



НОВАЯ ГАЗЕТА

СЮЖЕТЫ • ПОЛИТИКА

Еще более шелковый путь

Скам-города, наркотрафик и глубоководные порты: как Китай подчиняет мир «мягкой силой»

和谐号



Фото: Zuma / TASS

12:00, 17 апреля 2026,



полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами
вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →

Новая газета и Полотно продолжают исследовать империи и империализм на исторических (Швеция) и современных примерах (США). Новый текст Александра Татиева рассказывает о Китае и его амбициях.

По утрам из города Куньмин на юго-западе Китая отправляется скоростной поезд. Он идет на юг — через горы провинции Юньнань, по мостам и тоннелям, пересекает границу и через десять часов прибывает во Вьентьян, столицу Лаоса. Еще несколько лет назад подобное путешествие заняло бы около суток на нескольких автобусах: прямого железнодорожного сообщения не существовало. Теперь эта дорога — один из символов крупнейшего инфраструктурного проекта XXI века, китайской инициативы **Belt and Road** («Пояс и путь»).

Железная дорога Китай — Лаос открылась в декабре 2021 года. Она стала одним из самых заметных пунктов программы, объявленной председателем Китайской Народной Республики **Си Цзиньпином** в 2013 году. С тех пор Пекин заключил меморандумы о сотрудничестве с более чем 140 странами, а общий бюджет проектов исчисляется сотнями миллиардов долларов.

Китайские власти описывают «Пояс и путь» как попытку восстановить древние торговые маршруты Шелкового пути. Но по мере того как новые железные дороги, порты, трубопроводы и автомагистрали появляются на карте Евразии, Африки и Латинской Америки, становится все очевиднее: речь идет не только об инфраструктуре. Вокруг BRI (Belt and Road Initiative) формируется новая география экономической зависимости и политического влияния.

Новый Шелковый путь

Впервые о будущем «Шелковом пути XXI века» глава КНР Си

Цзиньпин **заговорил** спустя полгода после избрания, осенью 2013 года, во время визита в Казахстан. Тогда китайский лидер предложил создать сеть транспортных и торговых коридоров, которая соединит Азию, Европу и Африку. Пекин представил инициативу как глобальную программу, в которую вошли несколько масштабных проектов разного типа: создание логистических хабов, строительство железных дорог, модернизация портов, налаживание энергетической инфраструктуры и цифровых сетей.

Китайские государственные банки — прежде всего China Development Bank и The Import-Export Bank of China — начали активно кредитовать подобные проекты за рубежом. По **данным** исследовательского центра AidData, китайские государственные финансовые институты профинансировали более 33 тысяч зарубежных проектов на сумму около 2,2 триллиона долларов в период с 2000 по 2023 год (включая, но не ограничиваясь BRI). Эта сеть кредитов и инвестиций делает Китай крупнейшим официальным кредитором в мире. Для многих стран Глобального Юга китайские кредиты стали одним из ключевых источников финансирования инфраструктуры — от портов и железных дорог до энергетических и горнодобывающих проектов.



Казахстан. Фото: ITAR-TASS

Как **отмечает** экономист из Университета Бостона **Кевин Галлахер**, Китай предложил миру альтернативу Всемирному банку, предоставляя финансирование без политических условий и берясь за проекты, которые другие институты не готовы финансировать. Но вместе с новыми деньгами возникает и новый вопрос: какую цену придется заплатить за эти дороги и порты?

