

**К.В.Бабаев, С.Л.Сазонов,  
А.Д.Александрова**

## **Сотрудничество Китая и стран ЛКА в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь»**

В статье рассматриваются два приоритетных направления сотрудничества Китая с государствами Латинской и Карибской Америки (ЛКА) в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь» — транспортная инфраструктура и энергетика. Развитие транспортной инфраструктуры даст возможность Китаю поставлять свои товары напрямую как в ЛКА, так и в страны, лежащие на тропике Козерога. Энергетическое партнерство в рамках указанной инициативы позволит Пекину путем строительства электростанций в государствах ЛКА стимулировать торговлю электронной продукцией и создавать парки автомобилей, работающих на альтернативных источниках энергии. Китайские предприятия активно участвуют в строительстве местных гидроэлектростанций, в проектах по использованию солнечной энергии, энергии ветра и других возобновляемых источников энергии, а также изучают возможности для «зеленого» экономического сотрудничества, которое будет способствовать дальнейшему развитию диверсифицированного инвестиционного взаимодействия между Китаем и ЛКА.

**Ключевые слова:** Китай, ЛКА, CELAC, «Один пояс — один путь», транспортная инфраструктура, энергетика.

**DOI:** 10.31857/S0044748X0026331-3

Статья поступила в редакцию 24.03.2023.

---

**Кирилл Владимирович Бабаев** — доктор филологических наук, Директор Института Китая и современной Азии РАН (РФ, 117997 Москва, Нахимовский пр-т, 32; kbabaev@iccaras.ru, <https://orcid.org/0000-0001-5731-8667>); **Сергей Леонидович Сазонов** — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института Китая и современной Азии РАН (РФ, 117997 Москва, Нахимовский пр-т, 32; sazonovch@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8889-7072>); **Анна Дмитриевна Александрова** — научный сотрудник Института Китая и современной Азии РАН (РФ, 117997 Москва, Нахимовский пр-т, 32; alexaann007@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4308-4673>).

В современных исследованиях довольно серьезное внимание уделено развитию отношений Китая со странами Латинской Америки и Карибского бассейна (ЛКА). Так, Виктор Хейфец в своих работах [1; 2] изучает систему международных отношений в странах ЛКА и обращается к роли КНР на региональном уровне. Дмитрий Розенталь анализирует сотрудничество Китая и Венесуэлы в политической, экономической и военной сферах [3]. Татьяна Колесникова (в соавторстве с китайкой Чжан Вэйтин) рассматривает отношения государств в контексте китайской инициативы «Один пояс — один путь» [4]. Особенности связей КНР со странами ЛКА также изучены в ряде статей российских исследователей Е.Ю.Катковой, А.А.Еремина, А.Ю.Борзовой и других авторов [5; 6]. Среди исследований зарубежных ученых можно выделить работы Эвана Роберта Эллиса (к примеру, его статья «Стратегическая роль Латинской Америки в глобальном конфликте вокруг Тайваня») [7], мексиканско-немецкого исследователя Энрике Дюсселя Петерса, проанализировавшего потоки прямых инвестиций из КНР в страны ЛКА [8], колумбийского автора Эдуардо Пастрану Буэльваса, изучившего ряд аспектов систем безопасности в ЛКА [9], аргентинской исследовательницы Каролы Рамон Берхано, рассматривающей эволюцию инициативы «Один пояс — один путь» [10] и многих других. В научных трудах перечисленных выше ученых изучены не только непосредственные отношения КНР с конкретными государствами, но и роль инициативы «Один пояс — один путь» в обеспечении этих отношений на национальном, субрегиональном и континентальном уровнях. В данной статье, в отличие от указанных выше работ, будет рассматриваться сотрудничество Китая и стран ЛКА в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики в рамках инициативы «Один пояс — один путь» как наиболее приоритетных в данный момент в связи с обострением американо-китайских отношений, в том числе и из-за позиции США в отношении независимости Тайваня\* и политикой Китая в отношении экологии, направленной на формирование в КНР «зеленой экономики замкнутого цикла».

В первом политическом документе по ЛКА, опубликованном в 2008 г., китайское правительство заявило, что «рассматривает свои отношения с регионом как имеющие стратегическое значение» [11]. С момента вступления в должность Председатель КНР Си Цзиньпин (2013 — н/в) посетил Латинскую Америку пять раз, причем первый визит Си в качестве главы государства в несколько стран ЛКА состоялся в 2013 г. На протяжении 2014—2018 гг. Китай старался вывести двустороннее сотрудничество на новый уровень, так как «быстрый рост экономики требовал поиска новых платежеспособных рынков сбыта экспортной продукции, а также доступа к минеральным ресурсам, а все это есть в избытке у стран ЛКА. Кроме того, причиной активизации политики Китая в регионе было и сокращение влияние Тайваня» [5, p. 165].

17 августа 2014 г. на встрече глав государств было принято решение о проведении международного форума Китай — Сообщество стран Латинской Америки и Карибского бассейна (*Comunidad de Estados Latinoameri-*

\* В настоящее время 7 из 14 государств, продолжающих признавать Тайвань, расположены в ЛКА [7, p.119].

*canos y Caribeños, CELAC*). Первая встреча прошла 8-9 января 2015 г. в Пекине. «Встреча на уровне министров, которая собрала представителей ЛКА и Китая (33+1), стала знаковым событием, поскольку на ней был принят «План по сотрудничеству Китая и стран ЛКА в 2015—2019 гг.», ознаменовавший новый период во взаимодействии сторон. В этом плане сотрудничество охватывает практически все жизненно важные сферы: политику, безопасность, торговлю, инвестиции, энергетику и природные ресурсы, сельское хозяйство, промышленность, науку и технологии, образование, здравоохранение, туризм, спорт и т.д.» [3, р. 34].

В январе 2018 г. по случаю Второго форума Китай — *CELAC*, состоявшегося в Сантьяго (Чили), председатель КНР пригласил страны ЛКА принять участие в инициативе «Один пояс — один путь». Среди документов, одобренных на этом мероприятии, была Специальная декларация об инициативе «Один пояс — один путь», в которой было отмечено, что Китай рассматривает государства ЛКА как часть естественного продолжения «Морского шелкового пути XXI в.». Инициатива включает в себя комплекс инвестиционных программ, направленных на развитие инфраструктуры и содействие экономической интеграции в странах-партнерах. Она рассчитана на взаимовыгодное сотрудничество Китая и стран-участниц и направлена на содействие экономической глобализации и культурной диверсификации.

