

**Рогожина Наталия Григорьевна**

доктор политических наук, доцент,  
главный научный сотрудник  
НИ ИМЭМО РАН им. Е.М. Примакова,  
Россия, Москва,  
ngrogozhina@mail.ru,  
<https://orcid.org/0000-0002-9924-2493>

**ЛАОС И КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА ПОЯСА И ПУТИ –  
ПРИОБРЕТЕНИЯ И ПОТЕРИ**

**Аннотация:** В статье анализируются последствия участия Лаоса в китайской инициативе Пояса и Пути. Оцениваются приобретенные им выгоды и возможные потери. Строительство железной дороги в Лаосе, соединяющее его с Китаем, является наиболее успешным проектом, осуществляемым в рамках Пояса и Пути в Юго-Восточной Азии, которая занимает особое место в стратегических планах Китая. Проект строительства железной дороги имеет для Лаоса важное экономическое значение и в перспективе может стимулировать его экономический рост. В то же время возникает риск попадания в долговую зависимость от Китая. Возможности Лаоса выполнить свои долговые обязательства завесят от рентабельности проекта, что однако вызывает много вопросов, поскольку проект скорее сориентирован на краткосрочные интересы Китая, чем на долгосрочные интересы Лаоса. Сможет ли Лаос извлечь экономическую выгоду от строительства железной дороги, остается под вопросом. Но то, что Китай окажется в выигрыше – не вызывает сомнения. Он не только укрепит свое экономическое присутствие в этой стране, опираясь на поддержку местной элиты, но и использует Лаос как плацдарм для продвижения вглубь Юго-Восточной Азии.

**Ключевые слова:** инициативы Пояса и Пути, Китай, Лаос, паназитская железная дорога, Юго-Восточная Азия

**Для цитирования:** *Рогожина Н.Г.* Лаос и китайская инициатива пояса и пути – приобретения и потери // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2021, Том II, № 2 (51). С. 166–173. DOI:10.31696/2072-8271-2021-2-2-51-166-173

### **Laos and China's Belt and Road Initiative – Gains and Losses**

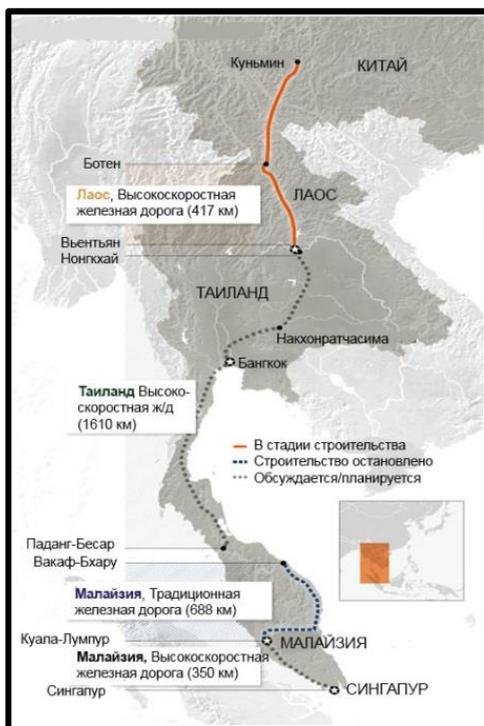
**Abstract:** The article analyzes the consequences of Laos' participation in the Chinese Belt and Road Initiative. The benefits acquired and possible losses are assessed. The construction of a railway in Laos, linking it to China, is the most successful Belt and Road project in Southeast Asia, which has a special place in China's strategic plans. The railway construction project is of great economic importance for Laos and in the future can stimulate its economic growth. At the same time, there is a risk of falling into debt dependence on China. The ability of Laos to meet its debt obligations will depend on the profitability of the project, which, however, raises many questions, since the project is more focused on the short-term interests of China than on the long-term interests of Laos. Whether Laos will be able to economically benefit from the construction of the railway remains questionable. But there is no doubt that China will benefit. China will not only strengthen economic presence in this country, relying on the support of the local elite, but also use Laos as a springboard to move deeper into Southeast Asia.

