. наук, проф.,
ректор НИТУ «МИСиС», г. Москва

А.А. Широ – д-р экон. наук, член-корр. РАН,
зам. директора Института народнохозяйственного
прогнозирования РАН, г. Москва

Е.В. Шкарупа – д-р экон. наук, профессор,
Воронежский государственный технологический
университет, г. Воронеж

Ю.И. Шхиянц – АО «ОМК», г. Москва
Ю.А. Щербанин – д-р экон. наук, проф., заведующий
кафедрой нефтегазотрейдинга и логистики, Губкинский
университет, г. Москва

О.В. Юзов – д-р техн. наук, заслуженный деятель
науки РФ, почетный металлург, почетный
работник высшего профессионального образования
России, АО «ОМК», г. Москва

Технический редактор: А.А. Космынина; переводчик на английский язык: И.А. Макарова, переводчик
на китайский язык: Юй Айхуа; компьютерная верстка, оформление обложки: А.Л. Бабабекова

Ежеквартальный научно-производственный журнал, выходит с 2008 года

2020, Т. 13, № 4 (48) – Октябрь – Декабрь

119049, Москва, Ленинский просп., д. 4, НИТУ «МИСиС»

Тел./Факс: 8 (495) 638-4531, e-mail: ecoprom@misis.ru, ecoprom.misis@mail.ru

Подписано в печать 14.12.2020, формат 60×90 1/8.

Бумага офсетная. Печать офсетная. Печ. л. 20,5. Заказ № 11755

Отпечатано в типографии Издательского Дома МИСиС, 119049, Москва, Ленинский просп., д. 4

© НИТУ «МИСиС», 2020

Журнал включен в «Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть
опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата
наук». Журнал включен в Реферативный Журнал ВИНТИ.

Подписной индекс в каталоге «Пресса России» – 82377

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия.

Рег. № ПИ № ФС77-41503 от 30.06.2010, перв. регистр. 09.07.2008 № ПИ № ФС77-32327.



Возможности и комбинационности китайской стратегии «Пояс и путь» для национальных экономик Юго-Восточной Азии*

А.А. Маслов

*Институт Дальнего Востока РАН, Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
117997, Москва, Нахимовский просп., д. 32*

Аннотация. Первоначально инициатива «Пояс и Путь» была встречена в Юго-Восточной Азии с большим энтузиазмом, так как позволяла напитать деньгами перспективные проекты и вывести продукцию стран Юго-Восточной Азии на международные рынки. Однако подавляющее число проектов в Индонезии, Малайзии, Лаосе, Филиппинах, Таиланде испытывают очень большие сложности и ни один из них не завершен. Основные объёмы инвестиций и кредитов выделяются Китаем исключительно под инфраструктурные проекты, при этом серьезные средства на инновационные индустриальные объекты или информационные структуры не выделяются. Дороги и логистические сооружения будут использоваться в дальнейшем либо для перевозки китайских товаров в эти страны (то есть имеют мультипликативный эффект для китайской стороны), экспорт сырья в Китай, либо по ним может доставляться продукция местной промышленности. Экономическая целесообразность и качество инвестиционных проектов в Индонезии и Малайзии вызывает большие сомнения, Лаос и Мьянма берут кредиты у Китая под развитие железнодорожной сети, не имея своей развитой промышленности, и таким образом эти территории могут быть лишь транзитными территориями для китайских товаров. Эти страны вообще не могут окупить проекты, многие из них оказываются недостроенными, а поэтому задолженность перед Китаем растет. Мегапроект коридора Южный Китай–Юго-Восточная Азия оказался экономически не просчитан и его экономическая целесообразность для стран участников (кроме самого Китая) вызывает много вопросов.

Ключевые слова: Китай, Юго-Восточная Азия, Пояс и Путь, инвестиции, инфраструктура

Для цитирования: 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. 482-493. DOI: 10.17073/2072-1633-2020-4-482-493

Opportunities and combinations of chinese "Belt and Road" initiative for national economies of Southeast Asia

A.A. Maslov

*Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences,
HSE National Research University, 32 Nakhimovsky Prospect, Moscow 117997, Russia*

Abstract. Initially, the Belt and Road initiative was greeted with enthusiasm in Southeast Asia, as it made possible to support projects and bring the products from Southeast Asia to international markets. However, the overwhelming number of projects in Indonesia, Malaysia, Laos, Philippines, and Thailand are experiencing significant difficulties,

* Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации 075-03-2020-223/5.

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License

and none of them has been completed. China's main volumes of investments and loans are allocated exclusively for infrastructure projects, while serious funds are not allocated for innovative industrial facilities or IT structures. Railroads and logistics facilities will be used to export Chinese goods to these countries, import raw materials to China, or deliver local industry products. The economic feasibility and quality of investments in projects in Indonesia and Malaysia are in great doubt. Laos and Myanmar are taking loans from China to develop the railway network without developing their own industry, so these regions can only be traders of Chinese goods. These countries cannot recoup the projects at all, many of them turn out to be unfinished, and therefore the debt to China is growing. The mega-project of the South China-Southeast Asia corridor was not economically sustainable. Its economic feasibility for the participating countries (except for China itself) raises many questions.

Keywords: China, Southeast Asia, Belt and Road initiative, investments, infrastructure

For citation: Maslov A.A. Opportunities and Combinations of Chinese "Belt and Road" Initiative for National Economies of Southeast Asia. *Ekonomika v promyshlennosti = Russian Journal of Industrial Economics*. 2020. Vol. 13. No. 4. Pp. 482–493. (In Russ.). DOI: 10.17073/2072-1634-2020-4-482-493

中国 «一带一路» 战略对东南亚国家经济的机遇与组合

马斯洛夫 A.A.