«Пояс и путь» в Центральной Азии

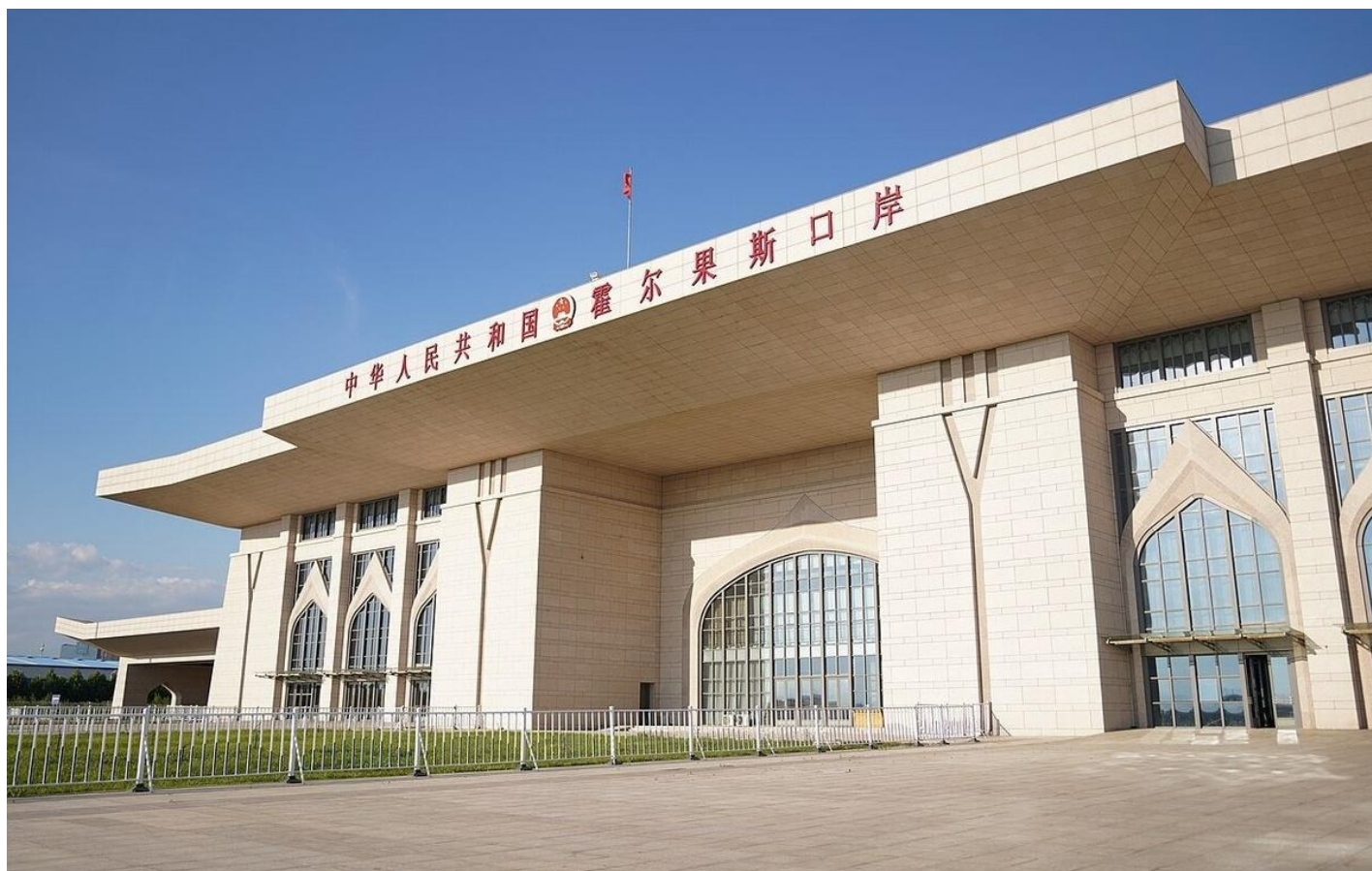
Центральная Азия — один из ключевых регионов Belt and Road Initiative, ведь именно здесь проходит основной сухопутный коридор, соединяющий Китай с Европой. Через Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан идут железнодорожные маршруты, по которым грузы достигают стран Европы за 12–18 дней — почти в два раза быстрее морских перевозок. По данным Международного союза железных дорог, объем грузов на маршрутах Китай — Европа вырос с нескольких тысяч контейнеров в **начале** 2010-х до более чем 1,6 миллиона в год к

началу 2020-х.

Казахстан играет в этой системе центральную роль. На границе с Китаем был создан сухой порт Хоргос — один из крупнейших логистических узлов Евразии. Здесь происходит перегрузка контейнеров с китайской на более широкую европейскую колею, а сам проект стал символом превращения страны в транзитный хаб — по [оценкам](#) Всемирного банка, доходы Казахстана от транзита выросли в несколько раз за последнее десятилетие.