В инициативу «Один пояс — один путь» входит создание шести наземных коридоров и морского коридора, соединяющего прибрежные районы Китая с Европой через Южно-Китайское море, Индийский океан, Персидский залив, Суэцкий канал и Средиземное море [10, р. 177]. Реализация выдвинутой Си Цзиньпином в 2013 г. в Астане (Казахстан) и в Джакарте (Индонезия) инициативы позволила Китаю и странам ЛКА развивать двусторонние и региональные проекты, отвечающие приоритетам этих стран. Латинская Америка — это регион, испытывающий значительный дефицит инвестиций в инфраструктуру [10, р. 186]. Участие в инициативе выгодно для стран ЛКА, поскольку в результате они получают доступ к таким новым технологиям и инновациям, как электронная торговля, дистанционное образование и онлайн-здравоохранение. Кроме того, страны, принимающие участие в инициативе «Один пояс — один путь», также могут использовать ее для получения доступа к другим рынкам за пределами Китая посредством цифрового подключения и онлайн-контактов. Помимо этого китайская инициатива сыграла важнейшую роль и в региональной борьбе с *COVID-19*, что способствовало еще большему укреплению сотрудничества в экономической и социальной сферах.

Для Китая взаимодействие со странами ЛКА представляет не меньший интерес. Страны региона в основном поставляют в Китай природные ресурсы, особенно полезные ископаемые (42% от общего объема экспорта), соевые бобы (16%), топливо и нефть (10%), мясо (6%) и медь (5%); китайский экспорт в регион представлен в основном электрическими машинами и оборудованием, механическими приспособлениями, запчастями и автотранспортными средствами. Кроме того, государства ЛКА обладают огромными площадями для выращивания сельскохозяйственных культур [9, р. 18]. Помимо этого, в случае конфликта с США по вопросу независимости Тайваня, Латинская Америка, вероятно, станет одним из центров гло-

бальных операций КНР против США в цифровой и космической областях. Китайское правительство почти наверняка окажет давление на базирующиеся в КНР компании, работающие в Латинской Америке, в соответствии с законом о национальной безопасности от 2017 г., чтобы обязать их делиться цифровыми разведанными и информацией, переданными с помощью китайских мобильных устройств. Например, это может коснуться тех, кто использует китайские *Huawei*, *ZTE*, *Xiaomi* [7, p. 124]. Поэтому Китай заинтересован в расширении торгово-экономических связей со странами ЛКА.

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 «Один пояс — один путь» [12].

К началу 2022 г. количество транзакций с участием китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны ЛКА составило 524, в результате чего было получено 171,9 млрд долл. и создано более 584 тыс. рабочих мест. Объемы китайских инвестиций существенно различались по странам. Бразилия по-прежнему является основным получателем ПИИ из Китая в страны ЛКА, но такие государства, как Чили (21,15% в 2015—2021 гг.), Мексика (17,85%) и Перу (16,43%), становятся важными реципиентами в регионе. Происходит диверсификация ПИИ и по отраслям экономики. Если в период 2000—2005 гг. подавляющая часть китайских инвестиций направлялась в сырьевые отрасли стран ЛКА (шесть сделок, которые привлекли 81,39% китайских ПИИ в экономику стран ЛКА), то с 2015 по 2022 г. эта доля снизилась до 45,69%. В этот период Китай активно инвестировал в энергетику ЛКА (44,97% от общего объема китайских ПИИ в регионе): было заключено 52 сделки на сумму 36,3 млрд долл. и создано более 22 тыс. новых рабочих мест. Активное участие в строительстве энергетических объектов в государствах ЛКА принимали такие китайские компании, как *China Three Gorges Corporation*, *State Power Investment Corporation*, *Sinohydro Corporation*, *Envision Energy*, *Risen Energy*, *JA Solar* и *Trina Solar Energy*. Согласно отчету, опубликованному *Red ALC-China* в сентябре 2022 г., к началу 2023 г. Китай реализовал 192 энергетических проекта в ЛКА с общим объемом инвестиций 98,4 млрд долл., что обеспечило создание более 673 тыс. новых рабочих мест [13].

Согласно данным Главного таможенного управления КНР, в 2022 г. общий объем торговли Китая со странами ЛКА достиг рекордной отметки в 485,8 млрд долл., увеличившись на 7,7% по сравнению с 2021 г. [14]. Китай является крупнейшим торговым партнером Бразилии с 2009 г., причем, по данным *China Global Investment Tracker*, в 2022 г. Бразилия получила наибольший объем китайских ПИИ в мире (около 14% от общего объема

---

\* Средства связи государств ЛКА являются самыми слабыми компонентами их инфраструктуры, в большинстве городов в странах региона нет даже покрытия 4G, а в некоторых сельских районах вообще нет мобильной сети.

китайских инвестиций) [15]. Международные аналитики прогнозируют, что к 2035 г. объем торговли между Китаем и государствами ЛКА может превысить 700 млрд долл., а Китай, возможно, превзойдет США в качестве основного торгового партнера ЛКА [16].

14 декабря 2022 г. в эквадорском портовом городе Гуаякиль открылся 15-й Деловой саммит Китая и стран ЛКА. На открытии мероприятия президент Эквадора Гильермо Лассо (2021 — н/в) отметил, что «регион Латинской Америки и Карибского бассейна с населением более 660 млн человек тесно связан с КНР, а объем товарооборота между двумя сторонами в 2021 г. достиг 450 млрд долл., что отражает масштаб и вес этих отношений для наших стран» [17]. В марте 2022 г. Китай и Эквадор официально вступили в переговоры по заключению соглашения о создании зоны свободной торговли (ЗСТ) с целью использования торгового потенциала двух стран, оптимизации цепочек формирования стоимости, либерализации торговли и инвестиций, а также продвижения устойчивого и диверсифицированного развития двусторонней торговли. После завершения переговоров в декабре 2022 г. официальный представитель МИД КНР Мао Нин заявил, что в 2023 г. «две страны могут подписать соглашение о создании ЗСТ. Соглашение обеспечит преференциальный доступ 99% экспортной сельскохозяйственной продукции Эквадора к огромному китайскому рынку. Ожидается, что после подписания соглашения все больше китайских компаний будут осуществлять инвестиции в Эквадор» [18]. Ранее в октябре 2006 г. вступило в силу соглашение между Китаем и Чили — первое соглашение о зоне свободной торговли, подписанное Китаем и латиноамериканской страной. В марте 2010 г. начало действовать соглашение о ЗСТ между Китаем и Перу, а в августе 2011 г. — между Китаем и Коста-Рикой. По данным министерства финансов КНР, с тех пор как соглашения вступили в силу, ежегодный объем экспорта трех стран в Китай демонстрировал рост, исчисляемый двузначными цифрами. В настоящее время Китай ведет переговоры о ЗСТ с Уругваем и Сальвадором.

