

©

Терских М.А.
Посольство России во Вьетнаме

«ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»: ВЗГЛЯД ИЗ ВЬЕТНАМА

Инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП), выдвинутая руководством КНР как слияние проектов «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века», привлекла большое внимание в регионе и за его пределами. Фактически она стала квинтэссенцией усилий Китая на внешнем фронте в последние годы, без ее упоминания не обходится ни одно выступление китайских лидеров, посвященное политике Пекина по отношению к Евразии и миру в целом. При этом именно Юго-Восточная Азия, благодаря своему географическому положению и проходящим через нее торговым маршрутам, обоснованно воспринимается в качестве «первой линии» интересов КНР в данном вопросе. Разумеется, при таком подходе в стороне не остался и Вьетнам, граничащий с Китаем и рассчитывающий на дивиденды от реализации инициативы.

Этот интерес СРВ обусловлен в первую очередь перспективами привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты. По оценкам экспертов «Группы двадцати», потребности страны в данной сфере в ближайшие годы будут только возрастать. Так, согласно данным Global Infrastructure Hub, в период с 2016 по 2040 гг. Вьетнаму необходимо более 600 млрд долл. США для развития инфраструктуры, однако при текущей динамике и существующих источниках можно рассчитывать только на 500 млрд долл.¹ Кроме того, ситуация осложняется снижением объемов официальной помощи на цели развития в связи с переходом экономики СРВ в разряд среднеразвитых, ограниченными финансовыми возможностями страны, а также бюрократическими трудностями с привлечением инвесторов через механизмы государственно-частного партнерства².

Большие надежды в связи с этим возлагаются на участие Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), который пусть и не имеет прямой связи с инициативой Пояса и Пути, но зачастую рассматривается в качестве финансового инструмента Китая. Неслучайно в ходе визита президента АБИИ Цзинь Лицуня в

Ханой в марте 2017 г. и его встреч с руководством СРВ центральной темой стали капиталовложения банка в конкретные проекты³. В настоящее время прорабатываются возможности участия в модернизации железнодорожной сети страны, строительстве высокоскоростных автомагистралей и морских портов.

Знаковым стало участие Президента СРВ Чан Дай Куанга в саммите ОПОП в мае 2017 г. в КНР. В своих выступлениях на форуме он отметил, что мир вступает в переломный период истории, когда прежние модели развития уже не столь эффективны, а взаимосвязанность и взаимозависимость стран возросли как никогда прежде. Президент призвал к противодействию повсеместно усиливающимся тенденциям к изоляционизму и торговому протекционизму и подчеркнул, что Ханой поддерживает все идеи, направленные на укрепление региональной взаимосвязанности, «в т.ч. и китайскую инициативу Пояса и Пути». Исходя из этого, Ханой готов и далее сотрудничать с Пекином в разработке и практическом наполнении проектов транспортной инфраструктуры⁴.

Комментируя итоги форума, заместитель министра иностранных дел СРВ Ле Хоай Чунг особо выделил тот факт, что Китай, продвигая инициативу, не навязывает другим странам свою модель развития. Сотрудничество, по словам дипломата, основывается на принципах Устава ООН, таких как равноправие, уважение независимости, суверенитета и территориальной целостности, а также на правилах Всемирной торговой организации⁵.

В ходе визита Си Цзиньпина во Вьетнам в ноябре 2017 г. тематика подключения Ханоя к инициативе получила новый импульс. Был подписан меморандум о сопряжении ОПОП с вьетнамско-китайской концепцией развития приграничных торгово-экономических связей «Два экономических коридора – один пояс». Первый коридор – китайский г. Куньмин провинции Юньнань, вьетнамская провинция Лаокай, Ханой, Хайфон и провинция Куангбинь; второй – китайский г. Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района, Лангшон, Ханой, Хайфон. «Тонкинский экономический пояс» включает в себя 14 северовьетнамских провинций и три китайские административные единицы – Гуанси-Чжуанский АР, провинцию Гуандун и островную провинцию Хайнань. Она была принята руководством двух стран еще в 2004 г. и нацелена на расширение сотрудничества соседних областей, улучшение торгово-экономических отношений между двумя государствами в целом. Эта программа предусматривает ряд мер по совершенствованию и

увязке в единую сеть приграничной инфраструктуры, упрощение таможенных формальностей и процедур, активизацию контактов предпринимателей. Однако, по оценкам многих экспертов, реальная отдача от нее оказалась невысокой⁶.