Значительная часть китайских инвестиций в регионе сосредоточена на железных дорогах и логистике — к примеру, по [данным](#) Asian Development Bank, общая сумма международных вложений в транспортный сектор Узбекистана за последнее десятилетие превышает 20 миллиардов долларов.

Ключевой, но затянувшийся проект — железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан длиной примерно 450 километров и стоимостью 4,5–6 миллиардов долларов, которая должна сократить сроки поставок еще на 7–8 дней.



Порт Хоргос на китайско-казахстанской границе, Синьцзян. Источник: Википедия

Параллельно развивается и энергетическая инфраструктура: введенный в эксплуатацию в 2009 году газопровод Central Asia — China Gas Pipeline уже перекачивает более 55 миллиардов кубометров газа ежегодно, а после завершения расширения — до 85 миллиардов. [Согласно](#) China National Petroleum Corporation, один из крупнейших поставщиков газа в КНР — Туркменистан.

Для стран региона участие в инициативе — это способ компенсировать географическое ограничение: отсутствие выхода к морю. Для Китая — возможность создать альтернативные маршруты поставок в Европу и снизить зависимость от морских путей. Но вместе с инфраструктурой в регионе растет и финансовая зависимость. По данным [Всемирного банка](#) и [Center for Global Development](#), Китай стал одним из крупнейших кредиторов Кыргызстана и Таджикистана, на долю которого приходится значительная часть внешнего долга этих стран.

Инфраструктура как геополитика

Китайские власти настаивают, что BRI — это прежде всего экономическое сотрудничество, однако многие аналитики рассматривают программу как стратегический инструмент. К примеру, [Джонатан Хиллман](#) из Центра стратегических и международных исследований в своей книге *The Emperor's New Road* [пишет](#), что BRI — это не просто строительство дорог, это сеть экономических отношений, которая постепенно закрепляет центральную роль Китая в глобальной системе торговли.

Инфраструктура в XXI веке стала геополитическим ресурсом. Контроль над портами, железными дорогами и логистическими узлами позволяет влиять на торговые потоки, энергетические маршруты и — в ряде случаев — даже на внутреннюю политику государств.

Особенно важным для Китая остается вопрос энергетической безопасности.

К примеру, значительная часть китайского импорта нефти проходит через Малаккский пролив — узкий морской коридор между Малайзией и Индонезией. Китайские стратеги называют эту зависимость «малаккской дилеммой»: если пролив окажется заблокирован в случае конфликта, поставки нефти могут быть серьезно нарушены. Поэтому Пекин активно развивает альтернативные маршруты — трубопроводы, порты и сухопутные коридоры. И один из ключевых проходит через нестабильную страну на побережье Бенгальского залива.

Сегодня география BRI охватывает практически все континенты: от порта Пирей в Греции до глубоководного порта Хамбантота на Шри-Ланке, от моста Мапуту — Катембе в Мозамбике до гидроэнергетических проектов на реке Санта-Крус в Аргентине. В нее входят экономический коридор Китай

— Пакистан, высокоскоростная линия Джакарта — Бандунг в Индонезии, грузовая железная дорога протяженностью около 12 тысяч километров между китайским Иу и Лондоном, метро в Мекке в Саудовской Аравии и портовая инфраструктура в Перу — и многое, многое другое.

Мьянма: коридор через зону войны

На карте BRI Мьянма занимает стратегическое положение — здесь начинается Китайско-мьянманский экономический коридор, который соединяет Бенгальский залив с китайской провинцией Юньнань. Нефтяной и газовый трубопроводы ведут от глубоководного порта Кьяукпью на побережье мьянманского штата Ракхайн к китайскому городу Куньмин. Газопровод был введен в эксплуатацию в 2013 году, нефтепровод — в 2014-м. Они позволяют доставлять энергоносители из Ближнего Востока и Африки напрямую в Китай, минуя Малаккский пролив.