К началу 2023 г. 21 страна ЛКА подписала соглашение о совместном строительстве в рамках инициативы «Один пояс — один путь», при этом масштабы сотрудничества при реализации этого китайского мегапроекта продолжают расширяться. В Южной Америке к инициативе присоединились Аргентина (февраль 2022 г.), Боливия, Чили, Эквадор, Гайана, Перу, Суринам, Уругвай и Венесуэла, а Бразилия, Колумбия и Парагвай формально не участвуют, но являются бенефициарами значительных объемов китайских ПИИ. Китайское правительство ведет переговоры о заключении соглашений о ЗСТ с Колумбией, Эквадором и Уругваем. Китай имеет стратегические партнерские отношения с Аргентиной, Бразилией, Чили, Эквадором, Мексикой, Перу и Венесуэлой. При этом «военно-техническое сотрудничество между Китаем и Венесуэлой развивается сравнительно низкими темпами» [3, р.43]. Аргентина, Бразилия, Чили, Эквадор, Перу и Уругвай являются членами Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (*Asian Infrastructure Investment Bank*) — многостороннего финансового института развития, созданного по инициативе Китая, а Боливия и Венесуэла являются его потенциальными членами. С другой стороны, Китай является членом Межамериканского банка развития (*Inter-American*

*Development Bank, IADB*) и Карибского банка развития (*Caribbean Development Bank*) с правом голоса.

Выступая по видеосвязи на седьмом саммите *CELAC* (24 января 2023 г., Буэнос-Айрес, Аргентина), Си Цзиньпин подчеркнул: «Мы высоко ценим наши отношения с Сообществом государств Латинской Америки и Карибского бассейна и считаем *CELAC* нашим ключевым партнером в деле укрепления солидарности между развивающимися странами и развитии сотрудничества по линии Юг — Юг. Вот почему Китай работает со странами ЛКА, а повышение роли форума Китай — *CELAC* поможет вывести отношения Китая и ЛКА в новую эру, характеризующуюся равенством, взаимной выгодой, инновациями, открытостью и пользой для людей» [19]. Китай и страны ЛКА, занимающие пятую часть всей территории планеты и насчитывающие треть населения мира, являются одними из важнейших драйверов роста мировой экономики, причем объем их взаимной торговли постоянно увеличивается.

### **ПОМОЩЬ КИТАЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СТРАНАХ ЛКА**

В период 12-14-й пятилеток в рамках реализации инициативы «Один пояс — один путь» при инвестиционной поддержке со стороны основных финансовых институтов Китая и помощи ведущих китайских строительных компаний были спроектированы, модернизированы, построены и запущены в эксплуатацию следующие инфраструктурные объекты в странах ЛКА:

— железные дороги: *San Martin cargo railway, the Belgrano freight railway* (Аргентина), первая линия метро Боготы (*First subway line of Bogota*, Колумбия) строится китайской компанией *China Communications Construction Company*, вторая линия метро Сан-Паулу (*Sao Paulo Metro Line 2*, Бразилия) — китайской строительной компанией *Power Construction Corp of China (PowerChina)*;

— морские порты: Чанкай (*Port of Chancay*, Перу), порт Сантьяго-де-Куба (*Port of Santiago de Cuba*, Куба), Кальяо (*Callao port*, Перу), Паранагуа (*Paranagua*, Бразилия);

— мост Сальвадор-порт Итапарика (Бразилия).

Железные дороги *San Martin cargo railway, the Belgrano freight railway*. В период 2017—2020 г. китайская компания *China Railway Group Limited* осуществляла модернизацию сети грузовых железных дорог Аргентины протяженностью 9344 км, оператором которой была государственная компания *Belgrano Cargas*. Эта железнодорожная сеть охватывает 70% территории Аргентины (провинций Буэнос-Айрес, Сантьяго-дель-Эстеро, Санта-Фе, Катамарка, Кордова, Мендоса, Сальта, Жужуй и Чако) и соединяется с пятью международными пропускными пунктами, которые связывают страну с Чили, Боливией, Парагваем, Бразилией и Уругваем. В частности, железнодорожный участок С14, проходящий через перевал Сальта — Сокомпа — Антофагаста, может открыть Аргентине еще один выход к Тихому океану через чилийские порты, что с помощью Китая обеспечит увеличение объема ее торговли с азиатскими странами. Контракт на ремонт важнейших участков сети в размере 2,5 млрд долл. был заключен китайской компанией с правительством Аргентины, причем 85%

финансирования работ (2,1 млрд долл.) было обеспечено Экспортно-импортным банком Китая. Кроме проведения ремонтных работ китайская сторона обеспечила экспорт в Аргентину 3,5 тыс. новых грузовых вагонов, запасные части для 2 тыс. грузовых вагонов, 2,5 млн железобетонных шпал и 200 тыс. т рельсов [20]. Во время визита в Китай в мае 2017 г. президент Маурисио Макри (2015—2019 гг.) подписал соглашение о предоставлении кредита на ремонт грузового отделения железной дороги Бельграно. Помимо первоначального кредита в размере 2,1 млрд долл. китайской стороной было одобрено выделение дополнительных 1,6 млрд долл. для продвижения работ [21].

Порт Чанкай. В 2019 г. крупнейшая китайская судоходная компания *COSCO Shipping Ports Ltd* согласовала с министерством транспорта и коммуникаций Перу мегапроект *Chancaay Port Complex*. В рамках создания промышленной зоны и логистического центра в Перу стоимостью 3 млрд долл. в мае 2022 г. *COSCO Shipping Ports Ltd* подписала контракт на сумму 650 млн долл. с китайской компанией *China Harbour Engineering Company* (дочерней компании *China Communications Construction Company*) на строительство порта Чанкай площадью 992 га. Порт Чанкай стал первым в Южной Америке китайским глубоководным портом с максимальными глубинами в 16 м. Согласно плану, в состав комплекса порта также войдет промышленно-логистический парк площадью 1,2 тыс. га, что позволит порту стать важным хабом и логистическим центром региона. Контракт предусматривает строительство многоцелевого терминала порта Чанкай, причалов и туннеля протяженностью 1,8 км, соединяющего складские комплексы и вход в гавань. Комплекс будет расположен в 67 км к северу от Лимы, а после введения в эксплуатацию он ежегодно сможет обрабатывать 2 млн контейнеров и 6 млн т генеральных грузов\* и станет вторым крупнейшим портом в Южной Америке после порта Колон в Панаме. Руководство компании *COSCO Shipping Ports* отмечало, что «порт Чанкай облегчит доступ китайских товаров в Перу и другие страны Латинской и Карибской Америки, что будет способствовать развитию внешнеторговых связей КНР со странами «оси Козерога», т.е. группой государств, в которую входят Чили, Эквадор, Боливия, Уругвай, Колумбия и Эквадор» [22].