**Keywords:** *Belt and Road Initiatives, China, Laos, Pan-Asian Railway, Southeast Asia*

**Natalia G. Rogozhina**, Doctor of Political Sciences, Chief Researcher, IMEMO RAS, Russia, Moscow, [ngrogozhina@mail.ru](mailto:ngrogozhina@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9924-2493>

**For citation:** Rogozhina N.G. Laos and China's Belt and Road Initiative – Gains and Losses. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2021, T. II, № 2 (51). Pp. 166–173. DOI:10.31696/2072-8271-2021-2-2-51-166-173

Пожалуй, наиболее успешным проектом Инициативы Пояса и Пути, реализуемым Китаем в ЮВА, является строительство скоростной железной дороги в Лаосе в соответствии с амбициозным планом создания паназиатской железнодорожной системы протяженностью 5 500 километров, которая должна связать Китай с Сингапуром через Лаос, Таиланд и Малайзию.



Первый отрезок этого пути протяженностью 400 км соединит лаосскую столицу Вьентьян с южнокитайским городом Куньмин. Завершение проекта, начатого в 2016 г., намечено на 2021 г. и приурочено к 46-й годовщине основания Лаосской Народно-Демократической Республики, которая приходится на 2 декабря 2021 г. Согласно последним сообщениям, проект завершён на 90%. Для прокладки железной дороги потребовалось построить 150 мостов, включая два через реку Меконг, и прорыть 70 тоннелей. Первые поезда будут пущены через два года с остановками на 10 станциях.

Благодаря этой скоростной железной дороге Китай получает возможность ускорить транспортировку товаров из юго-западного Китая, которые сегодня доставляются воздушным или морским путем, и выйти на рынки Таиланда, Малайзии, а в перспективе и Сингапура. Но для Китая эта магистраль имеет не только транспортное назначение. С ее помощью он намерен расширить свое экономическое присутствие и политическое влияние в регионе. После своего визита в Лаос в ноябре 2017 г.

Си Цзиньпин написал открытое письмо, переведенное на английский и лаосский языки и опубликованное в ведущих средствах массовой информации Лаоса, в котором он отметил, что существует большая степень взаимодополняемости между китайской инициативой Пояса и Пути и планами Лаоса по получению выхода к морю, будучи страной, окруженной сушей. По его мнению, железная дорога Китай-Лаос ускорит развитие Лаоса и воплотит в жизнь его мечту<sup>1</sup>.

Лаос, считающийся одной из самых бедных стран в ЮВА, несмотря на достигнутые экономические успехи и рост доходов на душу населения в течение последних десятилетий<sup>2</sup>, имеет крайне неразвитую систему транспортной коммуникаций, в том числе железных дорог, что, по мнению МБРР и Азиатского банка развития, создает преграду на пути к его устойчивому экономическому развитию. Неудивительно поэтому, что правительство Лаоса поддержало китайский проект железной дороги, поскольку оценивает его исключительно с точки зрения приобретенных выгод: *получить выход к морю и доступ на рынки соседних стран, что позволит добиться ускорения экономического роста, расширения торговли и улучшения уровня жизни населения*<sup>3</sup>.

Железная дорога также обеспечит наземную связь с глобальными цепочками поставок, что сделает Лаос более привлекательным для инвесторов и будет способствовать росту занятости в стране. «Мы надеемся, что строительство железной дороги стимулирует и поддержит инвестиции и сотрудничество и принесёт значительные выгоды нашей стране», – заявил премьер-министр Тхонглун Сисулит в июне 2018 г.<sup>4</sup>. По данным Всемирного банка, благодаря подключению к обширной китайской инфраструктурной сети «Пояса и пути», в долгосрочной перспективе железная дорога Китай-Лаос потенциально может повысить совокупный доход Лаоса на 21%<sup>5</sup>.

Соглашение по проекту было подписано еще в 2015 г. Его стоимость составляет порядка 6,28 млрд долл. (эквивалентно одной трети ВВП Лаоса), что вызывает множество вопросов как внутри страны, так и у внешних наблюдателей. 3,5 млрд долл., или около 60% от общей суммы, представлены в виде займов от Экспортно-импортного банка Китая. Оставшиеся 40% финанси-

руются специальным концерном, который является совместным предприятием трех китайских госкорпораций и одной лаосской государственной компании, в котором 70% доли принадлежит китайской стороне, а 30% лаосской. При этом китайская сторона берет на себя обязательства по техническому обеспечению проекта<sup>6</sup>. По данным Всемирного банка, затраты китайских компаний оцениваются в 4,11 млрд долл.<sup>7</sup>.

