

П.А.Кучинов

Инициатива Китая как фактор «завышенных ожиданий» правительств стран Латинской Америки

Результаты и прогнозы

В статье описывается хронология событий, предшествовавших стремительному распространению в Латинской Америке инициативы Си Цзиньпина «Один пояс — один путь», анализируются наиболее яркие примеры ее реализации в контексте инфраструктурных проектов по всему региону. Определяется степень вовлеченности тех или иных латиноамериканских стран в осуществление проектов, связанных с *BRI*, а также формулируются прогнозы, к которым может привести дальнейшее сотрудничество.

Ключевые слова: инициатива *BRI*, китайская экспансия в Латинскую Америку, резонансные инфраструктурные проекты, результаты и прогнозы.

DOI: 10.31857/S0044748X25010046

Статья поступила в редакцию 20.09.2023.

Проникновение Китая в Латинскую Америку совпало с рядом факторов, которые сыграли Пекину на руку. Во-первых, это — мировой экономический кризис 2008—2013 гг., который привел к серьезному ухудшению экономической ситуации в регионе. Во-вторых, многолетняя попытка правительств ряда латиноамериканских стран (Боливии, Венесуэлы, Кубы, Никарагуа, Эквадора) прервать длительную устойчивую зависимость от США и традиционных мировых финансовых институтов и поиск сильной и справедливой альтернативы. В-третьих, латиноамериканские страны стремились решить давнюю проблему, связанную с инфраструктурным разрывом внутри региона. Именно эти факторы стали изначальным условием «теплого

Павел Александрович Кучинов — научный сотрудник Центра экономических исследований Института Латинской Америки РАН (РФ, 115035, Москва, ул. Б.Ордынка, 21, kupalex-mgu@mail.ru, ORCID: /0000-0002-8293-2519).

приема» инициативы Си Цзиньпина «Один пояс — один путь» (*Belt and Road Initiative, BRI*) многими лидерами латиноамериканских государств, что привело к возникновению завышенных ожиданий от ее реализации.

Мегаинициатива *BRI* на 2023 г. охватывает 155 из 195 стран мира. Иными словами, почти 80% всего мира уже участвует в глобальной экономической экосистеме Поднебесной. Критики, особенно западные, рассматривают это как «вызов гегемонии США и попытку экспортировать китайскую модель развития на мировой арене» [1, pp. 71-79; 2, pp. 293-302].

Начиная с 2013 г., китайское правительство ярко продемонстрировало намерение усилить свое геополитическое влияние и плотно укорениться в общественном сознании как «мировой строитель» мегаинфраструктуры и поставщик передовых технологий. В рамках инициативы *BRI* Китай стремится не только улучшить инфраструктуру в развивающихся странах по всему миру, способствуя всеобщему экономическому развитию, но и обеспечить свои избыточные мощности (в первую очередь строительные) новыми рынками сбыта. Инициатива *BRI* считается крупнейшей инвестиционной программой в истории человечества, на которую с момента ее запуска и на конец 2021 г. приходилось почти 560 млрд долл. только на инфраструктурные проекты в более чем 70 государствах. В нее входит более 3500 инженерных, проектных и строительных организаций [3]. Инициатива настолько тесно переплетается с глобальной политикой Китая, что рассматривать ее в отрыве от этой политики уже не представляется возможным.

В научной литературе феномен «китайского шелкового пути» в контексте латиноамериканского региона изучается уже давно. Ученые рассматривали различные аспекты связей Китая со странами Латинской Америки, включая их взаимодействие в контексте *BRICS (Brazil, Russia, India, China, South Africa)* и китайской инициативы «Один пояс — один путь». Здесь в первую очередь стоит отметить труды таких зарубежных ученых, как К.Рамон-Берхано [4], А.Сербин [5], Р.Дженкинс [6], Т.Кендердайн [7; 8], М.Майерс, Р.Рэй [9]. Т.Ласерда Празерес в своей работе акцентирует внимание на смене приоритетов правительств латиноамериканских стран и на переориентации торговых отношений с момента включения Латинской Америки и Карибского бассейна (ЛАКБ) в *BRI* [10]. Подобные «развороты», очевидно, негативно сказываются на связях с другим значимым для макрорегиона партнером — США. М.Майерс анализируется степень риска подобного столкновения интересов инициативы Си Цзиньпина с амбициями США в латиноамериканском регионе [11]. Так, инициированный администрацией Джо Байдена (2021 — н/в) проект *Build Back Better World, BBBW*, который предполагался как основной противовес китайской инициативе, оказался абсолютно несостоятельным [12]. Н.Нойселет детально анализирует направления экономических интересов КНР в странах Латинской Америки [13]. В статье Т.В.Колесниковой и В.Чжан уделяется внимание потенциалу китайско-латиноамериканского сотрудничества, в частности, торговым, инвестиционным и финансовым отношениям, анализируется усиливающееся негативное влияние Китая на российско-латиноамериканские отношения [14]. С момента запуска проекта *BRI* товарооборот между Россией и регионом ЛАКБ снизился на 36% — с 18,8 млрд долл. в 2013 г. (абсолютный рекорд за последние два десятилетия) до 13,9 млрд долл. в 2016 г. [15].

Вместе с тем, вопрос о том, какие факторы повлияли на ускоренную и устойчивую экспансию китайской инициативы *BRI* в латиноамериканский регион, остается нерассмотренным. Цели данной работы — проследив эволюцию *BRI* с момента ее зарождения в 2012 г. и по настоящее время в контексте стран ЛАКБ, определить те обстоятельства, при которых Китаю удалось достичь нынешнего уровня двустороннего сотрудничества.