俄罗斯科学院远东研究所，俄罗斯国立科研经济大学
117997，莫斯科，纳希莫夫斯基大街32号

简评. 起初，一带一路倡议在东南亚受到热烈欢迎，因为它可以支持项目，并将东南亚的产品推向国际市场。然而，印尼、马来西亚、老挝、菲律宾、泰国的绝大多数项目都遇到了很大的困难，没有一个项目完成。中国的主要投资额和贷款额全部用于基础设施项目，而创新产业设施和IT结构的资金严重不足。铁路和物流设施将用于向这些国家出口中国商品，向中国进口原材料，或运送当地工业产品。印尼和马来西亚的项目投资的经济可行性和质量存在很大的疑问。老挝和缅甸向中国贷款发展铁路网，却不发展自己的工业，所以这些地区只能是中国商品的贸易商。这些国家根本收不回项目，很多项目变成了未完成的项目，因此对中国的债务越来越多。中国-东南亚通道这个超大型项目在经济上是不可持续的。它对参与国（除了中国以外）的经济可行性提出了许多问题。

关键词：中国，东南亚，“一带一路”，投资，基础设施

谢谢：本文是在俄罗斯联邦科学和高等教育部075-03-2020-223 / 5的国家任务框架内编写的

Общие черты проектов инициативы «Пояс и Путь» для стран Юго-восточной Азии

Начиная с 2013 г. многие китайские компании в рамках проекта Пояс и Путь (в дальнейшем – **ПиП**) подписали десятки контрактов как с центральными правительствами, так и с региональными администрациями по всему региону Юго-Восточной Азии (в дальнейшем **ЮВА**). Первоначально эта инициатива была встречена с большим энтузиазмом, так как теоретически позволяла напитать деньгами перспективные проекты и, самое главное – вывести продукцию

стран ЮВА на международные рынки. Однако за последние несколько лет китайская инициатива столкнулась с целым рядом проблем, как по всему миру, так и непосредственно в регионе ЮВА. Если абстрагироваться от политической составляющей китайской инициативы, то именно вопрос экономической целесообразности получения больших кредитов от Пекина странами ЮВА и создание потенциальной опасности «долговой ловушки», является здесь ключевым. Мы рассмотрим именно вопрос способности стран ЮВА разумно рассчитывать

* Acknowledgments: The article was prepared within the framework of the state assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation 075-03-2020-223/5.

Динамика изменения объёмов глобальных инвестиций Китая в рамках инициативы ПиП [4] [Trends in China's Global Investment in the Belt and Road initiative]				
Год	Всего инвестпроектов	Инвестиции (млрд долл.)	Из них Проектов «Пояса и Пути»	Инвестиции (млрд долл.)
2014	158	100, 230	63	48, 760
2015	185	118, 200	76	56, 460
2016	235	158, 210	55	27, 640
2017	185	175, 640	66	36, 910
2018	183	115, 170	79	52, 800
2019	110	68, 170	51	30, 000

перспективы получаемых от Китая средств в соотношении с объемами и потребностями национальной экономики. Нас интересует прежде всего два момента: объём обещанных инвестиций и кредитов, а также связанных с этим опасностей «долговой ловушки», а, во-вторых, реально осуществлённые (завершённые) проекты в рамках ПиП в странах ЮВА.

В целом оценить общие объёмы инвестиций весьма сложно. Консультативная группа RWR в Вашингтоне, которая отслеживает инфраструктурные проекты по всему миру, считает, что Китай начал работу или завершил проекты на общую сумму 200 млрд долл. в Юго-Восточной Азии за пять лет, начиная с 2013 года. Но это число кажется завышенным для того, кто посетил большинство стран за последние годы [1].

Характерными чертами этой проектов ПиП для стран ЮВА являются следующие:

- основные объёмы инвестиций и кредитов выделяются Китаем исключительно под инфраструктурные проекты, прежде всего железнодорожное сообщение, морские порты и аэропорты, при этом серьёзные средства на инновационные индустриальные объекты или информационные структуры не выделяются;

- большая часть проектов была начата в 2013–2014 гг., то есть с самого первого периода развития инициативы Пояс и Путь, и очевидно, что страны ЮВА изначально занимали важное место в планах Пекина, однако до сих пор нет ни одного полностью завершённого проекта;

- чаще всего развитие новой политики взаимодействия с Китаем начиналось после прихода к власти в странах ЮВА новой властной группировки, как это, в частности, произошло в Пакистане, Филиппинах, Таиланде. Таким образом экономическая политика проектов ПиП тесно связана с политическими трансформациями.

подавляющее большинство стран ЮВА рассчитывают, как минимум на два результата участия в китайской инициативе. Во-первых, ПиП должна поможет модернизировать промышленность стран для создания добавленной стоимости продукции с помощью инноваций и технологий, а также для развития индустрии

в будущем. Во-вторых, проекты ПиП должны способствовать развитию инфраструктуры, особенно транспортных сетей, таких как железнодорожной сети, системы высокоскоростных дорог, портов и аэропортов для увеличения торговых и инвестиционных возможностей.

Тем не менее с 2014–2015 гг., то есть с периода начала первых китайских проектов ПиП в ЮВА заметных изменений ни по одной из двух групп мы не видим, вместо этого наблюдается накопление проблем, связанных с инвестиционными и долговыми ловушками.

Прежде всего отметим, что объёмы глобальных инвестиций в рамках инициативы ПиП активно росли до 2017 г., а затем, несмотря на прирост числа проектов, финансирование уменьшилось, так как произошла «рационализация» инвестиций, что связано с пересмотром общей китайской политики по направлениям средств на рубеж. Например, в 2018 г. стоимость подписанных проектов снизилась на 20 % по сравнению с тем же периодом годом ранее [2].

Китай частично или полностью отказался от поддержки проектов, связанных с гостиничным бизнесом, сервисом развлечения и др. К тому же в связи с замедлением темпов роста китайской экономики, пандемией и ростом давления со стороны США в последние годы, Китай начал сокращать расходы на инициативу ПиП [3, 4] (таблица).

Проекты в рамках ПиП начинают сталкиваться с несколькими вызовами, которые обусловлены двумя экономическими причинами: переосмыслением экономической целесообразности и политическими противостояниями внутри стран, куда направляются китайские инвестиции. В последнем случае антикитайская риторика активно используется различными партиями для критики экономической линии правительства, как, например, это происходит в Пакистане, Мьянме или Малайзии.

Несмотря на множество проблем, с которыми китайские проекты столкнулись в ЮВА, Пекин демонстрирует значительную гибкость и готовность пойти на компромисс, по крайней мере, по железнодорожным проектам.

Проблемы экономической целесообразности и избыточности: Индонезия и Малайзия

Проблема экономической целесообразности заключается прежде всего в том, что реципиенты китайских инвестиций и кредитов либо из-за отсутствия опыта и экспертизы, либо из-за мощных лоббистских возможностей Китая первоначально с радостью принимают финансовую поддержку Китая, затем же оказывается, что страна не способна рассчитаться по кредитам или не может использовать в полном объеме построенные мощности. Таким образом эксплуатация ряда логистических путей оказывается просто убыточной, причём это выясняется уже на этапе строительства.