Порт Сантьяго-де-Куба. Завершенная в июне 2019 г. реконструкция многоцелевого причала протяженностью 230 м кубинского порта Сантьяго-де-Куба, которую финансировал Банк Китая и осуществила китайская компания *China Communications Construction Company Ltd.*, стала первым примером китайско-кубинского сотрудничества в области транспортного строительства. В контракт реконструкции морской гавани Кубы общей стоимостью 120 млн долл. также входили проведение дноуглубительных работ в акватории порта, обеспечивших возможность захода в морскую гавань кораблей водоизмещением 60 тыс. т, прокладка припортовых железнодорожных путей, строительство складских и логистических терминалов, поставка современных портовых кранов китайского производства.

\* Любой штучный груз в упаковке или без нее, который можно перевозить на транспортных средствах без специальных условий для погрузки или выгрузки.

Порт Паранагуа. В октябре 2017 г. китайская инвестиционная компания *China Merchants Port Holdings Co Ltd (CMPort)* приобрела 90% акций *TCP Participacoes SA* — второго по величине оператора контейнерного терминала в Бразилии (за 924 млн долл.). Приобретение акций оператора терминала, расположенного в порту Паранагуа, стало свидетельством стремления базирующейся в Сянгане компании *CMPort* к дальнейшему расширению своего присутствия в Латинской Америке. Инвестиции китайской компании *CMPort* позволили увеличить годовую пропускную способность терминала оператора *TCP Participacoes SA* с 1,5 млн контейнеров в 2017 г. до 2,6 млн контейнеров в 2022 г. Порт Паранагуа расположен на атлантическом побережье южного штата Парана и является вторым по величине контейнерным терминалом в Бразилии (после портов Итажаи и Сантос) [23].

Мост Сальвадор — порт Итапарика. 15 ноября 2021 г. две китайские компании *China Railway Bureau Group Co* и *China Communications Construction Co* приступили к строительству в Сальвадоре (столице штата Баия в Бразилии) крупнейшего в странах ЛКА морского вантового моста. Протяженность моста составляет 46,8 км, а на участке, протяженностью 12,4 км, пересекающем морской залив, расположена главная поддерживающая башня моста высотой 205 м (глубина свай достигает 60 м), ванты которой поддерживают пролет. После завершения возведения моста в Сальвадоре (также известном как Сальвадор-де-Баия) скорость движения поездов увеличится с нынешних 40 до 90 км/час, а ежегодный объем перевозки грузов — с 3 до 9 млн т. Губернатор штата Баия Р.Коста заявил, что строительство сальвадорского моста улучшит транспортное сообщение в районе залива и штате Баия и принесет пользу 45 городам и 4,4 млн человек. Кроме того, этот мост сократит время в пути между двумя пунктами с двух часов до 25 минут. Порт станет не только ведущим транспортным узлом, соединяющим северную и южную части штата Баия, но и откроет новые возможности для развития внешней торговли страны. В свою очередь, руководство компании *China Communications Construction Co* отметило, что строительство этого моста в Южной Америке является крупнейшим инвестиционным проектом китайских компаний, реализуемым на условиях государственно-частного партнерства.

## **СОТРУДНИЧЕСТВО КИТАЯ И СТРАН ЛКА В РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ**

Отношения с Бразилией имеют особое значение для КНР. Бразилия — самый крупный торговый партнер Китая в регионе, а Китай — третий по объему торговый партнер Бразилии (их торговый оборот в 2006 г. составил 9,4 млрд долл.). Китай поддерживает стремление Бразилии стать постоянным членом СБ ООН, скупает крупнейшие энергетические и телекоммуникационные компании, заключает долгосрочные договоры о концессии транспортных магистралей [24, р. 33].

3 апреля 2023 г. состоялась церемония открытия нового грузового авиамаршрута, соединяющего южно-китайский город Шэньчжэнь с бразильским Сан-Паулу. Как ожидается, благодаря этому авиамаршруту торговля электронной продукцией между двумя странами активизируется. Воздушный маршрут был запущен международным аэропортом Баоань и грузовой

авиакомпанией *Cainiao Network* (логистическим подразделением китайского гиганта электронной торговли *Alibaba Group*), причем рейсы будут выполнять грузовой самолет *Atlas Air Boeing 747* дважды в неделю [25].

30 марта 2023 г. Китай и Бразилия заключили соглашение об осуществлении двусторонней торговли в своих национальных валютах, отказавшись от доллара в качестве посредника в рамках растущего глобального использования китайского юаня. Это соглашение позволит двум странам проводить крупные торговые и финансовые операции, снизив риск колебаний обменного курса и напрямую обменивая юани на реалы и наоборот, а не через доллар. Соглашение о клиринговых операциях в национальных валютах было в числе примерно 20 соглашений о сотрудничестве, подписанных между Китаем и Бразилией в ходе Бразильско-китайского экономического семинара, проведенного в Пекине. Согласно заявлению руководства ведущего банка Бразилии *Banco BOCOM BBM*, «использование китайской межбанковской платежной системы (*CIPS*), которая является альтернативой *SWIFT*, позволит снизить стоимость коммерческих транзакций благодаря прямому обмену между бразильским реалом и китайским юанем». *Banco BOCOM BBM* станет первым непосредственным участником этой системы в Южной Америке, а бразильский филиал Промышленно-коммерческого банка Китая будет местным расчетным банком юаня в Бразилии. По утверждению специалистов Бразильского агентства по содействию торговле и инвестициям (*Brazilian Trade and Investment Promotion Agency*), «ослабление ограничений на использование юаня направлено на дальнейшее развитие двусторонней торговли и облегчение инвестиций с использованием юаня» [26].