В СРВ рассчитывают, что развитие совместно с китайскими партнерами транспортной инфраструктуры на севере Вьетнама сделает эти регионы основными «воротами» для крепнущих связей Китая с ЮВА, придаст мощный импульс динамичному росту местной экономики. При этом значение торгово-экономических связей с «северным соседом» трудно переоценить – по итогам 2018 г. товарооборот между двумя странами увеличился на 14% и достиг рекордной отметки в 106,7 млрд долл. США⁷; по объему накопленных инвестиций Китай вышел на 7-е место с 13,4 млрд долл. США капиталовложений в рамках 2149 проектов⁸.

С другой стороны, с учетом негативного исторического опыта прослеживается подспудная мысль о создании путем активного вовлечения китайских компаний в совместные программы своего рода социально-экономического буфера, обеспечивающего безопасность национальных границ.

Вместе с тем примечательно, что в данном случае речь идет именно о сопряжении двух инициатив, а не включении двусторонней концепции в большую стратегию Пояса и Пути. Сохранение отдельного проекта «Два экономических коридора – один пояс» может говорить о нежелании вьетнамской стороны, испытывающей немалые сомнения, форсировать события.

Вьетнамские эксперты, говоря об участии СРВ в ОПОП, акцентируют внимание на возможном увеличении экономической зависимости страны от КНР. Определенные опасения звучат и по поводу слабой защиты китайскими компаниями прав трудящихся, негативного воздействия на окружающую среду, непрозрачного механизма решения споров. Об этом в частности шла речь на организованной в ноябре 2018 г. Дипломатической академией МИД СРВ и Посольством КНР в Ханое конференции по тематике участия Вьетнама в ОПОП⁹. Симптоматично, что лейтмотивом мероприятия стало именно укрепление вьетнамо-китайского доверия.

В первую очередь стоит отметить традиционную подозрительность к любым действиям Китая, сформировавшуюся в результате тысячелетий противостояния «северному соседу» и подогреваемую разногласиями на современном этапе. Ключевое из них – вокруг принадлежности архипелага Спратли и Парасельских островов

в Южно-Китайском море. Непростые отношения между странами в данном вопросе, а также их проекция на восприятие вьетнамцами всего связанного с Китаем не раз оказывали влияние на экономическую сферу. К примеру, в июне 2018 г. в стране прошли массовые демонстрации, переросшие местами в столкновения с полицией, в связи с законопроектом об особых экономических зонах. Согласно ему, иностранным компаниям можно было бы брать в аренду землю во Вьетнаме сроком на 99 лет. И хотя в законопроекте не говорилось ничего про китайский бизнес, опасения увеличения китайского экономического влияния в СРВ вывели людей на улицы, что в итоге привело к пересмотру законопроекта¹⁰.

Кроме того, с учетом опыта других стран, очевидно, что китайские инвестиции в рамках Пояса и Пути нельзя назвать дешевыми – процентная ставка по ним зачастую существенно выше привычной для Ханоя. Показателен в этом контексте пример Малайзии, отказавшейся от ряда проектов по линии ОПОП из-за невыгодных, по мнению нового руководства страны, условий их реализации¹¹. В связи с этим большие надежды возлагаются на продолжение практики льготных кредитов из Японии по каналам официальной помощи на цели развития – несмотря на выход СРВ из разряда наименее развитых стран, Токио заявил о готовности продолжить предоставление ОПР.

Приветствуют во Вьетнаме и усиливающуюся на этом поприще конкуренцию мощных экономик региона, в частности, объявленные Токио планы по строительству «качественной» (как бы в пику «некачественной» китайской) инфраструктуры на пространстве «Индо-Тихоокеанского региона»¹². В условиях смещающихся в ЮВА американо-китайских противоречий, в Ханое рассчитывают, что смогут выторговать более выгодные условия и у других государств, придерживающихся антикитайских настроений¹³.

При этом на роль перспективных претендуют и альтернативные источники финансирования. Так, в период с 2011 по 2017 гг. руководство СРВ привлекло более 9 млрд долл. США на инфраструктурные проекты через механизмы государственно-частного партнерства. Развитие такой схемы взаимодействия с бизнесом привлекательно в том числе и потому, что не ведет напрямую к увеличению и так существенного государственного долга страны.