Примером этого может являться проект высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг в Индонезии. В 2015 г. Индонезия после долгих дискуссий решила отдать предпочтение Китаю, а не Японии в строительстве 150-километровой высокоскоростной железнодорожной линии стоимостью 5,5 млрд долл. [5], соединяющей Джакарту с Бандунгом, столицей провинции Западная Ява. Ожидалось, что проект будет завершен в течение трех лет, причем, учитывая экономическую слабость индонезийской стороны, Китай не потребовал каких-либо явных гарантий от Джакарты. Для строительства была создана совместная компания PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Однако с самого своего начала проект испытывал множество проблем, например, с приобретением земли, и к началу 2020 г., то есть через пять лет после своего старта, был завершен менее чем на 50 % [6]. В январе 2020 г. компанию KCIC обвинили в том, что именно проект строительства дороги стал причиной сильного наводнения в Западном Бандунге, причем ни правительство страны, ни сама компания не смогли дать разумных разъяснений [7].

При этом оценка целесообразности строительства не была проведена, в частности, даже по существующей железной дороге можно проехать из Джакарты до Бандунга чуть более чем за два часа, таким образом высокоскоростная и очень затратная новая дорога, сокращающая поездку до одного часа, не приносит заметного экономического эффекта.

В Малайзии – стране с большим китайским этническим населением, ситуация сложилась еще более серьезная. В 2018 г. в результате выборов свой пост покинул премьер-министр Наджиб Разак, который поддерживал очень тесные связи с Китаем, а его приемник Махатхир Мохаммад приостановил осуществление крупных китайских проектов и объявил проведение расследования по некоторым из них.

В Малайзии также главным стал вопрос экономической целесообразности проектов в рамках инициативы ПиП [8]. В частности, правительство штата Малакка в ноябре 2020 г. расторгло соглашение с основным разработчиком инфраструктурного проекта в рамках инициативы «ПиП». Проект Melaka Gateway («Ворота Малакки») была утверждён 7 февраля 2014 г. по прямому указу тогдашнего премьер-министра Малайзии Наджиба Разака после его визита в Китай.

Melaka Gateway должен был стать одним из главных объектов в ЮВА инициативы ПиП, проект должен бы включать новый городской район площадью 546 гектаров, связанный с морским портом, охватывающий четыре искусственных острова, стратегически расположенных в Малаккском проливе. Здесь же должны были расположиться крупные торговые центры, туристические курорты, роскошные кондоминиумы и тематические парки, дорогой деловой район, пристань для яхт, гигантское колесо обозрения «Глаз Малайзии», а также крупнейший терминал круизных судов в ЮВА и семизвездочный отель. Все это должно было быть построено вокруг крупного промышленного порта. Премьер-министр Китая Ли Кэцян в 2015 г. посетил строительную площадку этого проекта и пообещал его дальнейшую поддержку [9]. Интерес Пекина к Малакке объяснялся прежде всего тем, что основная часть торговли Китая, в том числе 80 % нефти и газа, проходит через Малаккский пролив, при этом основным оператором транспортировок является Сингапур, что ставит под угрозу безопасность китайских перевозок, так как Пекин не способен контролировать весь процесс. Это получило название «Малаккской дилеммы». Поэтому Китай и решил масштабно поддержать проект, который давал бы ему выход к нескольким портам на восточном и западном побережьях Малайзии вместе с соединяющей их железнодорожной линией Восточного побережья.

К 2016 г. малазийский девелопер проекта KAJ Development заключил партнерские соглашения с тремя китайскими компаниями, в том числе государственной китайской энергетической компанией PowerChina, которая пообещала поддержать проект, предоставив инвестиции в размере 10,5 млрд долл. К 2016 г. китайские инвестиции выросли на 119 % в годовом исчислении, и к проекту Melaka Gateway должны были присоединиться другие масштабные проекты ПиП, включая строительство железной дороги на восточном побережье стоимостью 13 млрд долл. и проект Forest City в Джохор-Бару стоимостью 100 млрд долл.

Однако, как оказалось, местные жители, прежде всего рыбаки, были даже не в курсе проекта, а это вытесняло их из веками налаженного бизнеса. Проект также наносил ущерб акватории океана, в том числе и коралловым рифам. Возник вопрос и об экономической целесообразности: три основных порта Малайзии – Порт Кланг, Порт Танджунг Пелепас и Порт Пенанг к 2019 г. были загружены только на 70 % своей мощности. Рост контейнерных перевозок через регион остановился, и существующие порты достигнут пропускной способности лишь в 2040 г. [10]. Даже совокупно все существующие и перспективные порты Малайзии не смогли бы приблизиться по объемам к сингапурскому порту Туас, который находится всего в 200 км от этого региона. С этим согласился и Всемирный банк, в исследовании которого от 2015 г. утверждалось, что новый порт на западном побережье Малайзии просто не нужен [11].

Соглашение с главным подрядчиком проекта KAJ Development о совместном развитии Melaka Gateway было прекращено после того, как девелопер не смог завершить разработку проекта морского порта в 246,45 га, который он подписал в октябре 2017 г. Расторжение соглашения о строительстве Melaka Gateway означает конец проекта стоимостью 10,5 млрд долл. Сама компания, кайле недовольная этим решением, утверждает, что к ноябрю 2020 г. она потратила на проект 700 млн ринггитов (около 170 млн долл.), при этом 40 % работ выполнено, и ей удалось привлечь прямые иностранные инвестиции на сумму миллиарды ринггитов для реализации проекта в течение следующих 10 лет [12].

Другим крупнейшим проектом в Малайзии в рамках ПиП стало строительство железнодорожной ветки East Coast Rail Link (ECRL), идущей от Кота-Бару на восточном побережье до главного морского порта Малайзии Порт Кланг на западном побережье, протяженностью 649 км. И стоимостью почти 16 млрд долл, причем нынешний премьер Махатхир высказал подозрения, что прежний премьер получал ссуды под завышенные проценты от китайского государственного банка, которые были использованы не по назначению, а для покрытия долгов государственного инвестиционного фонда, связанного с многочисленными скандалами. К 2019 г. Махатхиру удалось пересмотреть условия ECRL и было объявлено о возобновлении строительства. С этого момента было гарантировано участие не менее 40 % местных подрядчиков (до этого предполагалось использовать прежде всего китайских подрядчиков), а малазийским компаниям должны быть выделе-

ны средств от местных банков. Китай согласился снизить цену на 10 млрд долл., то есть на 34 %, а также сократить протяженность дороги на 40 км. Помимо этого, в 2018 г. правительство Махатира Мохаммада в 2019 г. году отменило два поддерживаемых Китаем проекта трубопровода стоимостью 2,2 млрд долл. после того, как выяснилось, что 90 % расходов по проекту было оплачено, но только 13 % было завершено [13].

