

©

Лебедева Н.Б.
ИБ РАН

**ОБОРОТНАЯ СТОРОНА КИТАЙСКОГО ПРОЕКТА ОПОП
на ПРИМЕРЕ ЮВА и ЮА
(политико-стратегические, социально-экономические,
экологические аспекты)**

Минуло пять лет после выдвижения осенью 2013 г. Китаем широкомасштабного, комплексного проекта «Один пояс – один путь» или ОПОП, ныне именуемого и Инициатива пояса и пути (BRI). Он объединяет свыше 65 стран с 60% населения мира, составляет примерно 33-40% глобального ВВП и сулит его многочисленным участникам немало выгод в развитии торгово-экономических взаимосвязей, финансовых хабов, инфраструктуры (строительство портов, скоростных авто- и железных дорог, трубопроводов, линий интернета), туристических центров и т.п. Банк развития Китая уже в самом начале анонса о проекте зарезервировал около 900 млрд долл. для реализации нескольких сотен разнообразных проектов в рамках ОПОП. Их число и объемы финансирования могут расти по мере надобности (по оценкам, до нескольких трлн долл.). А согласно подсчетам корейского исследователя Чже Хо Чунга, по завершении проект будет охватывать 2/3 мирового населения, 55% глобального ВВП и 75% глобальных энергетических запасов. Он будет включать 900 только инфраструктурных проектов стоимостью примерно в 1,3 трлн долл.¹.

Ныне риторика дошла до того, что в Китае заговорили о включении в ОПОП Тихоокеанского шелкового пути, Шелкового пути на льду (имея в виду Северный морской путь) и Цифрового шелкового пути через космическое пространство². На успехах останавливаться не будем – об этом громко вещают в Пекине – и официоз, и СМИ, и эксперты.

В целом проект - это пример синоцентричной глобализации, после реализации которого Китай может стать евразийским гегемоном, оказавшись в центре стратегического ландшафта, в силу чего ему будет легче так сказать «присматривать и управлять» экономиками окружающих стран. Как считают теоретики международных отношений, выступающих с позиций политического реализма, проект ОПОП является по сути симбиозом смелости «мягкой силы» и расчетов «жесткой силы» Пекина. Неслучайно с мо-

мента запуска инициативы в 2013 г. велись дискуссии относительно того, чем обернется проект – преимуществом или бедствием для Китая в зависимости от реакции стран вдоль ОПОП, особенно вдоль МШП-21. Западные аналитики, особенно американские, неустанно критиковали китайские инициативы, очевидно отражая озабоченность своих властей перед лицом растущей экономической и военной мощи Китая. Приведенные Д. Паркером и С. Кеннеди, Дж. Марделлом и др. в ряде работ примеры красноречиво напоминали о прежних трудностях Китая в инвестировании в инфраструктуру за рубежом, особенно на двустороннем уровне - они сопровождались перерасходами смет проектов, не всегда были выгодными для местных экономик, частыми случаями плохого обращения с местными рабочими и т.п.³

По сути «Один пояс, один путь» стал одним «Большим соперничеством альтернатив». Ведь не только Китай является «строителем» инфраструктуры хотя бы в рамках ОПОП. В создании его альтернатив участвуют большое число весомых игроков – Индия, Япония, США, Россия, Евросоюз, Южная Корея, Турция, Иран и др., которые выдвигают свои варианты и модели инфраструктурных проектов почти на том же пространстве. Эти государства и их проекты соперничают, им тесно. Поэтому они закономерно ищут механизмы их защиты, ужесточают свои курсы с этой целью и т.п., с одной стороны. А с другой, пытаются найти партнеров или союзников в силу невозможности противостоять финансовой мощи Китая в одиночку. Эти факторы ставят перед необходимостью анализа военно-стратегических условий, рисков реализации и ОПОП, и его альтернатив, как и анализа проблем в таких направлениях - социально-экономическом, экологическом и др. на пространстве ЮВА и ЮА.

Видимо, ныне можно подвести промежуточные итоги – что за 5 лет удалось сделать, какие проблемы встали на пути его реализации? Какова реакция участников на те издержки, которые закономерно сопровождают такие грандиозные и беспрецедентные в мире интеграционные проекты и так же закономерно порождают (мягко говоря) некоторые неудовольствия с их стороны? Почему страны ЮВА и ЮА требуют пересмотра ряда условий китайских проектов?