В статье применялся метод исторического анализа, в частности, для определения хронологии основных событий и предпосылок зарождения *BRI* как глобальной инициативы. С помощью пространственного анализа стало возможно дифференцировать инфраструктурный разрыв между государствами Латинской Америки, а также определить степень вовлеченности тех или иных стран ЛАКБ в осуществление проектов, связанных с *BRI*. С помощью отраслевого анализа были выявлены стратегически значимые для Пекина отрасли и география размещения ряда предприятий. Речь идет об энергетике, транспорте и сегменте информационных технологий.

Экономическая реформа, проводившаяся в 1970—1980-е годы при Дэн Сяопине (1970—1990 гг.), заложила фундамент для дальнейшей трансформации экономики Китая. Последовавшая за ней реализация концепции «Одна страна — две системы», предполагавшая возвращение территорий Гонконг и Макао под китайскую юрисдикцию, существенно укрепила экономику Поднебесной.

Мировой финансовый кризис 2008 г. ярко продемонстрировал, что китайский фондовый рынок значительно стабильнее западного. Подавляющая часть китайских инвестиционных потоков контролируется государственными структурами (государственные банки, Китайская национальная инвестиционная корпорация и различные госпредприятия), что практически исключает вероятность использования рискованных операций, связанных со сложными финансовыми инструментами [16, pp.121-124]. Это стало наглядным доказательством того, что такой подход к управлению способен эффективнее защитить развитие региональных экономик. Китай начинает играть доминирующую роль в регионе, переходя от положения «страны с закрытой политикой» к позиции регионального лидера. В 2009—2010 гг. члены китайского правительства совершают поездки в страны Латинской Америки для налаживания диалога. Именно в этот период появляется идея создания инициативы *BRI* как нового инструмента внешней и внутренней политики КНР и адаптации к новым тенденциям в мировой геополитике, а также развития самого Китая. *BRI* получила статус высшей национальной стратегии.

В структуре *BRI* доминируют госкомпании и госпредприятия, что позволяет обеспечивать зарубежным партнерам дополнительную уверенность в надежности сотрудничества. Среди государственных предприятий, являющихся основными участниками кредитно-финансового и проектно-строительного секторов в структуре *BRI*, выделим следующие.

Кредитно-финансовый сектор:

- Китайский банк развития (*China Development Bank, CDB*);
- Экспортно-импортный банк Китая (*Ex-Im Bank*);
- Промышленный и коммерческий банк Китая (*Industrial and Commercial Bank of China, ICBC*);
- Банк Китая (*Bank of China, BOC*).

Проектно-строительный сегмент:

— Китайская компания строительства коммуникаций (*China Communications Construction, CCCC*) — госкорпорация, специализирующаяся на строительстве объектов транспортной инфраструктуры;

— Китайская портовая инженерная компания (*China Harbour Engineering Company, CHEC*). Инженерный подрядчик и дочерняя компания CCCC, обеспечивающая морские инженерные работы, дноуглубительные работы, строительство дорог и мостов;

— компания Сиань Метро (*Xi'An Metro Company Limited, Xi'An Metro*);

— Китайская железнодорожная строительная корпорация (*China Railway Construction Corporation, CRCC*). Вторая крупнейшая государственная компания, занимающаяся строительством железных дорог, после *China Railway Engineering Corporation (CREC)*;

— Китайская инженерно-строительная корпорация (*China State Construction Engineering Corporation, CSCEC*). Крупнейшая строительная компания Китая и один из крупнейших строительных подрядчиков в мире.

— Китайская электросетевая компания (*State Grid Corporation of China, SGCC*). Лидирующая в мире электросетевая компания, специализирующаяся на строительстве и эксплуатации электрических сетей.

Наличие «в портфеле» *BRI* разнопрофильных организаций, способных осуществлять полный цикл производства и строительства инженерной инфраструктуры, позволил инициативе за короткое время в буквальном смысле захватить сначала Юго-Восточный макрорегион, а затем распространиться по всему миру.

До начала пандемии большая часть финансируемых Китаем проектов в рамках *BRI* традиционно приходилась на Южную и Юго-Восточную Азию, ключевые рынки — Индия, Пакистан и Бангладеш. Следом шли Ближний Восток и Северная Африка, которые также являются целевыми рынками для китайских подрядчиков. Европа и Латинская Америка — относительно небольшие рынки для Поднебесной. Однако и их объем финансирования находился на внушительном уровне. После января 2018 г. в Сантьяго на форуме «Китай — Сообщество стран Латинской Америки и Карибского бассейна» (*Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños, CELAC*), когда министр иностранных дел КНР Ван И официально пригласил Латинскую Америку присоединиться к *BRI*, экономическое взаимодействие макрорегионов лишь усилилось. Так, по данным *GlobalData*, на 2019 г. в Латинской Америке уже реализовывалось 59 крупных проектов, поддерживаемых китайскими фондами, на сумму более 85 млрд долл. [17, p. 50].

Внушительные производственные мощности, опыт в реализации разноплановых инфраструктурных проектов, а также огромные инвестиционные возможности Пекина стали основополагающими факторами резкого роста популярности Китая в ЛАКБ, а также причинами завышенного ожидания руководителей латиноамериканских государств. Правительства многих стран — Венесуэлы, Эквадора, Боливии, Перу — уже «оценивали», как инициатива положительно скажется на преодолении значительного инфраструктурного разрыва внутри региона, что является ключевым фактором низкой эффективности макрорегиональной экономики. Так, почти 60% дорог в Латинской Америке не имеют твердого покрытия, что значительно хуже ситуации

в других регионах мира. К примеру, в Азии этот показатель составляет 46%, в Европе — 17% [18, pp. 386-398]. По оценкам Межамериканского банка развития, объем недополученных средств в результате существующего инфраструктурного истощения в ЛАКБ составляет около 150 млрд долл. в год, или около 2,5% ВВП региона [19].