Несмотря на кажущееся разрешение «малаккской дилеммы», создание Китайско-мьянманского экономического коридора создала новые проблемы — ведь его инфраструктура появилась в регионе, где десятилетиями продолжаются этнические конфликты и вооруженные столкновения. Речь идет прежде всего о северных и западных штатах страны — таких как Шан, Качин и Ракхайн, где действуют этнические вооруженные группы, контролирующие значительные территории и периодически вступающие в бои как с государственной армией, так и друг с другом. В штате Ракхайн ситуация дополнительно осложняется многолетним кризисом вокруг мусульманского меньшинства рохинджа, сопровождавшимся массовыми репрессиями, насилием и бегством сотен тысяч рохинджа в соседний Бангладеш.



Насосная станция газопровода Мьянма — Китай. Источник: Википедия

После военного переворота в феврале 2021 года ситуация не только не стабилизировалась, но и приобрела более системный характер. Китай продолжил сотрудничество с военным правительством Мьянмы, несмотря на критику со стороны продемократических активистов и международных организаций. При этом взаимодействие не ограничилось поддержанием работы уже существующих проектов: к примеру, в 2024 году было одобрено расширение газового месторождения Shwe gas project стоимостью более \$500 млн. Параллельно правозащитные организации, включая EarthRights International, продолжили **фиксировать** многочисленные жалобы местных жителей на конфискацию земель, недостаточные компенсации и экологические последствия строительства газо- и нефтепроводов.

Исследователь **Ричард Хорси** из аналитического центра International Crisis Group **отмечал**, что

Пекин стремится сохранить доступ к стратегической инфраструктуре независимо от политических изменений внутри страны, потому что для Китая Мьянма — это прежде всего географический коридор.

В публичной дипломатии это выливается в привычную для Китая формулу аккуратного баланса: призывы к «стабильности» и «диалогу» без явной поддержки какой-либо стороны — позиция, позволяющая одновременно сохранять контакты со всеми игроками и не брать на себя политических обязательств.

Кения: железная дорога и цена инфраструктуры

Если в Юго-Восточной Азии китайские проекты часто связаны с энергетическими коридорами, то в Африке одним из самых обсуждаемых примеров BRI стала железная дорога между Момбасой и Найроби в Кении. Строительство линии Standard Gauge Railway (SGR) началось в 2014 году и обошлось примерно в 3,6 миллиарда долларов. Проект почти полностью финансировался за счет кредитов китайского The Import-Export Bank of China, а главным подрядчиком выступила государственная China Road & Bridge Corporation. Железная дорога соединила крупнейший порт Восточной Африки — Момбасу — со столицей Кении и открылась в 2017 году.

Кенийское правительство представляло SGR как ключевой инфраструктурный проект, который должен был ускорить экономическое развитие региона и снизить стоимость перевозок между портом и внутренними районами страны. Пассажирские поезда действительно стали более популярными: время в пути между Момбасой и Найроби сократилось с 10–12 часов на старой линии до пяти часов. Но экономическая

сторона проекта оказалась более сложной.



В Китае открылась высокоскоростная железнодорожная магистраль «Шанхай — Куньмин» протяженностью 2252 км. Фото: Zuma \ TASS

Расследования кенийских СМИ и отчеты экспертов показали, что стоимость строительства значительно превысила первоначальные оценки. В 2020 году генеральный аудитор Кении [Нэнси Гатунгу признала](#), что железная дорога пока не генерирует достаточно доходов, чтобы полностью покрывать расходы на обслуживание долга Китаю. По данным Всемирного банка и аналитических центров, выплаты по кредитам стали одной из крупнейших статей государственных обязательств страны. Критики проекта также обращали внимание на то, что вместо найма местной рабочей силы значительная часть строительных работ выполнялась китайскими компаниями и рабочими.

Несмотря на это, кенийские власти продолжают рассматривать железную дорогу как успешную долгосрочную инвестицию.

Правительство планирует продлить линию дальше на запад, к границе с Угандой, чтобы превратить Момбасу в главный логистический узел Восточной Африки. Пока эти планы реализованы лишь частично, но сама железная дорога уже стала одним из символов того, как «Пояс и путь» меняет инфраструктуру и экономику целых регионов. Экономист и политолог [Дебора Бротигам](#) из Университета Джонса Хопкинса [отмечает](#), что подобные проекты часто создают сложную систему финансовой зависимости: инфраструктура остается в стране, но долговое бремя может влиять на бюджетную политику в течение десятилетий.