Сдвиги в военно-стратегическом курсе Китая

Истекшие 5 лет показали, что проект ОПОП расширяет пространство влияния Китая в мире, становится площадкой многоас-

пектной конкуренции с его главным соперником в Азии, в первую очередь, с Индией, а в ряде случаев и полем значительной напряженности в ЮВА, ЮА, БИО. Многие азиатские страны (и включая США) откровенно выражали настороженность по этому поводу, скажем, в силу огромных инвестиций на Шри-Ланке (конкретно для соседней Индии). Или, когда в ходе реализации стратегии «нить жемчуга», которая по существу сыграла роль предпосылки МШП-21, Китай значительно усиливал профиль «морской силы» в БИО. А введение инфраструктурной сети региональных информационных технологий создавали здесь новые каналы для китайского внедрения⁴.

Более того, с начала 2018 г. китайские официальные власти открыто объявили о своей готовности обеспечить гарантии безопасности проекта. Проведенное в 2018 г. в Лондоне независимое исследование показало, что в Китае стали чаще говорить (пока в частном порядке) о его заинтересованности не только в коммерческих преимуществах проекта, сколько в его стратегических и геополитических аспектах, что явно не совпадало с риторикой о важности лишь его оборонной составляющей⁵.

В связи с этими обстоятельствами Пекин все также настойчиво продолжал искать и укреплять опорные пункты, особенно в БИО и вокруг ЮВА. Это базы Джибути, возможно, Гвадар и недалеко от него Дживани, для «охраны» которых формируется 30 тысячный контингент, что делает Поднебесную реальным активным игроком на всем пути МШП. Изменились цели и состав группировок кораблей КНР, командированных для участия в борьбе с пиратами вокруг Африканского Рога. Ныне эти экспедиции включают крупные боевые суда в сопровождении подводных лодок, о задачах пребывания которых Китай просто умалчивает. Последнее регулярное направление в индоокеанскую зону отряда из полутора десятка современных кораблей состоялось в феврале 2018 г., наряду с привычными многократными визитами подлодок, включая ядерные⁶.

Пекин шаг за шагом создает военно-морской флот уровня «голубой воды», который сможет действовать глобально в Мировом океане и защищать его морские интересы. К 2030 г. ВМС Китая будут состоять из четырех боевых групп с 1 авианосцем во главе каждой. В докладах Центра новой американской безопасности (Вашингтон) и Международного института стратегических исследований (Лондон) фигурируют такие данные о ВМС КНР к 2030 г.

– 260 боевых кораблей и субмарин против лишь 199 таковых у США.

Вызывает беспокойство стран ЮВА и ЮА то обстоятельство, что бок о бок с военными кораблями в их водах появляются суда-шпионы, гидрографические и океанографические суда с целью подробного изучения океана для более точной навигации и позиционирования субмарин. Используя сонары (sound navigation and ranging), они могут определить места нахождения кораблей и подводок иностранных флотов и атаковать их в случае надобности, как свидетельствует газета South China Morning Post⁷.

Эти исследования напрямую связаны с объявленной в начале 2018 г. в Пекине реализацией системы мониторинга океана, которая базируется на сети платформ и 100-150 поплавков (позже большего их числа) в водах ЮВА, западной части Тихого океана и БИО, надводных и подводных плавсредствах, спутниках для продвижения исследований океана, что стратегически важно, особенно вдоль МШП. В 2018 г. Пекин анонсировал разработку и план размещения в указанных водах морских противоракетных щитов (другими словами ПРО) для обороны собственной территории и глобальных китайских интересов.

США мгновенно отреагировали на китайские новшества. В ходе слушаний 17 апреля 2018 г. об утверждении нового главы Тихоокеанского командования США в Конгрессе, претендент на данный пост, адмирал Ф. Дэвидсон привлек внимание к потенциалу развязывания подводной войны Китаем, что, по его мнению, является одной из новейших угроз для США.

В своем докладе Конгрессу он конкретно указал, что Пекин создает еще одну базу (стоимостью примерно в 85 млн долл.) в Сянье в ЮКМ для размещения разведывательных пилотируемых и беспилотных подводных транспортных средств. Она будет завершена в 2019 г. и может обслуживать от 5 до 7 глубоководных судов инновационного типа, способных достигать глубины 4500 метров и могущих использоваться для сбора информации о кораблях иностранных ВМС, осуществляющих операции по свободе судоходства в ЮКМ и других целей⁸.