Примечательно, что как провалившийся проект порта Melaka Gateway, так и железная дорога ECRL являются очевидно избыточными, которые никак не нацелены на развитие промышленности, но лишь на трансфер грузов, при этом в международном плане не могут конкурировать с уже существующими мощностями, например, в Сингапуре.

Проблемы устойчивости экономической модели: Филиппины и Таиланд

Похожая ситуация складывается и на Филиппинах, чье активное участие в китайской инициативе ПиП началось в 2016 г после прихода к власти откровенно антиамериканского лидера Родриго Дутерте, который в 2016 г. во время визита в Китай заявил, что стремиться развивать всесторонние отношения с Пекином [14]. При этом, хотя формально Филиппины не снимали претензий к Китаю по поводу спорных территорий в Южно-Китайском море, тем не менее наиболее острая риторика по этому вопросу была снята. К тому же решение Филиппин о прекращении военного пакта с США в феврале 2020 г., которое было подписано в 1998 г. и легализовала право американских войск по размещению на этой территории, укрепило уверенность Пекина в позитивном отношении ко всем китайским инициативам [15]. Однако в июне 2020 г. исполнение этого решения было отложено [16].

В результате переговоров 2016 г. Манила получила от Пекина обещание инвестиций на около 24 млрд долл. на инфраструктурные проекты, в том числе связанные с развитием железнодорожного сообщения, портов и гидроэлектростанции. Китай в 2019 г. также пообещал помочь профинансировать обновление инфраструктуры на Филиппинах на сумму 169 млрд долл. И, хотя на февраль 2019 г. было получено около 4,7 млрд долл. из этой суммы, филиппинская сторона жаловалась, что Китай пока дает слишком мало. Сам Си Цзиньпин на встрече с Дутерте 30 августа 2019 г. призвал к «крупным совместным проектам» в области строительства инфраструктуры, промышленных парков, энергетики и телекоммуникаций [17].

Всё это должно было как минимум реорганизовать местную инфраструктуру и дать толчок к развитию перевозок. Однако к 2020 г. из-за множества разногласий, суть которых обычно не разглашается, в рамках инфраструктурных китайско-филиппинских проектов было сооружено лишь два небольших моста. Как можно понять из дискуссий, ряд китайских компаний просто отказались от участия в проектах, когда внимательно изучили распоряжения филиппинских властей о форматах финансирования [18]. Также выяснилось, что ряд проектов может серьезно повлиять на окружающую среду, что приведет к деградации земель, и местные власти просто отказались от их поддержки. И хотя за первые пять месяцев 2020 г. года были подписаны контракты на сумму 3,11 млрд долл., а прямые иностранные инвестиции Китая в Филиппины 18,25 млн долл. [19], это все же значительно меньше обещанных десятков миллиардов долларов. Китай считает, что все это связано с огромной неустойчивостью филиппинской экономики. Например, коммерческие операции по телекоммуникационному проекту с China Telecom были отложены до марта 2021 г. из-за невозможности отгрузить необходимые материальные ресурсы из Китая, а их филиппинский партнер Dito Telecommunity начал искать «альтернативные источники» технологий и сырья. В отчете Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) от 4 марта указано, что Филиппины являются 18-й страной, наиболее подверженной сбоям в производстве в Китае, поскольку по крайней мере 13 филиппинских отраслей (на сумму 300,4 млн долл.) могут столкнуться с сокращением экспорта. Кроме того, агентство ANZ Research сообщило, что экспорт Филиппин в Китай составляют около 1,6 % от ВВП [20].

Особые отношения сложились между Пекином и Таиландом, когда после прихода к власти в 2014 г. новой военной группировки, США осудили переворот, а Китай поддержал новых лидеров. Между странами было достигнуто соглашение о строительстве в основном за счет средств КНР высокоскоростной железной дороги протяженностью в 885 км в течение четырех лет от лаосской границы до Малайзии по маршруту из Куньмина в Сингапур. Однако к 2020 г. участок дороги в Таиланде так и не был построен, так как КНР и Таиланд не сумели отрегулировать финансовые условия, нет также договоренности по поводу того, чьи специалисты будут контролировать проект и сможет ли Китай беспрепятственно привозить своих рабочих в Таиланд. Несговорчивость таиландских властей настолько разрежала Пекин, что китайская

сторона даже отказалась пригласить премьер-министра Таиланда Прают Чан-оху на первую конференцию ПиП в Пекине в 2017 г.

Таиланд инвестирует собственные и заемные средства в крупномасштабные инфраструктурные проекты, в частности, в развитие 4 высокоскоростных железных дорог, которые свяжут Китай с другими странами АСЕАН: (1) Бангкок – Пхитсанулок – Чиангмай, 745 км; (2) Бангкок – Накхонратчасима – Нонгкхай, 615 км; (3) Бангкок-Паттайя-Районг, 221 км; и (4) Бангкок – Хуахин – Паданг Бесар, протяженность 982 км. Тем не менее, при эксплуатации этих проектов по-прежнему существует множество проблем, вызванных задержками в строительстве и трудности с выкупом земли на территории проекта. Если Таиланд сможет осуществить проект быстро, то расширится рыночная база для потребления тайских товаров и услуг и это снизит риск экспорта продукции в страны Европы [21].

В целом же отношение к китайским проектам в Таиланде оказалось резко отрицательным как со стороны властей, так и со стороны экспертов. Тем не менее китайские компании завершили подготовку технико-экономического обоснования, а затем была построена экспериментальная железнодорожная линия протяженностью около 3,5 км. Однако из-за несговорчивости таиландских властей, основанной на разумном анализе коммерческой окупаемости дороги, существуют большие сомнения, что Таиланд построит высокоскоростную железную дорогу от границы Лаоса до границы Малайзии в течение следующего десятилетия. Формально, Таиланд является единственной страной ЮВА, где разумный экономический расчет возобладал над желанием принять китайские кредиты.