Пограничные города и серые экономики

Инфраструктурные проекты меняют не только экономику регионов — они влияют и на криминальную географию. Новые дороги, мосты и железные дороги ускоряют торговлю, но одновременно открывают маршруты для теневых потоков товаров, денег и людей. Один из самых показательных примеров — приграничный город [Shwe Kokko](#) на границе Мьянмы и Таиланда. Еще десять лет назад здесь были сельские поселения, а сегодня это быстро растущий город с высотными зданиями, отелями и строительными площадками.

Проект официально продвигается как международная туристическая и торговая зона. Его главным инвестором стала гонконгская компания Yatai International Holding Group, заключившая соглашение с вооруженной этнической группировкой каренов [Karen National Army](#), контролирующей часть приграничной территории. Но журналисты и аналитики указывают на другую сторону проекта. [Исследования](#) United States Institute of Peace и [отчеты](#) International Crisis Group связывают развитие Shwe Kokko с сетью онлайн-казино, финансовых мошенничеств и индустрией интернет-мошенничества с операциями по всему миру.

Shwe Kokko — лишь один из десятков подобных проектов на границах Мьянмы, Лаоса и Камбоджи. Эксперты нередко называют их «казино-городами» или «скам-городами». Они возникают там, где сочетаются слабые государственные институты, доступ к международной инфраструктуре и крупные инвестиции в недвижимость и энергетику. Во многих случаях **используется** и принудительный труд: людей из Китая, Вьетнама или Индонезии заманивают обещаниями работы в IT-компаниях, а затем заставляют участвовать в онлайн-мошенничестве. Китайские власти официально дистанцируются от подобных схем, подчеркивая, что речь идет о частных инвесторах, хотя инфраструктура — дороги, энергетические сети и транспортные коридоры — развивается параллельно с Belt and Road Initiative.

Химическая промышленность и рынок наркотиков

Еще одна часть трансграничной экономики связана с рынком химических веществ. По данным Управления ООН по наркотикам и преступности (UNODC), регион реки Меконг — особенно северная Мьянма и Лаос — за последнее десятилетие стал одним из крупнейших мировых центров производства синтетических наркотиков, прежде всего — метамфетамина. Речь идет о территории, известной как «Золотой треугольник», где исторически выращивали опиумный мак. Сегодня многие криминальные сети переключились на синтетические наркотики — они дешевле в производстве и не требуют сельского хозяйства. Ключевым элементом этой индустрии являются химические прекурсоры — вещества, используемые для синтеза наркотиков.

Китай — крупнейший в мире производитель химической продукции, и многие прекурсоры

имеют легальное промышленное применение: они используются в фармацевтике, изготовлении пластмасс, красок и удобрений. Проблема в том, что те же вещества могут быть перенаправлены в подпольные лаборатории по производству наркотиков.

По данным UNODC, значительная часть химикатов поступает через коммерческие поставки и интернет-площадки, а затем переправляется через границы Юго-Восточной Азии. Австралийский исследователь транснациональной преступности [Джон Койн](#) заявляет, что те же транспортные сети, которые облегчают региональную интеграцию, могут использоваться и криминальными сетями, потому что инфраструктура сама по себе нейтральна — вопрос в том, кто и как ее использует.

Похожие механизмы действуют и в глобальном масштабе — особенно в связке с североамериканским рынком. В последние годы значительная часть прекурсоров и так называемых «предпрекурсоров» (веществ, из которых уже на месте синтезируются нужные компоненты) поступает в Мексику, где наркокартели создают из них опиоиды, прежде всего — фентанил, вещество в 50–100 раз [сильнее](#) морфина. В отличие от героина, производство фентанила не зависит от сельскохозяйственных циклов и требует лишь лабораторной инфраструктуры и стабильных поставок химикатов. По [данным](#) Центров по контролю и профилактике заболеваний США, синтетические опиоиды, в первую очередь фентанил, являются основной причиной смертей от передозировок в стране, число которых в отдельные годы [превышает](#) 100 тысяч.