И хотя по убеждению адмирала Ф. Дэвидсона, США сохраняют в данной области определенное преимущество, нельзя игнорировать факт, что Китай сделал развитие подводного вооружения приоритетным и вкладывает крупные финансовые средства в создание новых типов платформ, бесшумных субмарин, субмарин-

дронов (т.е. беспилотных), новых сенсорных установок, противолодочных самолетов с неподвижным и роторным крылом и т.д.⁹.

Безусловно, наиболее напряженной и болевой точкой на МШП остается ЮКМ, где Китай претендует почти на 90% пространства и проводит масштабные гидротехнические и строительные работы по созданию искусственных островов, а также военно-стратегическому освоению этих территорий. По выводам Центра стратегических и международных исследований в Вашингтоне на основе фото, сделанных со спутников, в ЮКМ ныне китайцы почти завершили возведение аэродромов и взлетных полос, ангаров для 24 самолетов (включая тяжелые бомбардировщики), радарных установок, укрытий для ракет «земля – воздух» HQ-9В и противокорабельных ракет YJ-12В на рифах Файери Кросс, Мисчиф и Суби. Спутники зафиксировали также тренировочные взлеты и посадки стратегического бомбардировщика H-6Л с острова Лесной (Парасельский архипелаг). Эти самолеты и ракеты с радиусом действия от 1500 до 2000 миль могут покрыть пространство ЮВА.

Согласно докладу 2018 г. Пентагона о военных и оборонных мерах КНР, подготовленному для Конгресса США, Китай способен поражать ВС США и их союзников, а также их базы в западной части Тихого океана, включая о. Гуам. Такую возможность ВВС Пекин реализовал еще в августе 2017 г., когда впервые был совершен облет от пролива Мияко на юго-западе Японии до базы на о. Окинава Японии, где размещены 47 тыс. американских солдат. В докладе 2018 г. указывается также, что не исключены планы Пекина усилить военный потенциал на искусственных островах за счет дополнения его ядерными элементами¹⁰. Вот почему руководитель военно-морскими операциями Военно-морских сил США адмирал Джон Ричардсон поспешил призвать американских военных «осуществить более тщательное изучение ВМС России и Китая, поскольку эти великие державы в противостоянии с США используют свой флот для все более агрессивных захватов земли и моря, ключевых водных путей» (конкретно, с его точки зрения, РФ блокирует Азовское море и усилила свое присутствие в Средиземноморье)¹¹.

Китайские ВС в обозримом будущем могут разместить на островах в ЮКМ новые лазерные мобильные установки LW-30, которые будут заниматься перехватом несанкционированных летающих аппаратов и способны нейтрализовать самонаводящиеся ракеты, а также планирующие бомбы, согласно осведомленному источнику - газете *Global Times* от 11 октября 2018 г. Уже к 2022 г., по

расчетам экспертов, Пекин должен иметь 20 баз (ныне от 7 до 12). На создание Пекином к 2030-м гг. 50 искусственных островов и баз (на многих из них) потребуется сумма в 250 млрд долл.¹².

Указанные выше и планируемые меры Китая крайне осложняют позиции США и их союзников в ЮКМ – ведь по их завершению Пекин станет доминирующей державой в регионе, что явно не в их интересах. Вместе с тем, в Пентагоне считают, что разные сооружения и укрытия, как и базы Китая не смогут выдержать масштабной войны с США, во время которой они могут быть уничтожены с помощью бомбардировки несколькими сотнями самолетов, дюжины кораблей или космической системы ракет типа Big Falcon или SpaceX BFR. Кроме того, китайцы не смогут в полной мере обеспечить базы топливом, запасами вооружения и др. во время «горячей» войны. По мнению экспертов, острова и рифы важны Китаю, но скорее из политических притязаний на геостратегический контроль морских путей, подводные ресурсы (нефть, газ) и т.п.¹³.

Военно-стратегические меры Индии и ответы на новшества Пекина

Оценив ОПОП, в особенности МШП-21, как один из механизмов ее окружения, Индия предприняла целый спектр дипломатических шагов, отказавшись от участия в конференции по проекту в Пекине в мае 2017 г., в его обсуждении на встрече Н. Моди с Си Цзиньпином в апреле 2018 г., стала единственным голосом, не поддержавшим ОПОП в официальном коммюнике ШОС в июне 2018 г. Дели ясно и неоднократно артикулировал основные принципы неприемлемости китайского проекта, с одной стороны. А с другой, Индия подписала ряд соглашений с Бангладеш, Непалом и Бутаном о транспортировке по суше, решила территориальные споры с Бангладеш. Наконец, Индия расширила свои взаимосвязи с Францией на основе принятого совместного нового документа о «Стратегическом видении-2018» и предприняла меры по укреплению связей с членами СССПЗ.