Опасности долговой ловушки: Лаос и Мьянма

Другим ярким примером неверно рассчитанной экономической целесообразности и перспективы развития является ряд китайских проектов в Лаосе – стране, которая крайне нуждается в новой транспортной инфраструктуре. В частности, еще в 2012 г., то есть на пороге начала активного участия страны в китайской инициативе «ПиП», только 17 % этих дорог были заасфальтированы, 35 % покрыты гравийным покрытием и 48 % – земляным полотном [22]. Причем многие участки дорог оказывались непроходимыми в сезон дождей [23]. Китай предложил профинансировать целый ряд проектов в Лаосе, связанных прежде всего со строительством железных дорог. Первоначально главным вопросом был спор о процентной ставке: Китай предложил креди-

ты под 3 %, однако Лаос обратил внимание, что Таиланду подобный кредит обошелся в 2 %, и Пекин уступил. Проект железной дороги Лаос–Китай рассматривался более десяти лет как компонент мегапроекта коридора Куньмин–Сингапур или Паназиатской железной дороги – железнодорожной сети, которая соединит китайский город Куньмин и Сингапур различными маршрутами, проходящими через Мьянму, Лаос, Вьетнам, Камбоджу и Таиланд. Однако на данный момент реализация этого проекта остается призрачной, поскольку запланированные этапы в Таиланде и Малайзии застопорились и очевидно, что ближайшее время очередь до лаосского участка строительства не дойдет. Формально, лаосско-китайский проект – это совместная инвестиция правительств Лаоса и Китая. Правительство Китая инвестирует 70 % от необходимых 6 миллиардов долларов, а правительство Лаоса внесет оставшиеся 30 % [24]. Первоначальный план строительства предусматривал, что работы начнутся в 2011 году и будут завершены в 2015 году, однако затем сроки неоднократно отодвигались. Это колоссальное строительство, которое должно включать более 70 туннелей и 150 мостов, десять станций в Лаосе, в том числе одна в бывшей королевской столице Луангпхабанге. Работы по строительству железной дороги начались в конце декабря 2016 г., с расчистки полосы отвода в древнем лаосском городе Луанг Прабанг, однако принудительное переселение и медленная компенсация фермерам, что селились вдоль железной дороги, вызвали недовольство проектом внутри страны. Объявленная в 2015 г. линия высокоскоростной железной дороги протяженностью 414 км, соединяющая южную китайскую провинцию Юньнань со столицей Лаоса Вьентьян, к середине 2020 г. была завершена примерно на 90 % [25]. Ожидается, что линия будет введена в эксплуатацию в 2022 г. При стоимости проекта в 6 млрд долл. это представляет очень крупную сделку для Лаоса, чей ВВП составил около 19,2 млрд долл. в 2019 г. [26], таким образом стоимость проекта составляет почти треть ВВП страны.

В процессе развития этого проекта Лаос нарастил свой долг перед Китаем на 1,5 млрд долл. [27], при этом основным кредитором стал Экспортно-импортного банка Китая, сами же средства должны пойти на оплату 30 % доли участия Лаоса в проекте. Таким образом это представляет собой классическую схему создания «долговой ловушки». В результате этого основные усилия правительства были направлены на поддержание достаточных валютных резервов, чтобы избежать кризиса платежного

баланса [28]. В целом это яркий пример ошибочной стратегии развития страны за счёт инициирования крупных проектов под иностранные кредиты при отсутствии понимания источников окупаемости проекта.

Агентство Fitch объявило о серьезности масштабов надвигающегося финансового кризиса в стране, которая к тому же не имеет выходов к морю и не имеет возможностей быстрого развития инфраструктуры. В середине мая 2020 г. Fitch понизил свой прогноз государственного долга со «стабильного» до «негативного».

В отчете Центра глобального развития США за 2018 г. Лаос включен в число стран инициативы ПиП, которые сталкиваются с самым высоким долговым риском [29]. В более позднем отчете австралийского Института Лоуи в рамках инициативы ПиП говорится, Лаос задолжал Китаю примерно на 45 % больше, чем любая из девяти других стран, выбранных для исследования [24].

Не менее серьезные проблемы возникли в Мьянме (Бирме) – стране, которая традиционно очень близка к Китаю и во многом зависит от китайской экономической помощи. В период мусульманско-буддийского конфликта, когда в августе-конце 2017 г. правительство Мьянмы было обвинено в изгнании со своей территории около 715 тысяч мусульман-рохинджа [30], Пекин был одним из немногих, кто поддержал мьянмские власти [31]. Китай является крупнейшим инвестором и кредитором Мьянмы, Мьянма рассчитывала на широкие китайские инвестиции прежде всего в железные дороги, Пекин же больше интересовал местный порт Кьяукпью, который открывал бы Китаю выход к Индийскому океану. Это должно стать частью особой инфраструктурой линии Китая, нередко называемой вслед за американскими политиками «жемчужной нитью», соединяющий в Индийском океане строящиеся и модернизируемые порты Гвадар в Пакистане, Хамбантога в Шри-Ланке, Читтагонг в Бангладеш, Кьяукпью в Мьянме [32].

В конце 2018 г. Было достигнуто соглашение о допуске китайской стороны к работам в порте, однако главным вопросом стало то, сможет ли Мьянма в обозримом будущем вернуть кредиты. Еще в 2015 г. предыдущее военное правительство готово было взять у Китая кредит в 7 млрд долл., что явилось бы неподъемной ношей для местной экономики. Сделка могла привести к чрезмерной задолженности Мьянмы перед Пекином, поскольку к тому же она передавала китайской стороне 85 % акций, то есть практически полный контроль над инфраструктурой. Новое пра-

вительство сумело снизить кредит до 1,3 млрд долл. Но при этом оставался вопрос доли участия Мьянмы в самом проекте, так как у страны просто не было средств инвестировать в строительство порта ранее оговоренную сумму, и в конце концов после долгих споров было решено, что доля КНР составляет 70 %, остальные 30 % в равных долях вносит правительство Мьянмы и местные частные компании. Тем не менее активная фаза строительства еще не началась.

Во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Мьянму в январе 2020 г. стороны подписали 33 соглашения, в том числе об особой экономической зоне Кьяукфу и проекте глубоководного порта в штате Ракхайн, а также о новом городском проекте в Янгоне [33].

Другим спорным объектом стоимостью 1,5 млрд долларов, стал проект New Yangon City – строительство новой городской инфраструктуры, охватывающей более 80 тыс. га земли, так как тендер выиграла китайская государственная компания СССС, находившаяся в черном списке Всемирного банка с 2015 по 2017 гг. При этом в самом соглашении, подписанном в 2018 г., было обнаружено условие, по которому кроме зоны экономического развития в северном городе Мьичина, столице северного штата Качин, не должно создаваться никаких других подобных зон в течение 70 лет, то есть Китай устанавливал монополию на строительство в этом районе [34].