Упомянутое выше соглашение было заключено после того, как в феврале 2023 г. Народный банк Китая (Центральный банк страны) заявил о подписании меморандума о сотрудничестве со своим бразильским партнером по установлению клиринговых механизмов расчетов в юанях в Бразилии, что в дальнейшем будет способствовать снижению затрат при проведении транзакций и расширению двусторонней торговли. 30 марта 2023 г. Центральный банк Бразилии объявил, что расчеты в юанях — более выгодные, и китайская валюта стала второй по объему международной резервной валютой страны. Согласно «Отчету об управлении международными резервами», опубликованному Центральным банком на его официальном сайте, «увеличение доли юаня в международных валютных резервах Бразилии отражает углубление экономических связей между Бразилией и ее крупнейшим торговым партнером — Китаем» [27]. В отчете было отмечено, что к концу 2022 г. доля юаня в международных валютных резервах Бразилии достигла 5,37%, превысив долю евро в 4,74%. В начале 2023 г. доллар по-прежнему доминировал в валютных резервах Бразилии, составляя 80,42%. В отчете Центрального банка также отмечено, что совокупные международные резервы Бразилии сократились с 362,2 млрд долл. в 2021 г. до 324,7 млрд долл. в 2022 г. вследствие потери доходности портфеля на фоне повышения ставок Федеральной резервной системой США и укрепления доллара [27].

Активно развивается бразильско-китайское сотрудничество и в области охраны окружающей среды. Сегодня в Бразилии происходит вторая революция в области чистой энергетики — первая была несколько десятилетий

назад, когда эта страна построила свои гидроэлектростанции. Во второй волне революции значительную роль сыграли китайские технологии и инвестиции: 76,4% от общего объема китайских инвестиций в Бразилии в период с 2007 по 2022 г. были направлены в энергетический сектор (электроэнергетика, добыча нефти и газа)\*, причем большая часть китайских ПИИ была использована для финансирования роста количества возобновляемых источников энергии в Бразилии. По данным Международного агентства по возобновляемым источникам энергии (*International Renewable Energy Agency, IRENA*), с 2012 по 2022 г. темпы роста количества объектов на возобновляемых источниках энергии в Бразилии в среднем ежегодно составляли около 6%. Например, по темпам роста объектов ветроэнергетики в 2022 г. Бразилия заняла третье место в мире (первым был Китай, за ним следовали США). Резко увеличился объем продаж электромобилей: в 2022 г. количество проданных электромобилей в стране выросло на 41%, причем китайские бренды составили более 80% объема продаж [28].

В 2016 г. была запущена в эксплуатацию крупнейшая в Эквадоре гидроэлектростанция *Coca Codo Sinclair (CCS)*, расположенная на реке Амазонка (пров. Напо), которую на протяжении шести лет возводила китайская компания *Sinohydro*, причем на открытии этой электростанции присутствовал Си Цзиньпин. *Coca Codo Sinclair* является крупнейшей гидроэлектростанцией, когда-либо построенной китайской компанией в Эквадоре, а также знаковым проектом в рамках двустороннего энергетического сотрудничества Китая и Эквадора. *CCS* с установленной мощностью 1,5 млн кВт и при стоимости контракта строительства на сумму 1,98 млрд долл. была построена китайской компанией *Sinohydro*, которая является дочерней компанией *China Hydropower Group*, и *Power Construction Corp of China (PowerChina)*, причем реализация проекта была обеспечена за счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая. По утверждению разработчика проекта, китайской компании *Power Construction Corp of China*, к началу 2023 г. совокупный объем выработки электроэнергии ГЭС превысил 42 млрд кВт/ч, что составило более 25% объема национальной выработки электроэнергии в Эквадоре [29]. Работа *Coca Codo Sinclair* не только эффективно снизила спрос на электроэнергию, но и оптимизировала структуру энергообеспечения в стране, а также помогла Эквадору превратиться из страны — импортера электроэнергии в страну-экспортера и получать значительные валютные поступления.

К началу 2023 г. лишь 12% электроэнергии на территории Аргентины поступало из возобновляемых источников, включая гидроэнергетику. Этот показатель был намного ниже, чем в среднем по ЛКА, и ниже национальной цели в 20%, определенной правительством Аргентины к 2025 г. Аргентина и Китай объединяют усилия для завершения строительства двух плотин на юге Патагонии, что позволит реализовать «энергетическую мечту» Аргентины о меньшей зависимости от импорта энергии [30]. Проект сооружения гидроэлектростанции на реке Санта-Крус предусматривает одновременное строительство двух плотин, после чего его водохранилища

---

\* Остальная часть китайских ПИИ была направлена на развитие производства (5,5%) и строительство инфраструктуры в Бразилии (4,5%).

затопят 50% русла реки. Это — крупнейшая инфраструктурная инициатива в Аргентине за последние десятилетия, крупнейший проект плотины, реализуемый китайскими компаниями за пределами Китая, и самая южная мега-плотина на планете с оценочной стоимостью 4,5 млрд долл., 85% из которых было обеспечено за счет льготного кредита Китайского банка развития (*China Development Bank*). Общая установленная мощность плотин составит 1310 МВт при среднегодовой выработке электростанциями примерно 5 тыс. ГВт-ч электроэнергии, что составит 5-6,5% от максимального пикового национального потребления электроэнергии в Аргентине. Обе плотины представляют собой каменно-набросные плотины с бетонным покрытием типа *rockfill dam (CFRD)*. Плотина Кондор Клифф — Нестор Киршнер (*Condor Cliff — Nestor Kirchner dam, CC-NK*), высотой 68 м от ее гребня до дна канала, будет содержать 5,3 куб. км воды. Вторая плотина, Ла Барранкоса — Хорхе Чеперник (*La Barrancosa — Jorge Cepernic*), высотой 41 м, находится ниже по течению и образует водохранилище объемом 3,5 км<sup>3</sup>. Строительство двух плотин на реке Санта-Крус (примерно в 180 км к западу от города Пуэрто-Санта-Крус) началось в 2013 г., когда китайская строительная корпорация *Gezhouba Group Corporation* и аргентинские компании сформировали китайско-аргентинский консорциум *UTE Represas Patagonia* с целью улучшения энергетической инфраструктуры страны и удовлетворения потребностей в электроэнергии более 1 млн семей. После завершения работ и введения ГЭС в эксплуатацию среднегодовая выработка электроэнергии достигнет 4,95 млрд кВт/ч. Вырабатываемая ГЭС электроэнергия сможет обеспечивать ежедневное потребление 1,5 млн аргентинских домохозяйств, ежегодно сокращая расходы на импорт нефти и газа почти на 1,1 млрд долл. и даже обеспечивая экспорт электроэнергии в соседние страны — Бразилию и Парагвай [31].

В связи с 50-летием установления дипломатических отношений между Китаем и Аргентиной в феврале 2022 г. Аргентина официально присоединилась к предложенной Китаем инициативе «Один пояс — один путь». Представители обеих стран подписали Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в рамках китайской инициативы. Месяцем ранее подобный меморандум с Китаем подписала Никарагуа.