Износ дорожного полотна и в целом высокая нагрузка на инфраструктуру объясняется следующими факторами. Во-первых, сектор явно недофинансируется; во-вторых, резко усилилась допустимая нагрузка: в период с 2000 по 2022 г. товарооборот между Китаем и ЛАКБ вырос более чем в 25 раз — с 18,3 млрд долл. до 495 млрд долл. соответственно, и предполагается, что к 2035 г. эта цифра удвоится. В подобных условиях становится очевидным факт повышенного интереса руководителей латиноамериканских стран к китайскому присутствию в регионе [10].

В то же время отмечается заметное снижение темпов прироста, что может свидетельствовать об исчерпании, в первую очередь, инфраструктурных возможностей региона для обеспечения столь большого объема внешней торговли между Китаем и ЛАКБ. Эти предположения подтверждаются данными Всемирного экономического форума. В докладах его экспертов сообщается, что инфраструктура во многих странах развита крайне слабо. Лучшие всего показатели в Чили — 44-е место в рейтинге, Перу — 55-е, Мексика — 56-е, Бразилия — 60-е, Аргентина — 63-е, недавно вышедшая из активной фазы кризиса Венесуэла заняла 64-е место [20].

Китай «прибывает» в Латинскую Америку в нужное время, поскольку регион потерял влиятельного игрока строительного сектора: крупнейший конгломерат в Латинской Америке *Odebrecht* после начавшегося в 2017 г. политического коррупционного скандала фактически прекратил свою работу в 2019 г., объявив себя банкротом [21]. В результате для реализации таких крупнейших проектов *Odebrecht*, как, например, строительство метро в Каракасе и морского порта на Кубе, возникла необходимость в поиске новых исполнителей, имеющих большой опыт в строительстве. В отчете *Foundation Capital* указано, что Китай особо выделяет латиноамериканские проекты, а *BRI* способствует тому, что китайские компании находят местных партнеров для их реализации [22].

Хотя за последнее время внешняя политика Китая стала более напористой, отношения с Глобальным Югом по-прежнему основываются на пяти принципах мирного сосуществования, изложенных китайским правительством в «Белой книге о Латинской Америке и Карибском бассейне» 2008 г. Один из этих принципов — «равенство и взаимная выгода» — в последней редакции Белой книги от 2016 г. был переформулирован, после чего стало поощряться не двустороннее, а уже трехстороннее сотрудничество «на основе коммерческих принципов». В официальных заявлениях Китая, касающихся отношений со странами ЛАКБ, за последние два десятилетия неизменно фигурировал тезис об «общем развитии», «взаимной выгоде» и о «беспроблемном варианте». Эта «схема» получила название *win-win* [23]. У сближения Китая с Латинской Америкой, безусловно, есть политическая составляющая. Основным условием начала взаимодействия в рамках инициативы *BRI*, а главное, возможности рассчитывать на доступ к внушительным средствам Азиатского банка инфраструктурных инвести-

ций (*Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB*), объем которых достигает 20 млрд долл., является то, что латиноамериканские партнеры признают «Один Китай». Используя «мягкую силу», Пекин не только сумел убедить почти все страны ЛАКБ прервать дипотношения с Тайбэем (только Белиз, Гватемала, Гаити, Парагвай, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Сент-Винсент и Гренадины все еще признают Тайвань), но и в кратчайший срок (менее чем за 20 лет) полностью поменять правила торгового сотрудничества, перенаправив многие товаропотоки с прежнего главного партнера — США [10].

Китай в роли нового быстрорастущего кредитора воспринимался большинством стран ЛАКБ весьма положительно. Это в особенности касается правительств Боливии, Венесуэлы, Кубы, Никарагуа, Эквадора, которым был закрыт доступ к мировым рынкам капитала из-за санкций, введенных мировыми финансовыми институтами.

КОЛИЧЕСТВО ПРОЕКТОВ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ С УЧАСТИЕМ КИТАЯ

(по годам и объему финансирования, в млрд долл.)



Источник: Monitor of Chinese Infrastructure in Latin America and the Caribbean, 2023 [25].

По данным, содержащимся в отчете о китайских инфраструктурных объектах, в Латинской Америке на 2022 г. было реализовано 228 проектов в рамках инициативы *BRI*. Приведенный график наглядно демонстрирует распределение проектов по годам за последнее время. На графике видно, что *COVID-19* не оказал сильного негативного влияния на количество реализуемых проектов в регионе, в то время как объемы финансирования после объявления начала пандемии снизились втрое — с 24,6 млн долл. до 7,6 млн долл. Примечательно, что в последние три года реализуются порядка 30 проектов в год [24, pp. 3-4]. Вероятно, такое количество опре-

деляется как оптимальное и достаточное для эффективного функционирования *BRI* в регионе.

Интерес представляет и хронологическое распределение активности *BRI* по странам региона. Так, если в 2005—2009 гг. почти половина (44,4%) от общего объема инфраструктурных проектов (и 34,5% занятости) была сосредоточена в Бразилии, то в 2020—2021 гг. этот показатель резко снизился до 18,4%, при этом занятость даже несколько выросла (до 40%). Интенсивные изменения в распределении активности *BRI* начали происходить с 2015 г., когда доля стран, в которых китайские инфраструктурные проекты практически не осуществлялись (Боливия, Чили, Колумбия, Эквадор, Мексика и Перу), стала увеличиваться [25, р. 5].