Китай предложил расширить сотрудничество и инфраструктурно связать Мьянму с Китаем новым транспортным коридором. В 2019 г. было подписано соглашение о создании экономического коридора Китай–Мьянма протяженностью 1700 км, который должен связать китайский город Куньмин, столицу южной провинции Юньнань, с Мандалаем, Янгоном и портом Кьяукпью. Пекин предложил 38 проектов в рамках экономического коридора Китай–Мьянма. Мьянма, однако, к середине 2020 г. не утвердила 29 из них.

В рамках еще одного проекта Китай предоставил министерству сельского хозяйства удобрения, семена и насосы для воды, оценил стоимость в 300 млн долл. США, под 4,5 % и потребовал от Мьянмы погасить кредит в течение 10 лет [35].

В 2011 г. предыдущее правительство отменило строительство плотины Мийцоне стоимостью 3,6 млрд долл. США на севере Мьянмы после общенациональных протестов. Протестующие были возмущены тем фактом, что плотина строилась на земле, священной для этнической группы качинов, многие были

обеспокоены тем, что плотина приведет к перемещению тысяч сельских жителей, остановит миграцию рыб и оттоки наносов, а также лишит людей, живущих ниже по течению, возможности зарабатывать на жизнь. Однако Китай, крайне заинтересованный в этом проекте, активно лоббировал идею возобновления строительства. Примечательно, что когда нынешний лидер страны Аунг Сан Су Чжи была в оппозиции, она выступала против плотины, но после прихода к власти в 2015 г., она изменила свое мнение. Она создала группу экспертизы проектов, в которую входят экономисты с западным образованием, для оценки экономической жизнеспособности предлагаемых схем. Протесты продолжаются, однако если правительство полностью отменит проект, ему, возможно, придется выплатить около 800 млн долл., которые, по словам государственного китайского разработчика, он уже вложил [36].

Заключение: «пустая» инфраструктура в ущерб развитию промышленности

Таким образом, в отношении развития проектов инициативы «Пояса и Пути» в странах ЮВА мы можем видеть следующие тенденции.

Прежде всего подавляющее большинство стран ЮВА видит в китайских инвестициях не столько способ реализации быстроокупаемого проекта, сколько возможность получения «дешевых» денег, не проводя реальную экспертизу того, насколько возрастет национальный долг и выдержит ли эту нагрузку бюджет.

Основные кредиты от китайской стороны поступают не в развитие индустрии и суверенного производства, а в развитие инфраструктуры. То есть эти дороги и логистические сооружения будут использоваться в дальнейшем либо под перевозки китайских товаров в эти страны (то есть имеют мультипликативный эффект для китайской стороны), экспорт сырья в Китай, либо по ним может перевозиться продукция местной промышленности. Примечательно, что никаких расчетов о необходимости наращивания перевозок внутри этих стран найти не удалось, то есть вопрос о строительстве дополнительной инфраструктуры представляется абстрактным. В целом же получается, что многие страны, прежде всего Лаос и Мьянма, берут кредиты у Китая под развитие железнодорожной сети, не имея своей развитой промышленности, и таким образом в лучшем случае эти территории могут быть лишь транзитерами китайских товаров.

Китай, пользуясь отсутствием качественной экспертизы подобных проектов в странах ЮВА

при наличии коррупций, навязывает неподъемные кредиты, причем процент по этим кредитам не столь важен – многие страны вообще не могут окупить проекты, многие из них оказываются недостроенными, а поэтому задолженность перед Китаем растет. Следует также учитывать, что Китай выделяет связанные кредиты, то есть в страну поступают не столько финансовые средства, сколько китайское оборудование.

В целом же, мы видим, что мегапроект коридора Южный Китай–ЮВА оказался экономически не просчитан и его экономическая целесообразность для стран участников (кроме самого Китая) вызывает много вопросов. Также на реализацию проектов серьезно влияют политические предпочтения, коррупция и невысокий уровень подготовки кадров в странах-участниках. Общие объемы финансирования в большинстве случаев составляют 10–20 % от обещанных инвестиций, причем ряд стран, таких как Лаос, Мьянма попадают в кредитные ловушки. Другие страны, прежде всего Малайзия, Индонезия, Филиппины пытаются пересмотреть ранее подписанные проекты, чтобы исправить ситуацию.

Библиографический список

1. *Квинт В.Л.* Теория и практика стратегирования. Ташкент: Тасвир, 2018. 160 с.
2. *Hiebert M.* China's belt and road: from Malaysia to Philippines, Asean projects face road blocks. 8 Sep, 2020. URL: <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3100628/chinas-belt-and-road-malaysia-philippines-asean-projects-face>
3. *Маслов А.А.* Китай 2020: пандемия, общество и глобальные альтернативы. М.: Рипол-классик, 2020. С. 134–146.
4. China Global Investment Tracker. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
5. *Tiezzi Sh.* It's Official: China, Not Japan, Is Building Indonesia's First High-Speed Railway. October 01, 2015. URL: <https://thediplomat.com/2015/10/its-official-china-not-japan-is-building-indonesias-first-high-speed-railway/>
6. Menhub: Akhir 2021, KA Cepat Jakarta-Bandung Sudah Beroperasi. February 23, 2020. URL: <https://money.kompas.com/read/2020/02/23/200300926/menhub--akhir-2021-ka-cepat-jakarta-bandung-sudah-beroperasi>
7. *Arya D.* Regent blames Jakarta-Bandung high-speed railway for unprecedented flood. January 1, 2020. URL: <https://www.thejakarpost.com/news/2020/01/01/regent-blames-jakarta-bandung-high-speed-railway-for-unprecedented-floods.html>
8. *Sukumaran T.* Did a Belt and Road project in Malaysia just crash and burn? November 17, 2020. URL: <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3110252/did-belt-and-road-project-malaysia-just-crash-and-burn>
9. Li Keqiang Visits Malacca, Indicating to Carry Forward China-Malaysia Peace and Friendship and Create a Future of Mutually Beneficial Cooperation. November 23, 2015. URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1318284.shtml
10. Melaka Gateway project continues but questions remain on feasibility. October 11, 2019. URL: <https://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2019/10/11/melaka-gateway-project-continues-but-questions-remain-on-feasibility/>
11. *Shepard W.* Inside the Belt and Road's Premier White Elephant: Melaka Gateway. January 31, 2020. URL: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/01/31/inside-the-belt-and-roads-premier-white-elephant-melaka-gateway/?sh=36703654266e>
12. Melaka Gateway developer cries foul over project termination. November 21, 2020. URL: <https://www.theedgemarkets.com/article/melaka-gateway-developer-cries-foul-over-project-termination>
13. *Tashny Sukumaran.* Malaysian contractors on China-backed East Coast Rail Link get better deal after US\$240 million in funding agreed. November 19, 2019. URL: <https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/3038372/malaysian-contractors-track-benefit-china-backed-east>
14. 'Time to say goodbye,' Duterte tells US during visit to China. October 20, 2016. URL: <https://globalnation.inquirer.net/147175/time-to-say-goodbye-duterte-tells-us-during-visit-to-china>
15. News Analysis: Philippines' move to end military pact deals severe blow to Washington. Xinhua February 15, 2020. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2020-02/15/c_138785952.htm
16. Diplomatic note to the US ambassador. URL: <https://twitter.com/teddyboylocsin/status/1267786798731628545>
17. *Jennings R.* In Bid for Friendship Renewal, China Offers Philippines More Development Money. September 06, 2019. URL: <https://www.voanews.com/east-asia-pacific/bid-friendship-renewal-china-offers-philippines-more-development-money>