Индия не могла не реагировать на расширение активизма Пекина в БИО, его новшества в курсе и предприняла стратегические зеркальные меры, в ходе которых, по сути, был сделан сдвиг (но в определенных границах) от традиционных принципов ДН к концепту мульти-присоединения (повторим, хотя и в неофициальной форме), поискам баз за пределами собственной территории, расширению поля и числа участников военных маневров, углублению во-

енно-стратегических связей с рядом стран, наконец, заметному сближению Индии с США, в частности в силу подписания в августе 2016 г. соглашения о ЛЕМОА, переговоры по которому касались не только условий взаимного использования военных баз, но и положили начало ряду новых документов о военно-стратегическом и техническом сотрудничестве между сторонами¹⁴.

По условиям одного из них Индия предоставит услуги по ремонту действующих в Индийском океане 100 кораблей ВМС США на сумму свыше 1,3 млрд долл. на западном побережье Гуджарата, как и 7-го флота, но не в Сингапуре и Японии как прежде. В Индии надеются, что этот опыт в Гуджарате может быть использован для кораблей флотов других стран и в других странах.

Трудно было не предугадать, что пример соглашения по военной логистике (ЛЕМОА) Индии и США не получит дальнейшее продолжение. В апреле 2017 г. Индии поступило предложение от Австралии, которая представила проект подобного документа и у которой накоплен долгосрочный опыт реализации схожего соглашения с США. Индия ответила, что пока воздержится от окончательного решения, поскольку хотела бы достичь поначалу операционного уровня соглашения с Вашингтоном, а уж потом ставить вопрос о принятии на вооружение других документов такого рода с другими партнёрами. Спустя полтора года после принятия соглашения о ЛЕМОА с США, в ходе визита президента Франции Э. Макрона в Дели в марте 2018 г. был подписан такого же рода документ, который открывает двери французских баз кораблям ВМС Республики на Реюньоне недалеко от Мадагаскара, а также к французским военным объектам в Джибути на Африканском Роге, на о. Майотта около Мозамбика, т.е. в важных точках на западном фланге индо-океанской зоны¹⁵.

Тенденция к укреплению связей по морской безопасности, в том числе и по логистике, весьма востребована и развивается в той или иной форме. Так, в январе 2018 г. Индия и АСЕАН договорились об укреплении сотрудничества в области морской безопасности. В июле 2018 г. на второй встрече «Диалог министров обороны» Индия и Сингапур подписали соглашение по морской логистике. Оно явилось развитием соглашения между ними от ноября 2017 г. о расширении двухсторонней кооперации на море, в частности о размещении плавучих платформ и допуске к местным военно-морским объектам (прежде всего к базе Чанги) на более длительные сроки, а также о проведении совместных манёвров и широких морских

наблюдательных миссий ВМС и ВВС Индии в Южно-Китайском и Андаманском море, а также в Малаккском проливе¹⁶.

Одновременно Дели не мог не продолжить сближение с США. 6 сентября 2018 г. на встрече 2 + 2 (т.е. с участием министров иностранных дел и обороны Индии и США), впервые проведенной в истории индо-американских отношений в таком формате, было подписано важное по значимости (после ГСОМИА - General Security Of Military Information Agreement, ЛЕМОА и пока неоформленной договоренности БЕКА (ВЕСА) о сотрудничестве и базовом обмене геопространственными данными) фундаментальное Соглашение о совместимости средств связи и безопасности (COMCASA). Оно реально делает их операбельными - ведь в его отсутствии и соответствующего современного оборудования серьезно страдала операционная совместимость и способность к взаимодействию между индийскими и американскими военными¹⁷.

Этот документ давал возможность ВС Индии использовать имеющее высокую степень защиты оборудование связи, установленное на поставляемых в Индию американских боевых платформах. Это касается и самолетов С-130J, С-17 и др., а также вертолетов американского производства Апач АН-64Е и Чинук СН-47F, которые уже стоят на вооружении Индии. В целом все это позволяет индийским военнослужащим применять американское высокотехнологичное оборудование для защищенных систем связи, а также обеспечивает им доступ к зашифрованным информационным каналам.