С 2019 г. начинает радикально меняться механизм предоставления ссуд для нужд латиноамериканских государств. Изначально, в 2010—2013 гг., Китай выделял инвестиции на довольно благоприятных условиях: политические аспекты не оговаривались, требования строгого экологического регулирования также не предъявлялись. Эти условия были намного мягче, чем те, на которых давали займы международные финансовые организации и западные правительства [25].

В активной фазе своей экономической экспансии (2013—2016 гг.) Пекин при выделении средств обычно использовал «связанные кредиты» и выдвигал условия по продаже на льготных условиях стратегически значимых ресурсов (например, нефть в Венесуэле, Эквадоре), что на тот момент для многих латиноамериканских стран представлялось наиболее комфортным. Постепенно, начиная с 2017 г., механизмы инвестирования трансформировались в форматы концессий и условия закупки китайских комплектующих (агрегатов) и обязательного их сопровождения китайскими специалистами. Это уже напрямую связывало дальнейшее развитие такого инфраструктурного проекта исключительно с инвестором, так как доступа к самим технологиям Пекин не предоставлял. С этого же момента стало отмечаться заметное снижение объемов прямых китайских инвестиций в страны ЛАКБ. Результаты, полученные в 2021 г. Бостонским университетом и аналитическим центром *The Inter-American Dialogue* в ходе четырехлетнего наблюдения, это подтвердили: два основных банка Китая, которые ответственны за финансирование развития за рубежом (*CDB* и *Ex-Im Bank*), четвертый год подряд сокращали кредиты для Латинской Америки [26].

За последние годы сценарий предоставления кредитов и в целом финансирования Китаем проектов в мире, в том числе и в латиноамериканском регионе, претерпел значительные изменения. К началу 2020 г. по территории Латинской Америки уже распространилась широкая сеть китайских представительств и филиалов, что позволило КНР в очередной раз «усовершенствовать» технологию инвестирования, точнее, реинвестирования в представительства собственных компаний в регионе или на счета региональных фондов. Пример тому — Фонд сотрудничества Китая и Латинской Америки (*China — LAC Cooperation Fund, CLAC Fund*), учрежденный китайским правительством в 2015 г. С 2020 г., после начала пандемии, значимость любых проектов, в том числе и инфраструктурных, в первую очередь определяется уровнем их финансовой отдачи для самого Китая. В этой связи китайское руководство существенно пересмотрело политику предоставления финансирования, основываясь на одном из сле-

дующих принципов: проект должен быть окупаемым; он должен иметь высокий стратегический потенциал; проект должен иметь большой положительный общественный резонанс.

Даже несмотря на введение новых условий инвестирования, остановить процесс сокращения капиталовложений не удалось. Это можно было наблюдать на следующем примере: в 2020 г. текущие государственные расходы в регионе ЛАКБ составляли 24,7% ВВП, а в 2021 г. они снизились до 23,8%, что напрямую отразилось на инвестициях. Особенно это было заметно в инфраструктурном секторе, в частности, в сфере транспорта. На развитие транспортной инфраструктуры в регионе в среднем приходится лишь 1,6% ВВП [27]. Хотя именно этот сектор остро нуждается в финансировании и модернизации.

Среди китайских госкорпораций выделяется одна, которая участвует в подавляющем большинстве крупных инфраструктурных проектов в Латинской Америке, — компания *CCCC*. Она занимается реконструкцией аэропортов в Гайане и Эквадоре, осуществляет проекты, связанные с портами на Кубе и в Бразилии, а совсем недавно выиграла тендер на строительство метро в Боготе. Ниже представлены наиболее значимые проекты корпорации в регионе на 2021 г.

КРУПНЕЙШИЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ *CCCC* В ЛАКБ НА 2021 г.

Проект	Страна	Вложения, млрд долл.	Подрядчики
Четвертый двухпилонный вантовый мост протяженностью 6,5 км через Панамский канал	Панама	1,52	<i>CCCC, CHEC</i>
Строительство частного порта в г. Сан-Луис	Бразилия	0,58	<i>CCCC</i>
Железная дорога в штате Пара для доставки железной руды	Бразилия	1,6	<i>CCCC, CHEC</i>
Первая линия метро в Боготе	Колумбия	4,5	<i>CCCC, CHEC, Xi'An Metro</i>
Реконструкция международного аэропорта в Гайане	Гайана	0,15	<i>CCCC, CHEC</i>
Шоссе «Север — Юг» протяженностью 66 км	Ямайка	0,73	<i>CCCC, CHEC</i>
Модернизация морского порта Сантьяго-де-Куба	Куба	0,12	<i>CCCC, CHEC</i>
Строительство инфраструктуры аэропортов	Эквадор	0,52	<i>CCCC, CHEC</i>
Шоссе Сан-Борха протяженностью 54 км	Боливия	0,24	<i>CCCC, CSCEC</i>
«Поезд майя» — железная дорога протяженностью 1525 км на полуострове Юкатан	Мексика	0,63	<i>CCCC, CRCC</i>

Источник: составлено автором по данным [28].

Из таблицы видно, что проекты *BRI* относительно равномерно охватывают всю территорию региона ЛАКБ. Это может свидетельствовать о следующем. Во-первых, латиноамериканские государства заинтересованы в реализации сложных инфраструктурных проектов с использованием мощностей и опыта специалистов из КНР. Во-вторых, Пекину выгодно создавать обширное лояльное геополитическое пространство через сеть реализованных инфраструктурных проектов, стратегически значимых для каждой отдельной страны.