Результатом подписания китайско-аргентинского меморандума стало заключение соглашения в конце февраля 2022 г. между китайским ядерным гигантом *China National Nuclear Corp (CNNC)* и национальной комиссией по атомной энергии Аргентины (*CNEA*) о строительстве атомной электростанции (АЭС) Атуча III (*Atucha III*) с водо-водяным энергетическим реактором (ВВЭР)\* третьего поколения по технологии *CNNC Hualong One* в провинции Буэнос-Айрес, что стало второй моделью экспорта китайской ядерной технологии после АЭС *Karachi Nuclear Power Plant (KANUPP)* в Пакистане. Ядерный реактор *Hualong One* в Аргентине имеет установленную мощность около 1,2 млн кВт и будет ежегодно вырабатывать около 10 млрд кВт/ч, что позволит удовлетворить потребности в электроэнергии более 1 млн человек. ВВЭР *Hualong One* является «зеленой» альтернативой угольным, водным и другим типам генерации и обес-

\* ВВЭР — реактор, использующий в качестве замедлителя и теплоносителя воду.

печит сокращение выбросов углекислого газа на 8,16 млн т и потребления угля на 3,12 млн т. Китай профинансирует 85% стоимости строительства атомной электростанции для производства чистой энергии, а в проекте «под ключ» участвуют Промышленный и коммерческий банк Китая (*Industrial and Commercial Bank of China, ICBC*) и *CNNC*.

В мае 2021 г. китайская корпорация *PowerChina* подписала контракт с аргентинской компанией *Jujuy Provincial Energy and Mineral Co.* на строительство фотоэлектрической солнечной электростанции мощностью 200 МВт (СЭС). В дополнение к сооружению новой СЭС проект включает расширение фотоэлектрической станции Каучари в провинции Жужуй в северо-западной части Аргентины, на границе с Чили и Боливией — крупнейшей и самой высокой СЭС в Южной Америке, расположенной на высоте более 4 тыс. м над уровнем моря. Контракт на этот проект был заключен китайскими компаниями *PowerChina* и *Shanghai Electric Power Construction Co Ltd*, финансирование было обеспечено за счет кредита Экспортно-импортного банка Китая (*Export-Import Bank of China*), а работы начались в 2017 г. Проект СЭС Каучари включает в себя фотоэлектрические проекты *Sauchari I, II, III* и подстанцию 345 кВт с общей установленной мощностью 315 МВт. Солнечная электростанция, занимающая площадь около 700 га, по оценкам, сократит ежегодные выбросы углекислого газа на 325 тыс. т, а срок службы составит 25 лет. Ожидается, что после завершения строительства СЭС Каучари внесет вклад в энергетическую трансформацию и устойчивое развитие энергосистемы Аргентины, ее годовая выработка составит 480,3 тыс. МВт/ч, причем она обеспечит чистой энергией около 170 тыс. домохозяйств. Проект также будет ежегодно приносить провинции Жужуй около 50 млн долл. дохода от производства электроэнергии, заложив прочную основу для экономического развития провинции. Компания *PowerChina* вышла на рынок Аргентины еще в 2011 г. и с тех пор осуществила более 20 проектов, а к началу 2023 г. аргентинский филиал компании продолжал реализовывать 14 проектов, в основном в сфере солнечной и ветроэнергетики.

Куба — одна из многих стран региона, стремящихся перейти на чистую энергетику с помощью Китая. Одна из целей Кубы состоит в том, чтобы к 2030 г. 37% энергоснабжения страны поступало из возобновляемых источников энергии, для чего требуются значительные объемы инвестиций, причем китайские частные и государственные компании становятся основными партнерами в этом начинании.

В 2021 г. объем торговли между Китаем и Кубой составил 1,022 млрд долл., увеличившись на 7,2% по сравнению с 2020 г. [32]. В 2018 г. Китай и Куба подписали Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь», а спустя три года — план сотрудничества по совместному продвижению строительства, в котором детализировали ключевые направления.

Сталкиваясь с проблемами старения энергетической инфраструктуры, с целью укрепления своих мощностей по производству электроэнергии и отказа от ископаемого топлива Куба вынуждена искать новые источники энергии. В октябре 2022 г. она присоединилась к программе «Энергетическое партнерство в рамках инициативы «Один пояс — один путь», наце-

ленной на продвижение более чистой энергетики в рамках инвестиций в инфраструктуру и энергетику. Китайский проект для Кубы является фактически спасательным кругом, поскольку энергетическая инфраструктура стареет, страна сталкивается с постоянными перебоями в энергоснабжении, а 95% электроэнергии вырабатывается на ископаемом топливе, в основном на восьми термоэлектрических станциях, которым уже более 30 лет. В мае 2022 г. было поставлено 5 тыс. комплектов бытовых солнечных фотоэлектрических систем китайского производства и 25 тыс. светодиодных ламп, переданных кубинской стороне министерством экологии и окружающей среды КНР.

Для Китая Куба является интересным стратегическим партнером, так как она расположена в центре Мексиканского залива, и, по мнению Чжэнь Гао, профессора кафедры в Университете Сучжоу, страна на самом деле обладает большими запасами нефти и газа [33]. В 2020 г. компания *Shanghai Electric* и ее партнер *Hive Energy* получили 160 млн долл. от Экспортно-импортного банка для реализации проекта фотоэлектрического парка на Кубе с установленной мощностью в 2,2 ГВт, где электричество вырабатывается фотоэлектрическими батареями из солнечной энергии.

Чилийская ветряная электростанция (ВЭС) Пунта-Сьерра (*Punta Sierra wind farm*), расположенная в городе Кокимбо, была введена в коммерческую эксплуатацию в августе 2018 г. ВЭС общей стоимостью 150 млн долл. и установленной мощностью 82 МВт была совместно разработана и сооружена китайской корпорацией *China State Power Investment Corporation* и чилийской компанией *Pacific Hydro*. Ежегодно ВЭС Пунта-Сьерра, которая является первой ветряной электростанцией, построенной Китаем в южноамериканских странах, производит около 280 Гвт/ч электроэнергии и может удовлетворить потребности в электроэнергии 130 тыс. домашних хозяйств и сократить ежегодный объем выбросов углерода на 157 тыс. т. Поставщиком турбин для ВЭС в Чили стала китайская компания *Xinjiang Goldwind Science & Technology*, предоставившая 32 турбины, мощность каждой из которых составляет 2,6 МВт.