Вместе с тем, в определенных кругах Индии возникали закономерные озабоченности. Первая, относительно посещений американскими инспекторами индийских баз с целью проверки поставленной в Индию засекреченной аппаратуры связи. Вторая, не нарушает ли эта установка секретность таковых Индии? Третья, не будет ли слишком сильной привязка ВПК Индии к американским военным Хайтек? Четвертая, о пользе и последствиях для Индии такого рода сотрудничества, когда стороны не являются союзниками в полном смысле этого слова, скажем, как США с Австралией, Японией или Южной Кореей?¹⁸.

Судя по всему, в Дели не хотели бы, чтобы отношения между Индией и США определяли ее геополитику и будущую стратегию, а также накладывали ограничения на связи Нью-Дели с другими странами (это явственно проявилось в процессе закупок Дели вооружений, например, С-400 у России и др.). Республика желала бы

сохранять для себя автономность внешнеполитического курса и самые различные варианты действий на мировой арене, где по-прежнему США занимают очень важное место, как и во взаимосвязях с Дели.

Новые события на стыке двух океанов

В конце лета 2018 г. в регионе на стыке двух океанов реально началась «гонка за маневрами» между Индией, Китаем и США, которая по-разному, но реально воздействовала на обстановку вдоль МШП-21 (часть ОПОП). С одной стороны, Дели, исподволь подготовив почву для проведения военных учений с членами БИМСТЕК, добился их согласия и инициировал совместные антитеррористические военные учения возле Пуны в середине сентября 2018 г. впервые в истории деятельности до этого чисто технико-экономического альянса. За их бортом оказались Таиланд и Непал, которые проводят сбалансированную политику по отношению к двум соседям-гигантами и не хотели бы своим участием в маневрах подорвать «благосклонность» к ним со стороны Китая¹⁹. Однако, отказавшись от участия в учениях в районе Пуны, Непал пошел на проведение таковых с Китаем (вторично) в том же месяце.

А с другой стороны, реакция Китая на маневры в Бенгальском заливе не заставила себя долго ждать. Заручившись поддержкой Сингапура, с которым предварительно были проведены морские учения в начале августа 2018 г. возле базы Чанги, Пекин предложил странам АСЕАН регулярно проводить их с целью сделать спорные воды в ЮКМ менее напряженными, создать атмосферу большего доверия и наладить связи в военно-стратегической области. Но была сделана оговорка – обе стороны обязывались не проводить маневры с третьими внерегиональными странами без предварительного уведомления. Безусловно, пекинские власти имели в виду прежде всего США²⁰. В конце октября состоялись недельные учения, и это после десятилетия взаимных претензий и подозрений конфликтующих сторон! В них приняли участие по одному боевому кораблю от Вьетнама, Брунея, Сингапура и Таиланда + 3 от Китая, несколько вертолетов, около 1200 моряков и т.п. Остальные страны АСЕАН ограничились командированием наблюдателей. По оценкам экспертов, маневры были скорее символическими, хотя и с важными целями. Они напоминали миротворческие операции. Вместе с тем, они стали реальным вызовом для позиции США в ЮКМ. Поэтому-то и последовало предложение Пентагона о проведении маневров США-АСЕАН в 2019 г. В целом, как отметил аналитик из

Технологического университета Наньянг в Сингапуре, Коллин Кох, хотя учения представлялись краеугольным камнем в оборонной дипломатии НОА КНР, трудно предугадать, каков будет следующий шаг в данном направлении²¹.

Однако, нельзя не отметить, что страны ЮВА с их почти всегда сбалансированным нейтральным курсом впервые провели военно-морские учения с «третьей» стороной - а именно с Китаем, отношения с которым в последние годы у них были не столько прохладные, сколько напряженные. Пекин, опередив США в договоренностях по проведению маневров с АСЕАН, сумел добиться значимого успеха в нивелировании роли и США, и Индии в ЮВА. Но стоят ли политические и экономические цели Китая тех огромных затрат на освоение этих рифов и островов в ЮКМ? Вопрос остается открытым.

Как представляется, столь крутые повороты в отношениях АСЕАН-Китай последних недель и месяцев 2018 г. не могут не свидетельствовать еще об одном сдвиге, который не почувствовал упомянутый выше К. Кох. Судя по всему, это шаги к тому, что Пекин и АСЕАН готовятся принять в течение трех лет долгожданный Кодекс поведения в ЮКМ, который должен определить порядок действий в конфликтных ситуациях, а также механизмы их решения.

Социально-экономические и экологические негативные аспекты ОПОП

Отметим, что критики и требований пересмотреть некоторые условия проектов вдоль сухопутного и морского маршрута ОПОП накопилось немало, анализ которых сделаем в основном на примере стран вдоль МШП, т.е. ЮВА и ЮА и в двух плоскостях – общем и конкретном.