Директор Института Китая и современной Азии РАН К.Бабаев в своей работе анализирует масштаб и вес торговых отношений между Китаем и Латинской Америкой, а также приводит перечень осуществленных инфраструктурных проектов, фокусируясь в основном на положительных аспектах такого взаимодействия [29, сс. 23-39]. Однако некоторые проекты *BRI* выгодны в основном китайскому руководству, а их реализация прямо или косвенно может негативно отразиться на благополучии латиноамериканского региона.

По данным дата-платформы *Refinitiv* Перу в 2020 г. вошла в первую десятку стран в мире по количеству проектов, поддерживаемых *BRI*, — 18 [30]. Одним из титульных проектов является строительство глубоководного порта Чанкай. Китайская международная компания по контейнерным перевозкам и судоходству (*Courtesy COSCO Shipping Holdings, COSCO*) в уже ставшей традиционной связке с *CCCC, CHEC, CRCC* в начале 2023 г. приступила к строительству нового глубоководного порта стоимостью почти 3 млрд долл., расположенного в 80 км от Лимы. Этот порт должен стать самым крупным морским хабом на тихоокеанском побережье. Уровень контейнерной торговли Перу с Китаем отстает от уровня торговли КНР с соседней Чили почти в два раза, и строительство нового порта может существенно сократить данный разрыв или даже изменить картину радикально [31].

Новый порт сократит время доставки грузов из Китая в Латинскую Америку с нынешних 46 дней до рекордных 10. Порт будет полностью цифровизован, и все технологии будут иметь китайские «корни», что опять же усложнит дальнейшее управление и владение инфраструктурным объектом для руководства Перу. Кроме того, 60% всех акций нового предприятия будет принадлежать китайской стороне в лице *COSCO Shipping*, и только 40% — перуанской *Volcan Holding* [32]. Завершив данный проект, Китай создаст мощный прецедент для еще большего нагнетания напряженности в отношениях с США, что уже начало проявляться в попытках Пекина дестабилизировать политическую обстановку в Перу (вспомним события марта 2023 г. с отстранением от власти президента Перу Педро Кастильо (2021—2022 гг.)).

Порт в Чанкае станет вторым морским инфраструктурным проектом, построенным КНР «с нуля». До этого китайские компании построили «под ключ» частный порт Сан-Луис в Бразилии. Вероятнее всего, тот проект был неким «пробным шаром», так как никакой стратегической значимости для руководства КНР он не имел и был больше предназначен для обкатки технологии строительства морской инфраструктуры в условиях тропического климата.

Еще одним проектом, удостоившимся громкой «славы», можно считать возведение гидроэлектростанции Кока Кодо Синклер (*Coca Codo Sinclair*) в Эквадоре. Если опустить его скандальную коррупционную предысторию,

явившуюся одним из многих звеньев краха конгломерата *Odebrecht*, строительство этого сложного инфраструктурного объекта было лишено смысла с самого начала из-за его соседства с действующим вулканом Ревентадор. Причем первоначальные планы были куда скромнее того амбициозного решения, которое предложили уже китайские инженеры, в результате чего кредит, выделенный Экспортно-импортным банком Китая (*Ex-Im Bank*), составил 1,7 млрд долл. Этот долг лег на Эквадор тяжким бременем: предполагались ежегодные выплаты в размере 125 млн долл. в течение 15 лет, вплоть до 2030 г. Но и предложенный позднее китайской стороной план реструктуризации долга не смог существенно изменить отчаянное финансовое положение Кито. Кроме того, выявленные почти сразу после строительства конструктивные и инженерные недочеты в виде 6,5 тыс. трещин поставили под сомнение возможность полноценного эксплуатации электростанции. Отметим также, что предполагаемая плановая вырабатываемая мощность в 1,5 тыс. МВт, которая должна была покрыть 36% от всех нужд в электроэнергии страны, практически недоступна из-за неспособности электросети передать пиковую мощность, что спровоцировало веерное отключение электричества по всей территории Эквадора в момент запуска ГЭС в 2018 г. [33]. Таким образом, Эквадор стал владельцем весьма сомнительного актива, требующего не только ежегодного погашения кредита, но и вложения крупных финансовых средств в устранение дефектов, так как китайская сторона отказалась делать это в рамках гарантийного обслуживания [34].

В Бразилии также есть совместные с Китаем инфраструктурные объекты, созданные в рамках инициативы *BRI*: помимо порта в Сан-Луис два наиболее значимых из них — кампусы и заводы по производству электротехники марок *ZTE* и *Huawei* в Сан-Паулу. Однако бразильское руководство изначально не планировало допускать сторонних подрядчиков к строительству важных инженерных объектов на своей территории, поэтому Пекин не стал действовать напрямую. В 2016 г. китайская компания *Three Gorges Corporation (CTG)* приобретает за 1,2 млрд долл. *Duke Energy Brazil* и становится ее единоличным владельцем, получая под свое управление 8,27 млн кВт (почти 10% электроэнергии Бразилии). Задолго до этого, начиная с 2010 г., китайская фирма *State Grid (SGCC)*, занимающаяся электросетевым бизнесом, последовательно приобретала через бразильскую дочернюю компанию 14 концессионных компаний по передаче электроэнергии в Бразилии, суммарно вложив более 12,4 млрд долл. Таким образом, Китай фактически стал контролировать всю производственную цепочку Бразилии по передаче, распределению и эксплуатации электроэнергии [35]. Получив полное управление над энергосетевым бизнесом, *SGCC* сумела заключить контракт на строительство крупнейшей для региона сети высоковольтных линий (2500 км), которая должна соединить север и юг Бразилии и подключить труднодоступные районы.