В 2015 г. все страны ЛКА присоединились к Парижскому соглашению, направленному на существенное сокращение глобальных выбросов парниковых газов, и тем самым согласились взять на себя добровольные обязательства по противодействию глобальному изменению климата, причем большинство стран региона готовы стать климатически нейтральными к 2050 г. Они пришли к соглашению, что сокращение эмиссии  $CO_2$  на транспорте, который представляет собой один из основных «загрязнителей» окружающей среды, является стратегически важным. Бразилия, Уругвай и Чили приняли обязательство к 2035 г. довести долю электромобилей (ЭМ) до 60% от общего размера автомобильного парка страны, а правительство Аргентины в 2021 г. издало закон, направленный на запрет продажи в стране автомобилей с двигателями внутреннего сгорания с 2041 г.

В рамках программы помощи странам ЛКА в области сокращения объемов выброса углекислого газа ведущие китайские автопроизводители активно входят на автомобильный рынок ЛКА, оказывая содействие в созда-

нии парка автомобилей, работающих на альтернативных источниках энергии. В феврале 2023 г. китайский автомобильный гигант *Chery* объявил, что инвестирует 400 млн долл. в строительство завода по производству ЭМ в Аргентине, который к 2030 г. ежегодно будет производить до 100 тыс. ЭМ и создаст более 6 тыс. новых рабочих мест [34].

Компания *Chery* стремится превратить предприятие в региональный центр производства ЭМ, который будет охватывать латиноамериканский рынок вместе с заводом *Chery* в Бразилии, запущенным в эксплуатацию в 2021 г. Китайский производитель аккумуляторных батарей *Gotion High-tech* согласился поставлять аккумуляторные батареи для завода *Chery* со своего завода на севере Аргентины, построенного в партнерстве с местной горнодобывающей компанией. Помимо этого компания *Gotion High-tech* также будет поставлять аккумуляторы на зарубежные рынки, включая Германию, Индию, США, Испанию и Вьетнам. Приток инвестиций китайских компаний, в том числе компании *Chery*, имеет важное значение как для выполнения плана электрификации Аргентины, так и для пополнения бюджета страны: Аргентина обладает крупными запасами лития, необходимого для производства аккумуляторных батарей, которые насытят внутренний рынок и станут источником роста экспорта в западные и развивающиеся страны.

Другой крупный китайский производитель внедорожников, *Great Wall Motors (GWM)*, также выходит на рынок Южной Америки. В начале 2023 г. руководство компании заявило, что к 2025 г. выпустит десять моделей ЭМ в Бразилии. Компания *Great Wall Motors* завершила технологическую модернизацию своего завода в городе Ирасемаполис в Бразилии, который она приобрела у *Daimler* — материнской компании концерна *Mercedes*. В 2022 г. президент бразильского подразделения *GWM* Ян Вэйци отмечал, что «*Great Wall Motors* в течение десяти лет инвестирует 1,68 млрд долл. в свою производственную базу в Бразилии, что обеспечит массовое производство в стране экологичных «зеленых» автомобилей» [34].

Углубление экономических отношений между Китаем и странами ЛКА в последнее десятилетие нашло отражение, прежде всего, в торговле, в отраслях энергетики и транспорта. В начале 2023 г. Китай был вторым по величине торговым партнером ЛКА и крупнейшим торговым партнером девяти стран региона — Кубы, Парагвая, Аргентины, Чили, Бразилии, Уругвая, Перу, Боливии и Венесуэлы. К 2025 г. Китай планирует увеличить объем торговли между сторонами до 500 млрд долл. и своих прямых инвестиций в страны ЛКА до 250 млрд долл., что подчеркивает значимость сотрудничества Китая с государствами региона. Развитие кооперации с ведущими китайскими строительными компаниями в деле строительства и модернизации региональной инфраструктуры является важнейшим направлением сотрудничества *CELAC* с Китаем. Учитывая объем инвестиций, можно утверждать, что благодаря экономическому, торговому, инвестиционному и инфраструктурному взаимодействию между Китаем и странами ЛКА появится новый транспортный маршрут через Тихий океан, что является выгодным экономическим вложением и стратегическим курсом для КНР.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Хейфец В.Л., Правдюк Д.А. Влияние энергетического фактора на систему международных отношений в Латинской Америке в XXI веке. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения*. М., 2019, т. 19, № 3, сс. 354—367 [Jeifets V.L., Pravdiuk D.A. Vliyanie energeticheskogo faktora na sistemu mezhdunarodnyh otnoshenij v Latinskoj Amerike v XXI veke [The influence of the energy factor on the system of international relations in Latin America in the XXI century]. *Vestnik Rossijskogo universiteta družby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya*. Moscow, 2019, vol. 19, N 3, pp. 354-367. DOI: 10.22363/2313-0660-2019-19-3-354-367 (In Russ.).
2. Jeifets V. Russia and China in Latin America – An Alliance of Convenience // Noesselt N. (ed.). *China's Interactions with Latin America and the Caribbean. Conquering the US' Strategic Backyard*. Germany: Tectum Verlag, January 2021, pp. 255-305. DOI:10.5771/9783828875982-255
3. Розенталь Д.М. Дракон над Каракасом. Китайско-венесуэльские отношения в начале XXI в. *Латинская Америка*. М., 2016, № 3, сс. 39-50 [Rozenal' D.M. Drakon nad Karakasom. Kitajsko-venesuelskie otnosheniya v nachale XXI [Dragon over Caracas. Sino-Venezuelan relations at the beginning of the XXI century]. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2016, N 3, pp. 39-50 (In Russ.).
4. Колесникова Т.В., Чжан В. Торговля, инвестиции и финансы — связующие нити Китая и стран Латинской и Карибской Америки. *Латинская Америка*. М., 2021, № 12, сс. 6-23 [Kolesnikova T.V., CHzhan V. Torgovlya, investicii i finansy — svyazuyushchie niti Kitaya i stran Latinskoj Ameriki [Trade, investment and finance — connecting threads of China and Latin America]. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2021, N 12, pp. 6-23. DOI: 10.31857/S0044748X0017492-0 (In Russ.).
5. Каткова Е.Ю., Еремин А.А. Отношения КНР с регионом Латинской Америки и Карибского бассейна на современном этапе. *Вестник международных организаций*. М., 2022, т. 17, № 2, сс. 164—188 [Katkova E.YU., Eremin A.A. Otnosheniya KNR s regionom Latinskoj Ameriki i Karibskogo bassejna na sovremennom etape [China's relations with the Latin America and Caribbean region at the present stage]. *Vestnik mezhdunarodnyh organizacij*. Moscow, 2022, vol. 17, N 2, pp. 164—188. DOI:10.17323/1996-7845-2022-02-07 (In Russ.).
6. Борзова А.Ю., Агаев Ю.И., Торкунова Ю.А. Китай — CELAC: новые тенденции в экономическом сотрудничестве. *Латинская Америка*, М., 2018, № 7, сс. 32-46 [Borzova A.YU., Agaev YU.I., Torkunova YU.A. Kitaj — CELAC: novye tendencii v ekonomicheskom sotrudnichestve [China — CELAC: New trends in economic cooperation]. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2018, N 7, pp. 32-46. DOI: 10.31857/S0044748X0000022-3 (In Russ.).
7. Ellis Evan R. The Strategic Role of Latin America in a Global Conflict Over Taiwan. *Peruvian Army Center for Strategic Studies*, 2023, Vol 2, N 1, January - March, pp. 113-131. DOI: <https://doi.org/10.56221/spt.v2i1.21>. Available at: <https://revanellis.com/The%20Strategic%20Role%20of%20Latin%20America%20in%20a%20Global%20Conflict%20over%20Taiwan%20-%20R%20Evan%20Ellis.pdf> (accessed: 18.03.2023).
8. Dussel-Peters E. Monitor of Chinese OFDI in Latin America and the Caribbean 2021. Red China-ALC (March 31, 2021). Available at: <https://dusselpeters.com/344.pdf> (accessed: 18.05.2022).
9. Pastrana Buelvas E., Burgos M. Environmental Security in Latin America and the Caribbean: Evolution and Challenges for the 21st Century. December 2021. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/359399970\\_Environmental\\_Security\\_in\\_Latin\\_America\\_and\\_the\\_Caribbean\\_Evolution\\_and\\_Challenges\\_for\\_the\\_21st\\_Century](https://www.researchgate.net/publication/359399970_Environmental_Security_in_Latin_America_and_the_Caribbean_Evolution_and_Challenges_for_the_21st_Century) (accessed: 18.01.2023).
10. Berjano Carola R. The belt and road initiative: Infrastructure, investments and opportunities for Latin America. *Megatrend Revija*. Belgrade, 15(3):173-192, January 2018. DOI:10.5937/MegRev1803173R. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/332665647\\_The\\_belt\\_and\\_road\\_initiati-ve\\_Infrastructure\\_investments\\_and\\_opportunities\\_for\\_Latin\\_America](https://www.researchgate.net/publication/332665647_The_belt_and_road_initiati-ve_Infrastructure_investments_and_opportunities_for_Latin_America) (accessed: 18.01.2023).
11. 中国对拉丁美洲和加勒比政策文件 [Политика Китая по отношению к Латинской Америке и странам Карибского бассейна (полный текст)], Министерство иностранных дел КНР. 2008. [Politika Kitaya po otnosheniyu k Latinskoj Amerike i stranam Karibskogo bassejna (polnyj tekst)], Ministerstvo inostrannyh del KNR [China's policy towards Latin America and the Caribbean (full text)], Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China]. Available at: <http://www.mfa.gov.cn/chn/gxh/zlb/zcwj/t521016.htm> (accessed: 31.12.2022).