Оказалось, что помимо позитива в проекте выявились риски и негативные последствия его реализации. Это недостаточное исследование будущей доходности инвестиций, как и неопределенность и непрозрачность многочисленных политических, экономических и нормативных аспектов проектов. Дешевые китайские кредиты зачастую оборачивались долговой ямой, к примеру, для Шри-Ланки, Пакистана, Мальдив, Мьянмы и др. С одной стороны, они несут миллиарды долларов потерь для их экономик из-за грабительских ставок по кредитам. А с другой — есть реальная опасность отказа Пекина списать их (как это было прежде, особенно в Африке), даже

при том что у него есть финансовые резервы в 3 трлн. долл. Щедрость не бесконечна — китайцы умеют считать и юани, и доллары.

Базирующийся в США Центр глобального развития (ЦГР) опубликовал 17 марта 2018 г. доклад, который показал, что некоторые страны-участницы проекта ОПОП могут стать банкротами в результате финансирования отдельных проектов ОПОП. Так, его автор Энни Ву, проанализировав риски экономического кризиса, наличие «дефолтных» или движущихся к банкротству ценных бумаг, отметил, что среди 68 стран-участниц проекта ОПОП 23 государства «экономически очень уязвимы», 8 стран «вызывают особое беспокойство». К этим странам относятся Лаос, Мальдивы, Джибути, Пакистан, Монголия и др.²².

Примером рискованного бизнеса стал Пакистан в самом центре МШП, где стоимость строительства Экономического коридора Китай - Пакистан (КПЭК) возросла с 43 млрд долл. до 62 млрд долл. При этом Китаем были установлены высокие процентные ставки по ряду кредитов, которые по мнению МВФ, могут привести к соотношению госдолга и ВВП той или иной страны участницы ОПОП в 70%. В случае Пакистана ему придётся выплатить китайским банкам кредит в 16 млрд долл. по процентной ставке более 13%. Вот почему Пакистан попытался начать переговоры по изменению ряда условий реализации КПЭК. У населения тоже немало причин для недовольства. Например, оно недовольно тем, что местным рабочим не находится места на стройках и что китайцы не только финансируют, но и зачастую сами строят объекты. Между тем Китай в рамках 40-летней сделки получит 91% прибыли от доходов порта Гвадар и ещё 85% от окружающей его «свободной зоны», — сообщает гонконгское издание *Asia Times*²³.

Огромное количество оборудования и материалов (сталь, бетон, древесина), необходимые для обеспечения проектов, дает широкие возможности для хищений и других злоупотреблений. Более слабая нормативно-правовая среда в некоторых странах-участницах ОПОП создает почву для коррупции китайских фирм, ищущих с помощью взяток механизмы поддержки их деятельности. Хорошо известно, как долго и далеко не всегда успешно борются с этим злом в самом Китае, который сам занимает 83 место в списке Международного индекса коррупции за 2015 г., а ныне разрабатывает сотни проектов в наиболее сильно подверженных коррупции странах – Камбоджа (150), Мьянма (147) и др.²⁴.

Подвергаются критике игнорирование стандартов безопасности при возведении тех или иных объектов, применение бывших в употреблении или низкокачественных материалов и оборудования, строительство экологически опасных проектов (гидроэлектрические дамбы или электростанции, работающие на угле, и др.), необоснованная вырубка леса, отъем у местного населения их земель. Неудивительно, что в силу этих негативных обстоятельств нарастает протестное движение. Например, в Пакистане в беспокойном Белуджистане местные сепаратисты (в основном из Либеральной армии Белуджистана) совершают нападения и убийства китайских рабочих-строителей, на Шри-Ланке — выступления докеров в порту Хамбантота против их увольнения китайскими фирмами - новыми «хозяевами» порта и населения против захвата пахотных земель. Ланкийские власти, встретив китайские дешевые кредиты с распротёртыми объёмами, оказались на грани банкротства и вынуждены были пойти на многие уступки Пекину, вплоть до сдачи порта Хамбантота на 99 лет в счет погашения долгов. В той же Шри Ланке китайцы израсходовали 200 млн долл. на строительство огромного аэропорта Маттале с пропускной способностью в 1 млн пассажиров в год, который на практике оказался самым пустым в мире и в котором ныне свободные терминалы используют для хранения риса²⁵.