В Аргентине в качестве примера, вызвавшего общественный резонанс, можно привести строительство научной станции, которая представляет собой полностью изолированную базу для наблюдения за космическим пространством и управлением китайскими орбитальными спутниками в пустыне Патагония [36]. Станция является частью проекта китайского космического агентства по освоению обратной стороны Луны. И хотя власти

Китай делает упор на ее исключительно научной направленности, Государственный департамент США был ошеломлен, узнав постфактум о наличии подобного объекта на своем «заднем дворе». Как и в случае с морским портом в Перу, Аргентина может привлечь излишнее внимание Вашингтона, который будет всячески препятствовать усиливающемуся китайскому влиянию в этой стране.

Отдельный блок инфраструктурных мегапроектов в портфеле китайско-латиноамериканского сотрудничества в рамках *BRI* — проекты мультимодальных транспортных коридоров, в прошлом курируемые интеграционной южноамериканской организацией (*Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA*). В исследовании П.А.Кучинова и В.А.Мацура затрагивается вопрос «благородности намерений» Пекина, так как создается впечатление, что Китай «не заинтересован в инфраструктурной интеграции региона», а «его инвестиции в крупные проекты закономерно направлены на извлечение в первую очередь собственной выгоды и не затрагивают межконтинентальные коридоры на всем их протяжении» [37, сс. 6-19].

Помимо инфраструктурных проектов, где китайские госкомпании присутствуют физически, также стоит упомянуть целый ряд проектов, в которые Пекин только вкладывает средства. Основным кредитором является *CDB*. В совокупности эта организация предоставила финансирование правительствам и компаниям ЛАКБ для более чем 200 проектов в 18 странах (по состоянию на 2019 г.). Среди основных крупномасштабных проектов — шахта Лас-Бамбас в Перу, Мирандор в Эквадоре и гидроэлектростанция на реке Санта-Крус в Аргентине.

Инвестиционная политика *BRI* в ряде аспектов уступает политике лидирующих международных финансовых институтов, в частности, в вопросах природоохранного регулирования; достаточно вспомнить недоучет экологических рисков в горнодобывающем районе *Arco Minero* на юге Венесуэлы [38]. В целях содействия экологической устойчивости министерство экологии и охраны окружающей среды Китая в 2019 г. создало Международную коалицию «зеленого» развития инициативы (*BRI International Green Development Coalition*). Ее основными задачами являются содействие международному сотрудничеству и поощрение согласованных действий в целях придания импульса этой инициативе, а также помощь странам — участницам *BRI* в деле включения задач по защите окружающей среды в концепцию Целей устойчивого развития [39].

КНР каждый раз демонстрирует все большую активность в деле полномасштабного вхождения в различные латиноамериканские интеграционные объединения с целью анализа событий, происходящих в макрорегионе, и непосредственного участия в его жизни. В 2021 г. на третьем форуме был подписан «Совместный план действий Китая и *CELAC* по сотрудничеству в ключевых областях (2022—2024 гг.)» (*«China — CELAC Joint Action Plan for Cooperation in Key Areas (2022—2024)»*), который включает в себя «обмен ядерными технологиями, строительство мобильных сетей связи формата *5G*, разработку космических программ и дальнейшее сотрудничество в строительстве ключевых объектов транспортной инфраструктуры и укрепление контактов в области энергетики в рамках инициативы *BRI*» [40].

Подводя итоги, отметим, что, несмотря на разветвленную географию китайских проектов, реализуемых на территории стран ЛАКБ, в последние годы намечается тенденция к сокращению объемов межгосударственного кредитования. В частности, бразильская компания *Petrobras* и правительство Эквадора потеряли прежний инвестиционный интерес в глазах китайского правительства. Теперь, когда Пекин создал собственную разветвленную региональную сеть представительств, офисов и прямых контактов, поддержка банков в целях заключения сделок в прежних масштабах уже не требуется.

Говоря о тех сферах, где китайское руководство в будущем может стать инвестором и непосредственным исполнителем, стоит выделить телекоммуникации. В регионе есть потенциал применения технологий, которые представляют особый интерес для Пекина, поскольку китайским технологическим компаниям запрещено работать в ряде стран с развитой экономикой. В качестве перспективных направлений китайское руководство рассматривает также передачу традиционной электроэнергии и участие в строительстве возобновляемых источников энергии. Так, весьма перспективным видится участие китайской компании *Huawei* в бразильской сети 5G. Эту тему бывший президент страны Жаир Болсонару (2019—2023 гг.) не раз обсуждал с китайскими коллегами.

Китайское энергосетевое доминирование теперь неоспоримо на континенте. Благодаря продуманной стратегии внедрения у КНР не осталось конкурентов, кто смог бы участвовать в будущих тендерах. Теперь велика вероятность, что, создав по территории ЛАК (в первую очередь в Бразилии, а затем и в других странах) высоковольтные сети, базирующиеся на собственных технологиях передачи и трансформирования энергии, Пекин фактически будет единолично контролировать данный сектор. А тот факт, что в 2020 г. компания *CCCC* приобрела 30% португальской фирмы *Mota Engil* (входит в сотню крупнейших инжиниринговых и строительных компаний в мире) поможет китайским корпорациям более эффективно конкурировать в публичных тендерах уже по всему региону [41]. Интерес Китая к «литиевому треугольнику» был изначально обусловлен планируемой экспансией его высокотехнологического автомобильного комплекса в регионе. Получив доступ к ценным цветным и редкоземельным металлам Боливии — медным и марганцевым рудам, вольфраму, олову, литию и др., — Пекин обеспечил себя необходимым сырьем для развертывания своих производственных мощностей вдали от дома, но при этом в непосредственной близости от огромного рынка сбыта.

