АЗИЯ 06.11.2018 | Адриенне Вольтерсдорф

Блюз Шелкового пути

Соседи Китая настаивают на более выгодных условиях реализации совместных проектов

Новая редакция проекта «Шелковый путь» - это история успеха. В Латинской Америке к инициативе под названием «Один пояс - один путь» присоединяется все большее государств. Венесуэла стала пятой страной в этом регионе, пожелавшей извлечь выгоду из китайского инфраструктурного проекта, опоясавшего весь мир. А вот в Азии положение иное. Там, похоже, первая волна эйфории уже испарилась. Сразу несколько стран Юго-Восточной Азии в последнее время поставили под вопрос перспективность этого замысла.

Именно Малайзия, до сих пор образцовый партнер Пекина, совсем недавно озвучила свои сомнения. Новое правительство Куала-Лумпура во главе с премьер-министром Махатхиром Мохамадом неожиданно подвергло критике договоренности, заключенные предыдущим правительством с Китаем. Оно открыто поставило под вопрос его пользу для малазийской экономики. Это, в частности, касается планов построения железнодорожной линии вдоль восточного побережья страны со слабо развитой инфраструктурой. Ранее премьер Махатхир шокировал соседнюю страну Сингапур своим решением о переносе сроков строительства скоростной автомагистрали Сингапур – Куала-Лумпур.

С недавних пор выжидательную позицию демонстрируют и такие страны как Мьянма и Таиланд. Правительство Аун Сан Су Чжи именно сейчас занялось пересмотром целесообразности осуществления дорогого проекта строительства глубоководного морского порта, продвигаемого Китаем, стоимостью в девять миллиардов долларов США. Влиятельный экономический советник Аун Сан Су Чжи даже назвал проект сооружения порта Ку Аук Пью «безумным» и «абсурдным». Все чаще раздаются голоса, предостерегающие от растущего влияния Пекина, равно как и от последствий предсказуемой огромной задолженности. Отношения между Мьянмой и Китаем нельзя назвать простыми. Это и в прошлом приводило к тому, что вначале инициативы Пекина

воспринимались на «ура», а затем отвергались. В 2011 году президент Тейн Сейн отменил проект строительства дамбы Мэтсон, самой крупной плотины каскада в верховье реки Иравади, стоимостью в 3,6 миллиарда долларов США, вызвавший ожесточенные споры на международном уровне.

После того, как Коломбо утратил способность обслуживать долги перед своими китайскими инвесторами, Шри-Ланке пришлось передать в концессию Пекину на 99 лет порт Хамбантота, строительство которого было профинансировано в рамках проекта «Один пояс – один путь».

В Таиланде также существуют опасения перед всесильным Китаем. При этом стране отведена главная роль в построении китайского сетевого паззла в Юго-Восточной Азии. Нынче Бангкок пытается убедить своих соседей в необходимости создания совместного регионального инфраструктурного фонда для развития региона реки Меконг. Диверсификация финансирования уменьшила бы зависимость от Китая. Премьер-министр Китая Ли Кэцян быстро напомнил Таиланду, Камбодже, Лаосу, Мьянме и Вьетнаму, что исток реки Меконг находится в Китае. А поэтому КНР не должна остаться в стороне. И все это при то, что еще в декабре прошлого года представители правительства Таиланда в торжественной обстановке открыли строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали. Она должна связать страну через Лаос с Южным Китаем. Таиланд – сердцевина паназиатской железнодорожной сети Пекина. Посредством скоростного железнодорожного транспорта Пекин стремится открыть и освоить новые маршруты в направлении Юго-Восточной Азии, пролегающие сквозь исторически непроходимые территории.

К середине сентября свои сомнения озвучил еще и Пакистан. Ни одна другая страна по сравнению с Пакистаном пока что не получала столь больших китайских инвестиций и кредитов на реализацию проектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь». В целом Исламабаду было предоставлено около 15 миллиардов долларов США на уже реализованные или пребывающие в стадии осуществления проекты Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК). Однако в последнее время он стал объектом острой критики. Ближайший экономический советник нового

премьер-министра Пакистана Имран Хана заявил в интервью газете Financial Times, что все проекты КПЭК нужно отложить по крайней мере на один год, а на создание экономического коридора предусмотреть на пять лет больше. Правда за прошедшее время этому советнику пришлось публично дать задний ход. Однако его тирады по поводу якобы плохой тактики ведения переговоров предшествующим пакистанским правительством были услышаны повсюду. По его мнению, она попросту привела к заключению невыгодных договоров.