Интересно, что, несмотря на активное участие китайских инвесторов в строительстве транспортных объектов во Вьетнаме (к примеру, столичного метрополитена), в официальном дискурсе эти

проекты не относятся к ОПОП. При этом, согласно данным АБИИ, банк также пока не приступил к финансовой деятельности на территории СРВ. Не слышно и о таких проектах Пояса и Пути, ставших флагманскими в ряде государств, как строительство высокоскоростных железных дорог (ВЖД) – хотя такая идея кажется вполне логичной, с учетом планов Китая по строительству ВЖД до Сингапура.

Как представляется, в Ханое отдают отчет в том, что «Один пояс, один путь» является не неким планом действий по наращиванию китайских инвестиций за рубежом, а именно инициативой, без конкретных сроков и параметров. В связи с этим здесь готовы и дальше оказывать этой идее «северного соседа» мощную имиджевую поддержку, тем более, что речь идет о развитии стратегически важной транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, испытывая опасения по поводу возможных издержек участия в ОПОП, Вьетнам предпочитает изучить опыт соседних стран. В обозримой перспективе следует ожидать запуска под эгидой Пояса и Пути «пилотного» проекта на территории СРВ, возможно, по линии государственно-частного партнерства. Однако о масштабном и предметном подключении Ханоя к инициативе говорить пока рано.

¹ Infrastructure Outlook, Vietnam / Global Infrastructure Hub [Электронный ресурс] URL: <https://outlook.gihub.org/countries/Vietnam> (дата обращения: 31.03.2019)

² Kim Hiền. Giai đoạn 2016-2020: Nhu cầu đầu tư hạ tầng khoảng 24 tỷ USD / Tạp chí Tài chính, 04/10/2017 [Электронный ресурс] URL: <http://tapchitaichinh.vn/nghien-cuu-trao-doi/giai-doan-20162020-nhu-cau-dau-tu-ha-tang-khoang-24-ty-usd-130003.html> (дата обращения: 31.03.2019)

³ AIB urged to invest into Vietnam in 2017: Vietnamese PM / Xinhua, 07/03/2017 [Электронный ресурс] URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-03/07/c_136110177.htm (дата обращения: 31.03.2019)

⁴ President Tran Dai Quang concludes State visit to China / Vietnam Net, 16/05/2017 [Электронный ресурс] URL: <https://english.vietnamnet.vn/fms/government/178416/president-tran-dai-quang-concludes-state-visit-to-china.html> (дата обращения: 31.03.2019)

⁵ Vietnam, China cement ties through President's visit / Voice of Vietnam, 16/05/2017 [Электронный ресурс] URL: <https://english.vov.vn/diplomacy/vietnam-china-cement-ties-through-presidents-visit-349621.vov> (дата обращения: 31.03.2019)

⁶ Le Hong Hiep. The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects / ISEAS – Yusof Ishak Institute, Singapore, No. 18, 2018.

⁷ По данным Главного таможенного управления Министерства финансов СРВ URL: <https://www.customs.gov.vn/Lists/ThongKeHaiQuan/Default.aspx> (дата обращения: 31.03.2019)

⁸ Tình hình thu hút Đầu tư nước ngoài năm 2018 / Bộ Kế Hoạch và Đầu tư Việt Nam, 25/12/2018 [Электронный ресурс] URL: <http://fia.mpi.gov.vn/tinbai/6108/Tinh-hinh-thu-hut-Dau-tu-nuoc-ngoai-nam-2018> (дата обращения: 31.03.2019)

⁹ Vietnam still wary of China's Belt and Road Initiative / VN Express, 16/11/2018 [Электронный ресурс] URL: <https://e.vnexpress.net/news/news/vietnam-still-wary-of-china-s-belt-and-road-initiative-3839937.html> (дата обращения: 31.03.2019)

¹⁰ МИД предупредил россиян о массовых демонстрациях во Вьетнаме / Интерфакс, 10/06/2018 [Электронный ресурс] URL: <https://www.interfax.ru/world/616546> (дата обращения: 31.03.2019)

¹¹ Blake H. Berger. Malaysia's Canceled Belt and Road Initiative Projects and the Implications for China / The Diplomat [Электронный ресурс] URL: <https://thediplomat.com/2018/08/malaysias-canceled-belt-and-road-initiative-projects-and-the-implications-for-china/> (дата обращения: 31.03.2019)

¹² Прогноз стратегий стран транстихоокеанского пространства / Под ред. В.В.Михеева, В.Г.Швыдко – М.; ИМЭМО РАН, 2017. С. 32.

¹³ Игнатъев С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР «Морской шелковый путь XXI века»: аспекты безопасности / Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития, 2018, Том 1, № 2(39), С. 40-49.