Из явных ограничений, которые могут ослабить готовность КНР продолжать вкладывать силы и средства в латиноамериканский регион, стоит отметить довольно высокий уровень инвестиционного риска (значительное снижение возврата инвестиций, *return on investment*) ввиду глобальных экономических последствий пандемии и других событий. Не стоит также забывать, что Пекин вполне может столкнуться с интересами давнего «хозяина» региона — Соединенными Штатами. Угроза санкций со стороны США и их сторонников по-прежнему остается серьезной для китайских компаний. Существует риск пересечения китайских организаций, на которых будут распространяться санкции США, и тех, кто ведет бизнес в Ла-

тинской Америке. Рассматривая новые безопасные возможности для инициативы *BRI*, Пекин может занять «выжидательную позицию», что скажется на снижении «инвестиционного натиска» на регион.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Clarke M. The Belt and Road Initiative: China's new grand strategy. *Asia Policy*, 2017, N 24, pp. 71-79. DOI: 10.1353/asp.2017.0023.
2. Fasslabend W. The silk road: a political marketing concept for world dominance. *European View*, 2015, Vol. 14, pp. 293-302. DOI:10.1007/s12290-015-0381-3.
3. Investments in the Belt and Road Initiative. The Green Finance & Development Center, 2021. Available at: <https://greenfdc.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/> (accessed 29.08.2023).
4. Ramon-Berjano Carola. The Belt and Road initiative: Infrastructure, investments and opportunities for Latin America. *Megatrend revija*, Belgrade, 2018, N15(3), pp. 173-192. DOI:10.5937/MegRev1803173R.
5. Serbin A. La crisis venezolana llega a los BRICS. July 28, 2019. Available at: <https://www.perfil.com/noticias/columnistas/la-crisis-venezolana-llega-a-los-brics.phtml> (accessed 19.01.2023).
6. Jenkins R. China's Belt and Road Initiative in Latin America: What has Changed? *Journal of Current Chinese Affairs*, 2021, N 51(1), pp. 36-47. DOI:10.1177/18681026211047871.
7. China's Policy Banks Are Lending Differently, Not Less. *The Diplomat*, 2020 Available at: <https://thediplomat.com/2020/12/chinas-policy-banks-are-lending-differently-not-less/> (accessed 10.09.2023).
8. Global China. Vol. 1, Issue 1, China Development Bank, 2022, pp. 33-39.
9. Mayers M., Ray R. What role for China's policy banks in LAC? China-Latin America report, *The Dialogue*, 2022, pp. 1-7.
10. Zhang P., Lacerda Prazeres T. China's trade with Latin America is bound to keep growing. Here's why that matters. WEF, 2021. Available at: <https://www.weforum.org/agenda/2021/06/china-trade-latin-america-caribbean/> (accessed 09.09.2023).
11. Mayers M. Chinese Investment in LAC: Post-Pandemic Prospects. *The Dialogue*, 2020. Available at: <https://www.thedialogue.org/analysis/chinese-investment-in-lac-post-pandemic-prospects/> (accessed 19.09.2023).
12. Mwadi Makengo B. Build Back Better World Versus the Belt and Road Initiative. ResearchGate, 2022. Available at: https://www.researchgate.net/profile/Benjamin-Mwadi-Makengo-2/publication/354723559_Build_Back_Better_World_Versus_the_Belt_and_Road_Initiative_DR_C_in_a_Complex_Dilemma (accessed 10.09.2023).
13. Noesselt N. (ed.). China's Interactions with Latin America and the Caribbean. Conquering the US's Strategic Backyard? Berlin: Tectum, 2021.
14. Колесникова Т. В., Чжан В. Торговля, инвестиции и финансы — связующие нити Китая и стран Латинской Америки. *Латинская Америка*. М., 2021, № 12, сс. 6-23. [Kolesnikova T. V., Chzhan V. Torgovlya, Investitsii i finansy — svyazuyushchiye niti Kitaya i stran Latinskoy Ameriki [Trade, investment and finance — connecting threads of China and Latin American countries]. *Latinskaya Amerika*, Moscow, 2021, N 12, pp. 6-23. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0044748X0017492-0.
15. Trade Map — Trade statistics for international business development. Available at: <https://www.trademap.org> (accessed 10.09.2023).
16. The Financial and economic crisis of 2008-2009 and developing countries. UNCTAD, 2010. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/gdsmdp20101_en.pdf (accessed 10.09.2023).
17. China's Involvement in Global Infrastructure. GlobalData, 2019. Available at: <https://www.globaldata.com/store/report/chinas-involvement-in-global-infrastructure/> (accessed 02.08.2023).
18. Leiva D. BRI and railways in Latin America: How important are domestic politics? *Asian Education and Development Studies*, 2020, 10(3), pp. 386-398. DOI: 10.1108/AEDS-08-2019-0127.