Для финансирования своей доли в проекте правительство Лаоса выделило 250 млн долл. из бюджета и заимствовало 480 млн долл. у Экспорт-импортного банка Китая под 2,3% в год, в результате чего задолженность Лаоса банку составляет 3,5 млрд долл. (почти 20% ВВП)<sup>8</sup>. Это – внушительная цифра для страны с ВВП в 20 млрд долл. и валютными резервами, не превышающими 1,1 млрд долл.<sup>9</sup>. Еще в 2017 г. Международный валютный фонд предупреждал, что Лаосская Народно-Демократическая Республика столкнется с проблемами обслуживания внешнего долга. После запуска крупнейшего инфраструктурного проекта риск дефолта вырос с умеренного до высокого. А в 2018 г. американский Центр глобального развития предупредил о зависимости страны от Китая. Он назвал Лаос одной из восьми стран с наибольшим показателем долга Китай среди 68 стран, финансируемых в рамках Пояса и Пути. По мнению Программы Развития ООН, условия финансирования являются настолько обременительными для Лаоса, что угрожают его макроэкономической стабильности. По оценкам *Lowy Institute*, задолженность Лаоса Китаю может составить 45% ВВП страны<sup>10</sup> — выше, чем у любой другой страны, участвующей в инициативе Пояса и Пути, включая Камбоджу, Демократическую Республику Конго, а также островные государства Африки и Тихого океана.

Премьер-министр Тхонглун, однако, сохраняет оптимизм. «Я не сильно беспокоюсь по поводу бремени долга или строительства высокоскоростной железной дороги», – заявил он. Лаос настаивает на том, что он выплатит свой долг за счёт прибыли от железной дороги, которая, по мнению чиновников, начнёт приносить деньги уже на шестой год эксплуатации<sup>11</sup>.

Сможет ли правительство Лаоса выполнить свои финансовые обязательства по обслуживанию кредита, напрямую зависит от рентабельности проекта. И тут кроется главная опасность

для Лаоса, Коммерческая эффективность проекта зависит от ряда факторов – перемещения примерно 1,5 млн т товаров с морского транспорта на железнодорожный; увеличения объемов грузоперевозок между Китаем и странами ЮВА (сегодня на долю Лаоса приходится только 2% от общего объема товарооборота между Китаем и странами АСЕАН, в то же время транзитная торговля через Лаос может возрасти до 3,9 млн т в год к 2030 г.), продления магистрали, как минимум, до Бангкока, проведения экономических реформ в самом Лаосе. Последнее предусматривает упрощение пограничных и таможенных процедур в целях минимизации издержек для международной торговли, совершенствование системы логистики, строительство новых дорог между станциями, создание новых производственных центров. Правительство Лаоса рассчитывает, что железнодорожной линией ежегодно будут пользоваться 14 млн человек, из которых четыре млн лаосцев и 10 млн туристов из Китая и Юго-Восточной Азии.

Это – долгосрочные оценки прибыльности проекта, которые, однако, могут заметно снизиться. На расчеты может повлиять и ухудшение общей экономической ситуации, чему способствует сокращение доходной части бюджета страны и рост затрат. Тенденция к снижению темпов экономического роста в 2019 г. по сравнению с 2018 г. (с 6,3% до 4,8%) из-за неблагоприятных погодных условий, отрицательно сказавшихся на развитии сельского хозяйства, продолжилась в 2020 г., но на этот раз, из-за пандемии коронавирусной инфекции.

По мнению Джонатана Хилмана из Центра стратегических и международных исследований в Вашингтоне, «экономическая история железной дороги достаточно слабая». «Проект прежде всего смодулирован, учитывая краткосрочные интересы Китая, а не долгосрочные интересы Лаоса. Не исключается вероятность того, что в случае провала проекта Лаос, ради погашения своей внешней задолженности, предоставит Китаю доступ к разработке минеральных ресурсов, таких как поташ и медь»<sup>12</sup>. Это значительно уменьшит прибыльность предприятия для лаосской стороны, как и предоставление китайским компаниям налоговых льгот, включая освобождение от уплаты импортной пошлины на поставки оборудования.

Затраты Лаоса по участию в проекте возрастают и по причине вынужденного переселения людей с территории, отведенной под железную дорогу, что оценивается в 300 млн долл. Правительство вынуждено было взять на эти цели кредит у Китая в размере 150 млн долл.<sup>13</sup> Риски долговой задолженности дополняются снижением производительности сельского хозяйства в результате перевода земли в концессии, предоставляемые китайским компаниям.

Не решает проект и проблему занятости (на строительстве железной дороги занято всего 7 тыс. местных рабочих, а китайских – 50 тыс. человек) и улучшения материального положения населения. Наоборот, строительство железной дороги, которое сопровождается массовым переселением людей, потерей ими земли без выплаты должной компенсации, ведет к падению их уровня жизни. Оцениваются и экологические риски проекта, связанные с вырубкой лесов и сокращением биоразнообразия. Проведенная оценка его воздействия на окружающую среду стала причиной отсрочки с началом строительных работ.