Картели используют те же глобальные логистические цепочки

(контейнерные перевозки, почтовые отправления, трансграничную торговлю), что и легальный бизнес. Таким образом, инфраструктура, соединяющая фабрики Восточной Азии, порты Юго-Восточной Азии и транспортные коридоры Северной Америки, формирует не только экономическую интеграцию, но и теневую глобализацию. Химические вещества, произведенные в легальной промышленности, проходят через несколько юрисдикций и превращаются в продукт, который в итоге становится частью одной из самых масштабных кризисных ситуаций современной американской социальной политики — опиоидной эпидемии.

Как и в случае со «скам-городами», речь не идет о государственной политике Китая. Большинство прекурсоров продается легально, и Пекин в последние годы ужесточил контроль за рядом веществ. Но масштабы китайской химической промышленности и интенсивность региональной торговли делают полный контроль крайне сложным. Вдоль новых транспортных коридоров формируются гибридные зоны, где соседствуют логистические хабы, особые экономические зоны, казино-города и подпольные лаборатории — места, где инфраструктура меняет не только карту торговли, но и карту преступности.

Не только газопроводы: ресурсы, добыча и контроль над сырьем

Хотя Belt and Road Initiative обычно ассоциируется с инфраструктурой, в последние годы сырьевой и ресурсный сектор стал одним из ключевых. По данным аналитического [отчета](#) по BRI за 2025 год, китайский вклад в металлургию и горную промышленность достиг примерно 32,6 миллиарда долларов — новый рекорд по абсолютным показателям, и значительная часть этих средств шла не только на переработку металлов, но и на их добычу и развитие смежной

инфраструктуры. Это делает горнодобывающий сектор вторым после энергетики по объему китайских инвестиций в рамках BRI: он стабильно **составляет** около 17% всех зарубежных инвестиций, значительно превышая другие секторы, такие как телекоммуникации или транспорт.

В Африке Демократическая Республика Конго (ДРК) стала примером стратегического сырьевого партнерства. Страна **является** ведущим мировым производителем кобальта — более 80% мирового объема, необходимого для аккумуляторов электромобилей и энергетических систем следующего поколения, добывается в Конго. Китайские компании, такие как СМОС, Zijin и Ниауоу, уже **доминируют** в добыче меди и кобальта в стране, а новый договор с Киншасой предусматривает льготный экспорт добытого кобальта в Китай, стимулируя дальнейшее расширение сотрудничества.



ЖД путь Китай — Лаос. Скриншот: youtube

С другой стороны, в Латинской Америке китайские проекты обеспечивают доступ к литию и меди. Китайские инвесторы участвуют в добыче лития в Чили и Аргентине — странах,

которые вместе с Австралией обеспечивают большую часть мирового производства этого металла, также критически важного для аккумуляторов. В Перу же китайские инфраструктурные проекты, включая портовые терминалы на Тихоокеанском побережье, ускоряют транспорт ресурсов напрямиком в Азию.

В Евразии, помимо коридора Китай — Европа, китайские энергетические и горнодобывающие инвестиции охватывают Казахстан: в 2025 году здесь было **зафиксировано** около 12 миллиардов долларов вложений в алюминий и еще 7,5 миллиарда вложений в медный сектор, что лишь подчеркивает неустанный интерес Китая к металлам, используемым в промышленности и электронике. Причем параллельно Китай укрепляет собственные позиции в переработке и снабжении редкоземельных элементов и других материалов: страна контролирует более 80% мировых мощностей по переработке графита, лития, никеля и кобальта, а также около 90% цепочек переработки редкоземельных металлов — ключевых для электроники и «зеленой» энергетики.

В результате современная Belt and Road Initiative все меньше выглядит только как «порты и мосты» и все больше — как глобальная сеть доступа к стратегическим ресурсам.

Это позволяет Пекину не только укреплять экономические связи и логистические коридоры, но и закреплять технологическое и сырьевое преимущество на десятилетия вперед — влияние, которое выходит далеко за пределы обычной инфраструктурной программы.