Власти Лаоса, Камбоджи и ряда других стран указывали на нанесение вреда окружающей среде и возникновение засухи из-за китайских гидроэнергетических проектов вдоль реки Меконг. Тому же Лаосу, который может самостоятельно покрыть свои нужды в цементе или за счет небольшого импорта из соседнего Вьетнама через границу, китайцы навязали с 2015 г. строительство 6 новых цементных предприятий после начала строительства железной дороги, спроектированной и финансируемой китайскими фирмами²⁶.

Власти Мьянмы выражают озабоченность в связи со сплошной вырубкой леса и пытаются изменить условия строительства порта за 10 млрд долл. Непал в ноябре минувшего года приостановил планы по возведению Китаем двух плотин для ГЭС. В Индонезии, где китайцы выиграла контракт на постройку высокоскоростной линии железной дороги от Джакарты до Бандунга в сентябре 2015 г., работы начались спустя 2 года. Но после их осмотра президентом Джоко Видодо, власти пришли к выводу, что они будут выполнены лишь к концу 2019 г. Мало приятным фактом явилась необходимость сгона жителей с земель вдоль дороги, что грозит ро-

стом протестных движений в стране. Вызывало негодования и возведение вышедшей за рамки бюджета угольной электростанции²⁷.

В августе 2018 г. заново избранный премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад заявил об отказе строительства Китаем на территории страны железнодорожной ветки и двух трубопроводов стоимостью 22 млрд долл., если условия сделки не будут пересмотрены. Масла в огонь подлила напряженная ситуация вокруг Сингапура, традиционно крупнейшего нефтяного и торгового (на сумму в 5 трлн долл.) перевалочного пункта в регионе. Через него перевозится ежегодно нефть, стоимостью в 600 млрд долл. Власти страны неоднократно приветствовали проект ОПОП, как весьма выгодный для их страны. Однако, позже появились факторы, которые вызвали у них большие опасения в сохранении своей столь важной роли на стыке двух океанов²⁸.

Дело в том, что в соседней Малайзии китайские компании запланировали строительство нового крупного глубоководного порта и расширение порта в Кланге на сумму в 10 млрд долл., что выведет Малайзию на первые роли, сделает ее ключевым элементом ОПОП и может стать значительным вызовом для позиции Сингапура как крупнейшего морского хаба в регионе, лишая его многих выгодных преимуществ. А это неминуемо повлечет обострение отношений между странами. Между тем китайские власти в первую очередь думают о решении своих проблем, в частности извечной «Малаккской дилеммы», которая вряд ли будет скоро решена в условиях противостояния Китая с США в ИТР²⁹.

Не просто складывается ситуация в соседнем субрегионе в силу того, что пару лет назад в поле интересов Пекина попала Бангладеш в том же контексте транс-региональной интеграции с помощью инфраструктурных проектов. Это объясняется ее стратегической ролью в качестве моста между ЮВА и ЮА. Китай планирует построить к 2023 г. несколько важных объектов в глубоководном порту Пейра (Pauga), сделав его важным элементом сети портов на пути МШП. Это намерение безусловно вызовет не только неудовольствие со стороны строящей здесь железнодорожную ветку Индии, но и ее настороженность в связи проектами Пекина широкого строительства портовых сооружений, видимо, двойного назначения в Индийском океане в целом, что Дели не может не учитывать в своих стратегических расчетах³⁰.

Между тем Дели подписал летом 2018 г. ряд соглашений с индонезийскими властями о создании порта на восточной стороне

Малаккского пролива, а также о реализации совместных инфраструктурных проектов на Андаманском архипелаге (Индия) и о. Сабанг в провинции Ачех (Индонезия) для расширения торговых и туристических связей, на котором, однако, расположена очень удобная глубоководная бухта, где могут быть размещены субмарины. В Пекине не преминули угрозой ответить зеркально, если объекты будут использоваться с военных целей³¹. Судя по всему, противостояние Индии и Китая заметно нарастает.

Очевидно, и указанные выше разнообразные проблемы и издержки китайских проектов в странах ЮВА и ЮА, и оправданные опасения возможности военно-стратегической составляющей ОПОП, особенно вдоль МШП-21, и другие факторы толкают Индию, пока единственную крупную страну, на продолжение его открытого бойкота.