Как и во многих других странах, вслед за крупными инфраструктурными проектами Пекина в Лаосе постепенно увеличивается количество граждан КНР, а также мелкого и среднего китайского бизнеса, что вызывает озабоченность местного населения по поводу растущего влияния Китая и его экономического доминирования. Рост антикитайских настроений в обществе побудил авторитарный режим, несмотря на его зависимость от финансовой и политической поддержки Китая, предпринять некоторые меры по ограничению доступа китайских компаний к выращиванию бананов и разработке рудников.

Сможет ли Лаос извлечь экономическую выгоду от строительства железной дороги, остается под вопросом. Но то, что Китай окажется в выигрыше – не вызывает сомнения. Он не только укрепит свое экономическое присутствие в этой стране, опираясь на поддержку местной элиты, но и использует Лаос как плацдарм для продвижения вглубь Юго-Восточной Азии.

<sup>1</sup> Simon Rowedder. Understanding China's BRI in Laos .The Business Times, January 13, 2020 Available at <https://www.businesstimes.com.sg/asean-business/understanding-chinas-bri-in-laos>

<sup>2</sup> Темпы роста экономики Лаоса в течение последнего десятилетия составляли в среднем 7,8%. Доход на душу населения с 2007 г. возрос на 300% – с 750 долл. до 2 270 долл.

<sup>3</sup> Лаос добился существенного прогресса в снижении уровня бедности с 46% в 1993 г. до 18% в 2019 г.

<sup>4</sup> Mitsuru Obe and Marimi Kishimoto. Why China Is Determined To Connect Southeast Asia By Rail. The Nikkei Asian Review. 09.01.2019

<sup>5</sup> Crystal Reid. The China-Laos railway: a way out of poverty or a white elephant in waiting? The South China Morning Post? 26 Sep, 2020. URL: [https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/long-reads/article/3102795/china-laos-railway-way-out-poverty-or-white?utm\\_medium=email&utm\\_source=mailchimp&utm\\_campaign=enlz-longread&utm\\_content=20201003&tpcc=enlz-longread&MCUID=b59397e3be&MCCampaignID=359e4961d7&MCAccountID=3775521f5f542047246d9c827&tc=1](https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/long-reads/article/3102795/china-laos-railway-way-out-poverty-or-white?utm_medium=email&utm_source=mailchimp&utm_campaign=enlz-longread&utm_content=20201003&tpcc=enlz-longread&MCUID=b59397e3be&MCCampaignID=359e4961d7&MCAccountID=3775521f5f542047246d9c827&tc=1)

<sup>6</sup> По оценкам МБРР, доля Китая в финансировании проекта составляет 4?11 млрд долл.

<sup>7</sup> Alexi Demetriadi. Onboard China's Belt and Road Express: Does Laos stand to benefit? Globe, JULY 31, 2020 [https://southeastasiaglobe.com/chinas-belt-and-road-initiative-railway-laos/?utm\\_source=Newsletter&utm\\_medium=Email&utm\\_campaign=Vol.%2059](https://southeastasiaglobe.com/chinas-belt-and-road-initiative-railway-laos/?utm_source=Newsletter&utm_medium=Email&utm_campaign=Vol.%2059)

<sup>8</sup> Crystal Reid. The China-Laos railway: a way out of poverty...

<sup>9</sup> Transforming Lao PDR from a Land-locked to a Land-linked Economy. JUNE 2, 2020. <https://www.worldbank.org/en/country/lao/publication/transforming-lao-pdr-from-a-land-locked-to-a-land-linked-economy>

<sup>10</sup> Nick Freeman. Can Laos profit from China rail link despite being US\$1.5 billion in debt? The South China Morning Post, 10 Dec, 2019 <https://www.scmp.com/print/week-asia/opinion/article/3041394/can-laos-profit-china-rail-link-despite-being-us15-billion-debt>

<sup>11</sup> Mitsuru Obe and Marimi Kishimoto. Why China Is Determined To Connect Southeast Asia By Rai.l The Nikkei Asian Review. 09.01.2019..

<sup>12</sup> Crystal Reid. The China-Laos railway: a way out of poverty...

<sup>13</sup> При коммерческой стоимости земли в 1,420 долл за га компенсация за ее изъятие составляет 595-715 долл.