Почему страны выбирают Китай

Несмотря на критику, десятки государств продолжают участвовать в Belt and Road Initiative. Причина во многом проста: инфраструктура стоит дорого, а альтернативных источников финансирования часто не хватает. По оценке Азиатского банка развития, развивающимся странам Азии необходимо инвестировать более 1,7 триллиона долларов ежегодно в дороги, железнодорожное сообщение, энергетику и порты, чтобы поддерживать экономический рост и бороться с бедностью.

Западные финансовые институты — такие как Всемирный банк и Международный валютный фонд — обычно предоставляют кредиты только после долгих переговоров и требуют масштабных реформ: антикоррупционных мер, изменений в бюджетной политике, либерализации рынков. Китайская модель финансирования работает иначе, по крайней мере на бумаге.

Государственные банки Китая готовы выделять кредиты быстрее и зачастую без политических условий. Как отмечает Дебора Бротигам, «китайские банки часто финансируют проекты, которые международные финансовые институты считают слишком рискованными». По ее словам, многие правительства рассматривают китайские кредиты прежде всего как инструмент быстрого развития инфраструктуры, а не как геополитическую сделку.

Кроме того, китайские проекты часто реализуются «под ключ»: финансирование, строительство и оборудование обеспечивает один и тот же консорциум китайских компаний. Для стран с ограниченными административными ресурсами это существенно упрощает процесс. «Если правительство хочет построить железную дорогу или порт в течение нескольких лет, Китай часто оказывается единственным партнером, готовым

взять на себя весь проект», — отмечает Джонатан Хиллман.

Для многих государств выбор оказывается прагматичным. Так, китайские кредиты помогли построить железную дорогу между Аддис-Абебой и портом Джибути — ключевую транспортную артерию для не имеющей выхода к морю Эфиопии. До ее открытия значительная часть грузов доставлялась по перегруженным автодорогам; новая железная дорога сократила время перевозки контейнеров с нескольких дней до примерно десяти часов.

Похожая логика действует и в других регионах. В Пакистане китайские инвестиции в рамках экономического коридора СРЕС включают дороги, энергетические станции и модернизацию порта Гвадар. Пакистанские власти неоднократно подчеркивали, что без этих инвестиций многие проекты десятилетиями бы оставались на рассмотрении.

Поэтому для многих правительств дилемма выглядит предельно практичной. Китайские кредиты несут риски — долговые обязательства, зависимость от китайских подрядчиков и политическое влияние. Но альтернатива нередко выглядит еще менее привлекательной: зачастую главную роль играет именно отсутствие инфраструктуры, которая необходима для экономического роста. Именно поэтому, несмотря на критику и растущие споры вокруг долгов, инициатива продолжает расширяться.

Неоколониализм или новая глобализация

Самый острый вопрос, который возникает вокруг BRI: является ли Китай новой колониальной державой. Некоторые политики и аналитики **используют** термин «долговая ловушка», утверждая, что Пекин намеренно кредитует страны, чтобы получить контроль над их инфраструктурой. Но многие исследователи **считают** эту концепцию чрезмерным

упрощением. Бротигам, к примеру, отмечает, что большинство долговых кризисов в странах BRI имеет сложные причины, включая внутреннюю экономическую политику.

Тем не менее инфраструктурные проекты почти всегда создают асимметричные отношения зависимости. Китайские банки выдают кредиты. Китайские компании строят инфраструктуру. Китайские поставщики обеспечивают оборудование. И в результате торговые и логистические потоки все чаще ориентируются на китайскую экономику.

Исторически империи основывались на военной силе и территориальном контроле, но в XXI веке власть все чаще строится через инфраструктуру: железные дороги, порты, трубопроводы, цифровые сети. Каждый новый коридор соединяет экономики и одновременно создает новые зависимости. И поэтому «Пояс и путь» может оказаться не столько восстановлением древнего Шелкового пути, сколько созданием новой логистической системы, в центре которой находится Китай.

Александр Татиев, [медиа «Полотно»](#)

ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:



[И школьникам измеряли черепа](#)

Как Швеция переосмысляет государственное насилие в отношении народов Севера

12:04, 10 октября 2025,