19. China-Latin America and the Caribbean Economic Bulletin. Global Development Policy Center, 2022. Available at: https://www.bu.edu/gdp/files/2022/03/GCI-CH-LAC-Bulletin_2022_FIN.pdf (accessed 02.08.2023).
20. The Global Competitiveness Report. IMD, 2022. Available at: <https://worldcompetitiveness.imd.org/rankings/WCY> (accessed 05.09.2023).
21. Brazil's Odebrecht files for bankruptcy protection after years of graft probes. Reuters, 2019. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-odebrecht-bankruptcy-idUKKCN1TI2QM> (accessed 18.09.2023).
22. The Chinese Investment in Latin America Mega-Projects. Foundation Capital, 2019. Available at: <https://foundationcapitalinvestments.com/2019/11/the-chinese-investment-in-latin-america-mega-projects/> (accessed 02.05.2023).
23. China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2016. Available at: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2016/11/24/content_281475499069158.htm (accessed 02.09.2023).
24. Monitor of Chinese Infrastructure in Latin America and the Caribbean. 2023. Available at: https://www.redalc-china.org/monitor/images/pdfs/menuprincipal/DusselPeters_Monitor_Infraestructura_2023_ENG.pdf (accessed 02.09.2023).
25. Xi's Latin America Tour. Inter-American Dialogue, 2014. Available at: <https://chinaandlatinamerica.com/2014/07/29/xis-latin-america-tour-an-overview-from-ifeng-com/> (accessed 02.09.2023).
26. China continues to cut back Latin America loans. Dialogo Chino, 2020. Available at: <https://dialogochino.net/en/trade-investment/34621-chinese-investment-latin-america-cut-back/> (accessed 02.09.2023).
27. Monitor de la infraestructura China en América Latina y el Caribe 2022. Research Gate, 2022. Available at: https://www.researchgate.net/publication/363272932_monitor_de_la_infraestructura_china_en_america_latina_y_el_caribe_2022 (accessed 07.08.2023).
28. Casado L., Andreoni M. CCCC expands its Latin America portfolio. Dialogo Chino, 2020. Available at: <https://dialogochino.net/en/infrastructure/35869-cccc-expands-in-latin-america/> (accessed 08.09.2023).
29. Александрова А.Д., Бабаев К.В., Сазонов С.Л. Сотрудничество Китая и стран ЛКА в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь». *Латинская Америка*. М., 2023, № 7, сс. 23-39. [Aleksandrova A.D., Babayev K.V., Sazonov S.L. Sotrudnichestvo Kitaya i stran LKA v ramkakh kitayskoy initsiativy 'Odin poyas — odin put' [Cooperation between China and LCA countries in the framework of the Chinese 'The Belt and Road' initiative] *Latinskaya Amerika*, Moscow, 2023, N 7, pp. 23-39. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0044748X0026331-3.
30. Infrastructure 360 review — BRI focus. Refinitiv. Available at: https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/infrastructure-360-review-bri-focus.pdf (accessed 07.05.2023).
31. COSCO plants its flag in South America with \$3bn Peruvian port. NikkeiAsia, 2022. Available at: <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/COSCO-plants-its-flag-in-South-America-with-3bn-Peruvian-port> (accessed 08.02.2023).
32. China's port project in Peru to become the 'gateway from South America to Asia. Fox News, 2023. Available at: <https://www.foxnews.com/world/chinas-port-project-peru-become-gateway-south-america-asia-official-says> (accessed 08.09.2023).
33. Ecuador and Sinohydro in Power Plant Deal. Power Technology, 2018. Available at: <https://www.power-technology.com/uncategorized/news66227> (accessed 02.03.2023).
34. Ecuador asks reimbursement, after China builds a faulty Hydro electric project. TFI Global, 2023. Available at: <https://tfiglobalnews.com/2023/02/22/ecuador-asks-reimbursement-after-china-builds-a-faulty-hydro-electric-project/> (accessed 08.09.2023).
35. China's State Grid: Linking North and South of Brazil. Global Times, 2021. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1232633.shtml> (accessed 08.09.2023).
36. China's military-run space station in Argentina is a «black box». Reuters, 2019. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-space-argentina-china-insight-iduskcn1pp0i2> (accessed 08.09.2023).
37. Кучинов П. А., Мацур В. А. Межконтинентальные транспортные коридоры Южной Америки. Инструмент внутрирегиональной интеграции и китайского экономического влияния. *Латинская Америка*, М., 2021, № 11, сс. 6-19. [Kuchinov P.A., Matsur V.A.

Павел Кучинов

Mezhokeanicheskiye transportnyye koridory Yuzhnoy Ameriki. Instrument vnutriregional'noy integratsii i kitayskogo ekonomicheskogo vliyaniya [Interoceanic transport corridors of South America. An instrument of intra-regional integration and Chinese economic influence]. *Latinskaya Amerika*, Moscow, 2021, N 11, pp. 6-19. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0044748X0017108-7.

38. Beltrán E. How China Stole Latin America. The American Conservative. The American Ideas Institute. 09.11.2022. Available at: <https://www.theamericanconservative.com/how-china-stole-latin-america> (accessed 13.06.2023).

39. The BRI International Green Development Coalition. Available at: <http://en.brigc.net/> (accessed 08.09.2023).

40. China - CELAC joint action plan for cooperation in key areas (2022-2024). Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2021. Available at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/202112/t20211207_10463459.html (accessed 18.09.2023).

41. Chineses da CCCC com 30% da Mota-Engil, depois de 14 meses de «namoro». *Expresso*, 2020. Available at: <https://expresso.pt/economia/2020-08-27-Chineses-da-CCCC-com-30-da-Mota-Engil-depois-de-14-meses-de-namoro> (accessed 08.09.2023).

Pavel A. Kuchinov (kupalex-mgu@mail.ru)

Researcher, Center for Economic Research, Institute of Latin America of the Russian Academy of Sciences

B. Ordynka st., 21, 115035 Moscow, Russian Federation

The China's initiative as a factor of «high expectations» of Latin American governments. Results and forecasts

Abstract. The article discusses the sequence of events leading up to the rapid expansion of Xi Jinping's Belt and Road Initiative (BRI) in Latin America and analyzes some of the most notable examples of its implementation through infrastructure projects in the region. The countries with the highest and lowest share of joint Latin-Chinese projects are identified and forecasts on what such infrastructure cooperation could lead to in the future are provided.

Key words: BRI initiative, Chinese expansion in LAC, high-profile infrastructure projects, results and forecasts.

DOI: 10.31857/S0044748X25010046

Received 20.09.2023.