18. *Hiebert M.* China's belt and road: from Malaysia to Philippines, Asean projects face roadblocks. September 8, 2020. URL: <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3100628/chinas-belt-and-road-malaysia-philippines-asean-projects-face>

19. China connects to PHL via BRI, digital 'Silk Road'. July 23, 2020. URL: <https://businessmirror.com.ph/2020/07/23/china-connects-to-phl-via-bri-digital-silk-road/>

20. Implications of COVID-19 on China's Belt & Road in the Philippines. March 28, 2020. URL: <https://www.beltandroad.news/2020/03/28/implications-of-covid-19-on-chinas-belt-road-in-the-philippines/>

21. *Piratorn Punyaratabandhu, Jiranuwat Swaspitchayaskun.* Thailand's Perception and Strategy toward China's BRI Expansion: Hedging with Cooperating, *The Chinese Economy*, 2020. DOI: 10.1080/10971475.2020.180981922

22. Open Development Laos. URL: <https://laos.opendevdevelopmentmekong.net/topics/infrastructure/>

23. *Kyophilavong P., Lamphayphan T.* Lao PDR Country Report // In: Zen F., M. Regan (eds.). *Financing ASEAN Connectivity*, ERIA Research Project Report FY2013. N 15. Jakarta: ERIA, 2014. Pp. 131–165 URL: https://www.eria.org/RPR_FY2013_No.15_Chapter_4.pdf

24. Infographic: The Controversial Laos-China Railway. January 9, 2017. URL: <https://www.rfa.org/english/multimedia/infographicLaosChinaRailway-01092017140744.html>

25. *Zsombor P.* China Plows Ahead with High-Speed Rail Line for Southeast Asia. June 28, 2020. URL: <https://www.voanews.com/east-asia-pacific/china-plows-ahead-high-speed-rail-line-southeast-asia>

26. GDP (current US\$) – Lao PDR. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=LA>

27. *Freeman N.* Laos' high-speed railway coming round the bend. December 11, 2019. URL: <https://www.thinkchina.sg/laos-high-speed-railway-coming-round-bend>

28. *Marwaan Macan-Markar.* Laos' debt woes worsen as bills for China-funded dams loom. June 1, 2020. URL: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Coronavirus/Laos-debt-woes-worsen-as-bills-for-China-funded-dams-loom>

29. *Morris S.* In Laos, A Chinese-Funded Railway Sparks Hope for Growth – And Fears of Debt (NPR), April 26, 2019. URL: <https://www.cgdev.org/article/laos-chinese-funded-railway-sparks-hope-growth-%E2%80%94-and-fears-debt-npr>

30. *Rohingya Crisis in Myanmar in Global Conflict Tracker.* URL: <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/rohingya-crisis-myanmar>

31. *Gao Ch.* On Rohingya Issue, Both China and India Back Myanmar Government // *The Diplomat*. September. 13, 2017. URL: <https://thediplomat.com/2017/09/on-rohingya-issue-both-china-and-india-back-myanmar-government/>

32. *Pehrson Ch.* String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral. Report of Strategic Studies Institute (USA), 2006. URL: <https://www.hsdl.org/?view&did=468970>

33. *Hunter M.* Has the US Lost Myanmar to China? // *The Diplomat*. January 20, 2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/01/has-the-us-lost-myanmar-to-china/>

34. *Kyaw Ye Lynn.* Myanmar wary of China's Belt and Road investments. August 23, 2020. URL: <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/myanmar-wary-of-chinas-belt-and-road-investments/1950686>

35. *Jenn-Jaw Soong, Kyaw Htet Aung.* Myanmar's Perception and Strategy toward China's BRI Expansion on Three Major Projects Development: Hedging Strategic Framework with State-Market-Society Analysis // *The Chinese Economy*. 2020. DOI: 10.1080/10971475.2020.1809815

36. *Aung San Suu Kyi's Myanmar dam dilemma with China.* July 26, 2019. URL: <https://www.bbc.com/news/world-asia-48857781>

References

1. *Kvint V.L.* Theory and practice of strategy. Tashkent: Tasvir, 2018. 160 p. (In Russ.)

2. *Hiebert M.* China's belt and road: from Malaysia to Philippines, Asean projects face roadblocks, September 8, 2020. Available at: <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3100628/chinas-belt-and-road-malaysia-philippines-asean-projects-face>

3. *Maslov A.* China 2020: Pandemics, Society and Global alternatives. Moscow: Ripol-klassik, 2020. Pp. 134–146. (In Russ.)

4. *China Global Investment Tracker.* Available at: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

5. *Tiezzi Sh.* It's Official: China, Not Japan, Is Building Indonesia's First High-Speed

Railway. October 01, 2015. Available at: <https://thediplomat.com/2015/10/its-official-china-not-japan-is-building-indonesias-first-high-speed-railway/>

6. Menhub: Akhir 2021, KA Cepat Jakarta-Bandung Sudah Beroperasi. February 23, 2020. Available at: <https://money.kompas.com/read/2020/02/23/200300926/menhub--akhir-2021-ka-cepat-jakarta-bandung-sudah-beroperasi>

7. Arya D. Regent blames Jakarta-Bandung high-speed railway for unprecedented flood. January 1, 2020. Available at: <https://www.thejakartapost.com/news/2020/01/01/regent-blames-jakarta-bandung-high-speed-railway-for-unprecedented-floods.html>

8. Sukumaran T. Did a Belt and Road project in Malaysia just crash and burn? November 17, 2020. Available at: <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3110252/did-belt-and-road-project-malaysia-just-crash-and-burn>