На конференции по Индийскому океану, состоявшейся в этом году, все сопредельные страны говорили об «империализме» Китая и «дипломатии чековой книжки». По словам известного экономиста Прасенита Басу, на поверхности стремление Пекина к поиску «жизненного пространства» и рынков сбыта для избыточной продукции путем финансирования проектов в счет долга. Повсюду наблюдается одна и та же картина: через огромную задолженность стран-реципиентов Китай становится владельцем ценных инфраструктурных объектов. В этой связи приводится предостерегающий пример Шри Ланки. После того как Коломбо утратил способность обслуживать долги перед своими китайскими инвесторами, этому островному государству пришлось передать в концессию Пекину на 99 лет порт Хамбантота, строительство которого было профинансировано в рамках проекта «Один пояс – один путь».

Похоже, массивная критика должна стать предупредительным выстрелом для Китая и приглашением, адресованным Дели и Токио

Было бы удивительным, если бы проект такого масштаба и мощи как инициатива «Один пояс – один путь» не таил бы в себе и существенный конфликтный потенциал. Современное видение Шелкового пути вносит коррективы в геополитический расклад сил. При этом ключевое значение обретает Юго-Восточная Азия. Чтобы достичь любой страны мира, каждому китайскому грузовому кораблю приходится проходить территорией этого региона. Запланированная сеть дорог и рельсовых путей должна соединить Китай с почти 60 странами. Однако небольшие соседи Китая все больше сомневаются в том, станет ли проект «Один пояс – один путь» решением, которое принесет выгоду всем его участникам.

Такие проекты как строительство гидроэлектростанций в обнищавшей Камбодже, высокоскоростной железной дороги Китай – Лаос или глубоководного морского порта в Мьянме за зеленым столом выглядят вполне привлекательно. Такие проекты позволяют развивающимся странам мечтать о благосостоянии и рабочих местах. Проект «Один пояс – один путь» в одно мгновение может превратить растущие рынки островных государств в регионе с безнадежно отставшей транспортной инфраструктурой в торговые зоны с глобальными цепочками поставок и арену новых инвестиций.

Согласно отчету Азиатского банка развития, страны Юго-Восточной Азии нуждаются в инвестициях в размере пяти процентов от валового внутреннего продукта, чтобы обрести возможность к 2030 году привести свою инфраструктуру в соответствие с растущими потребностями. Посредством проекта «Один пояс – один путь» Китай может помочь закрыть пробелы в финансировании. Это касается в первую очередь тех стран, где ни частные инвесторы, ни международные финансовые организации не в состоянии или не имеют желания подключиться к решению этой проблемы. А потому маловероятно, что повсеместное ворчание азиатских стран по поводу проекта «Один пояс – один путь» выльется в открытый бунт. Слишком тесно переплетена судьба региона с Китайской Народной Республикой. Китай является самым крупным торговым партнером почти всех юго-восточных государств Азии, а потому обладает необходимым политическим весом. Скорее создается впечатление, что массивная критика должна стать предупредительным выстрелом для Китая и приглашением, адресованным Дели и Токио.

Такое приглашение довольно охотно воспринимается Японией и Индией. Эти страны сами по себе уже финансируют крупные проекты и сотрудничество в целях развития в регионе. Совсем недавно они взяли на себя обязательства по расширению инфраструктуры в Малайзии и Индонезии на основе равноправного партнерства. Страны района реки Меконг пообещали всяческую поддержку как Токио, так и Дели. Пекин, похоже, также осознал сигналы времени. В частности, он делает все возможное, чтобы избежать всего того, что может поставить под вопрос реализацию КПЭК - мега-сделки с Пакистаном и сердцевины проекта «Один пояс – один путь» в Юго-Восточной Азии - несмотря на кризис в связи с задолженностью Пакистана. В день, когда Financial Times опубликовала критику Дауда, Пекин и Исламабад обнародовали приглашение третьим странам к участию в финансировании проекта КПЭК. У премьер-министра Хана неплохие шансы на то, чтобы во время запланированного визита в Китай заново договориться о лучших условиях для своей страны.



Адриенне Вольтерсдорф

Париж

Адриенне Вольтерсдорф (Adrienne Woltersdorf) руководит Представительством Фонда им. Фридриха Эберта в Париже. Ранее она возглавляла отдел коммуникаций Фонда и Офис регионального сотрудничества Фонда в Азии, базирующийся в Сингапуре, а также офис Фонда в Афганистане. До этого восемь лет работала корреспондентом taz (die Tageszeitung) в Вашингтоне и Берлине и руководила программой Deutsche Welle о Китае.