¹ <https://thewire.in/external-affairs/one-belt-one-road-shaping-connectivities-and-politics-in-the-21st-century>

² <https://www.economist.com/leaders/2018/07/26/china-belt-and-road-plans-are-to-be-welcomed-and-worried-about>

³ <https://the-diplomat.com/2017/12/one-belt-one-road-and-one-big-competition>

⁴ <http://connections-qj.org/article/building-chinas-one-belt-one-road>

<https://www.epochtimes.ru/doklad-kitajskij-investitsionnyj-proekt-odin-poyas-odin-put-obankrotit-strany-partnyory-99050581/>

⁵ <https://www.belforcenter.org/publication/china-deepens-militarization-one-belt-one-road-initiative>

⁶ <http://www.couriermail.com.au/news/national/chinese-fleet-is-bringing-troubled-waters-close-to-home/news-story/b880964a2085dfa03d60aff48a782f85>

⁷ <http://www.newindianexpress.com/world/2018/jan/01/china-develops-underwater-surveillance-networks-in-indian-ocean-south-china-sea-1741766.html>

⁸ Ibid.

⁹ <https://sputniknews.com/asia/201804201063765548-China-base-sea-deep-drones/>

¹⁰ <https://www.news.com.au/world/asia/south-china-sea-controversy-heats-up-as-manmade-islands-are-almost-complete/news-story/84aa8664ef1f147d704b8f1e78e62516>.

¹¹

https://news.yandex.ru/story/Glava_shtaba_VMS_SSHA_zayavil_o_neobkhodimosti_pervogo_udara_po_Rossii--722547bc589d0777a73a7d023ef3f121?lang=ru&from=main_portal&stid=vG0YRgR_qHBJBuYiaDpc&t=1549698504&lr=213&msid=1549699209.13742.122045.332607&mlid=1549698504.glob_225.722547bc

¹² nextbigfuture.com/2018/04/missiles-and-planes-make-chinas-south-china-sea-island-bases-an-effective-update-of-the-magnot-line.html;

<https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/china-has-nuclear-plans-in-s-china-sea-us>.

¹³ <https://www.nextbigfuture.com/2018/04/missiles-and-planes-make-chinas-south-china-sea-island-bases-an-effective-update-of-the-magnot-line.html>

¹⁴ См. подр.: Н.Б. Лебедева, Индия – АСЕАН: двадцать пять лет спустя (границы отношений и внешние факторы) // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2017, №35, с. 78-101 и др. статьи.

¹⁵ <https://www.wsws.org/en/articles/2018/02/19/frin-f19.html>

¹⁶ <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/navy-gets-access-to-singapores-changi-naval-base/articleshow/61855776.cms>.

¹⁷ https://news.rambler.ru/army/40776693/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink; <https://www.thehindu.com/news/national/leaoa-already-fully-operational/article24904359.ece>.

¹⁸ <https://www.cfr.org/article/what-next-us-india-military-ties>;

<https://www.vifindia.org/article/2018/september/19/comcasa-the-biggerpicture>

¹⁹ <https://thediplomat.com/2018/08/making-sense-of-indias-revived-interests-in-bimstec/>

²⁰ Kyodo News, Aug. 21 2018.

²¹ <https://www.scmp.com/news/china/military/article/2169727/china-embarks-first-joint-naval-drills-asean-us-tensions-simmer>; <https://www.msn.com/en-sg/news/world/china-asean-start-inaugural-joint-maritime-drills/ar-BBOIUMJ>

²² <https://www.epochtimes.ru/doklad-kitajskij-investitsionnyj-proekt-odin-poyas-odin-put-obankrotit-strany-partnyory-99050581/#/>

²³ Ibid.

²⁴ <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=c68d515e-93c1-476f-9cde-bd19875c8c9c/>; <http://foreignpolicy.com/2017/01/09/chinas-new-silk-road-is-getting-muddy/>

²⁵ Ibid.

²⁶ <https://www.bcg.com/publications/2018/trillion-dollar-plan-new-silk-road.aspx>

²⁷ <http://www.gmanetwork.com/news/money/economy/632840/china-s-belt-and-road-initiative-runs-into-problems/story/>

²⁸ https://www.researchgate.net/publication/320478437_One_Belt_One_Road_Opportunities_and_Risks_for_Singapore

²⁹ <https://www.export.org.au/global-trade-updates/one-belt-one-road-opportunities-and-risks-for-singapore-part-2>

³⁰ <https://www.dhakatribune.com/opinion/op-ed/2017/10/31/one-belt-one-road-means-bangladesh/>

³¹ China warns of ‘military race’ over India's Naval Base in Indonesia, June 01, 2018, The Australian; <https://thediplomat.com/2018/07/india-makes-moves-at-indonesias-strategic-sabang-port/>