9. Li Keqiang Visits Malacca, Indicating to Carry Forward China-Malaysia Peace and Friendship and Create a Future of Mutually Beneficial Cooperation. November 23, 2015. Available at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1318284.shtml

10. Melaka Gateway project continues but questions remain on feasibility. October 11, 2019. Available at: <https://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2019/10/11/melaka-gateway-project-continues-but-questions-remain-on-feasibility/>

11. Shepard W. Inside the Belt and Road's Premier White Elephant: Melaka Gateway. January 31, 2020. Available at: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/01/31/inside-the-belt-and-roads-premier-white-elephant-melaka-gateway/?sh=36703654266e>

12. Melaka Gateway developer cries foul over project termination. November 21, 2020. Available at: <https://www.theedgemarkets.com/article/melaka-gateway-developer-cries-foul-over-project-termination>

13. Tashny Sukumaran. Malaysian contractors on China-backed East Coast Rail Link get better deal after US\$240 million in funding agreed. November 19, 2019. Available at: <https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/3038372/malaysian-contractors-track-benefit-china-backed-east>

14. 'Time to say goodbye,' Duterte tells US during visit to China. October 20, 2016. Available at: <https://globalnation.inquirer.net/147175/time-to-say-goodbye-duterte-tells-us-during-visit-to-china>

15. News Analysis: Philippines' move to end military pact deals severe blow to Washington. Xinhua. February 15, 2020. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2020-02/15/c_138785952.htm

16. Diplomatic note to the US ambassador. Available at: <https://twitter.com/teddyboylocsin/status/1267786798731628545>

17. Jennings R. In Bid for Friendship Renewal, China Offers Philippines More Development Money. September 06, 2019. Available at: <https://www.voanews.com/east-asia-pacific/bid-friendship-renewal-china-offers-philippines-more-development-money>

18. Hiebert M. China's belt and road: from Malaysia to Philippines, Asean projects face roadblocks. September 8, 2020. Available at: <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3100628/chinas-belt-and-road-malaysia-philippines-asean-projects-face>

19. China connects to PHL via BRI, digital 'Silk Road'. July 23, 2020. Available at: <https://businessmirror.com.ph/2020/07/23/china-connects-to-phl-via-bri-digital-silk-road/>

20. Implications of COVID-19 on China's Belt & Road in the Philippines. March 28, 2020. Available at: <https://www.beltandroad.news/2020/03/28/implications-of-covid-19-on-chinas-belt-road-in-the-philippines/>

21. Piratorn Punyaratabandhu, Jiranuwat Swaspitchayaskun. Thailand's Perception and Strategy toward China's BRI Expansion: Hedging with Cooperating, The Chinese Economy, 2020. DOI: 10.1080/10971475.2020.180981922

22. Open Development Laos. Available at: <https://laos.opendevelopmentmekong.net/topics/infrastructure/>

23. Kyophilavong P., Lamphayphan T. Lao PDR Country Report. In: Zen F., M. Regan (eds.). Financing ASEAN Connectivity. ERIA Research Project Report FY2013. No. 15. Jakarta: ERIA, 2014. Pp. 131–165 Available at: https://www.eria.org/RPR_FY2013_No.15_Chapter_4.pdf

24. Infographic: The Controversial Laos-China Railway. January 9, 2017. Available at: <https://www.rfa.org/english/multimedia/infographic/LaosChinaRailway-01092017140744.html>

25. Zsombor P. China Plows Ahead with High-Speed Rail Line for Southeast Asia. June 28, 2020. Available at: <https://www.voanews.com/east-asia-pacific/china-plows-ahead-high-speed-rail-line-southeast-asia>

26. GDP (current US\$) – Lao PDR. World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files. Available at: <https://data.>

worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=LA

27. Freeman N. Laos' high-speed railway coming round the bend. December 11, 2019. Available at: <https://www.thinkchina.sg/laos-high-speed-railway-coming-round-bend>

28. Marwaan Macan-Markar. Laos' debt woes worsen as bills for China-funded dams loom. June 1, 2020. Available at: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Coronavirus/Laos-debt-woes-worsen-as-bills-for-China-funded-dams-loom>

29. Morris S. In Laos, A Chinese-Funded Railway Sparks Hope for Growth – And Fears of Debt (NPR), April 26, 2019. Available at: <https://www.cgdev.org/article/laos-chinese-funded-railway-sparks-hope-growth-%E2%80%94-and-fears-debt-npr>

30. Rohingya Crisis in Myanmar in Global Conflict Tracker. Available at: <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/rohingya-crisis-myanmar>

31. Gao Ch. On Rohingya Issue, Both China and India Back Myanmar Government. The Diplomat. September 13, 2017. Available at: <https://thediplomat.com/2017/09/on-rohingya-issue-both-china-and-india-back-myanmar-government/>

32. Pehrson Ch. String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral. Report of Strategic Studies Institute (USA), 2006. Available at: <https://www.hsdl.org/?view&did=468970>

33. Hunter M. Has the US Lost Myanmar to China? The Diplomat. January 20, 2020. Available at: <https://thediplomat.com/2020/01/has-the-us-lost-myanmar-to-china/>

34. Kyaw Ye Lynn. Myanmar wary of China's Belt and Road investments. August 23, 2020. Available at: <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/myanmar-wary-of-chinas-belt-and-road-investments/1950686>

35. Jenn-Jaw Soong, Kyaw Htet Aung. Myanmar's Perception and Strategy toward China's BRI Expansion on Three Major Projects Development: Hedging Strategic Framework with State-Market-Society Analysis. *The Chinese Economy*. 2020. DOI: 10.1080/10971475.2020.1809815

36. Aung San Suu Kyi's Myanmar dam dilemma with China. July 26, 2019. Available at: <https://www.bbc.com/news/world-asia-48857781>

Информация об авторах / Information about the authors

Маслов Алексей Александрович – д-р ист. наук, профессор, врио директора Института Дальнего Востока РАН, профессор НИУ ВШЭ, amaslov@asianinstitute.org, <https://orcid.org/0000-0001-7337-2874>, 117997, Москва, Нахимовский просп., д. 32

Alexey A. Maslov – PhD (Historical), Professor, Acting Director of the Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences, Professor of HSE National Research University, amaslov@asianinstitute.org, <https://orcid.org/0000-0001-7337-2874> 117997, 32 Nakhimovsky Prospect, Moscow 117997, Russia

Поступила в редакцию: 22.11.2020; после доработки: 24.11.2020; принята к публикации: 27.11.2020