12. Zhong Nan. Innovative firms eye stronger sales abroad. Available at: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/30/WS63ae4775a31057c47eba6f7a_2.html) (accessed: 31.01.2023).
13. Xi urges Chinese, LAC businesses to seek shared devt, as major summit eyes closer cooperation. Firms eye more opportunities in China's market. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202212/1281979.shtml> (accessed: 20.01.2023).
14. Int'l trade with China soars in 2022, decoupling theory crushed by real flows. Available at: <http://en.people.cn/n3/2023/0223/c90000-10211892.html> (accessed: 20.02.2023).
15. Chen Yuanting. China and Brazil write a new chapter of partnership. Available at: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/11/WS6434970ca31057c47ebb957a.html> (accessed: 20.02.2023).
16. Menezes de Carvalho E. How the Global Development Initiative is becoming a reality in Latin America. Available at: [https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923\\_800307575.html](https://www.bjreview.com/Opinion/Voice/202209/t20220923_800307575.html) (accessed: 23.01.2023).
17. 15th China-LatAm, Caribbean Business Summit opens in Ecuador. Available at: <http://en.people.cn/n3/2022/1215/c90000-10184464.html> (accessed: 31.01.2023).
18. Qi Xijia. China, Ecuador proceed well on FTA negotiations. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283189.shtml> (accessed: 23.02.2023).
19. Geographically apart, but same side on development. Available at: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202301/26/WS63d1cf77a31057c47ebab45e.html> (accessed: 23.02.2023).
20. Chinese-built locomotives to revive Argentina's cargo rail. Available at: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-02/09/content\\_28148138.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-02/09/content_28148138.htm) (accessed: 10.02.2023).
21. Argentine cargo rail network witnesses great improvements with China's help. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201901/18/WS5c419473a3106c65c34e54d7.html> (accessed: 10.02.2023).
22. Zhong Nan. Chinese firms plan huge investments in Peru. Available at: <https://global.chinadaily.com.cn/a/506/05/WS5b15e03aa31001b82571e227.html> (accessed: 23.02.2023).
23. Yin Yeping. China-Brazil economic and trade ties see deeper and wider potential for growth under BRICS ahead of presidential visit. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287848.shtml> (accessed: 23.02.2023).
24. Борзова А. Ю. Особенности отношений КНР и стран Латинской Америки на современном этапе. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история*. М., 2009, № 4, сс. 27-40 [Borzova A. YU. Osobennosti otnoshenij KNR i stran Latinskoj Ameriki na sovremennom etape [Borzova A. Y. Features of relations between China and Latin American countries at the present stage]. *Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov*, Moscow, 2009, N 4, pp. 27-40.
25. New China-Brazil cargo air route promotes e-commerce trade. Available at: [http://www.bjreview.com/Latest\\_Headlines/202304/t20230404\\_800327552.html](http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202304/t20230404_800327552.html) (accessed: 23.02.2023).
26. Yin Yeping, Chi Jingyi. China, Brazil can cut costs by using yuan clearing in bilateral trade instead of US dollar: analysts. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288326.shtml> (accessed: 23.02.2023).
27. China's RMB becomes Brazil's second-largest international reserve currency. Available at: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202304/01/WS6427c81ba31057c47ebb7d74.html> (accessed: 23.02.2023).
28. Brazil and China: A greener and more inclusive partnership. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/25/WS641e2b70a31057c47ebb6731.html> (accessed: 10.02.2023).
29. Yin Yeping, Liu Yang. China-proposed Belt and Road Initiative grows stronger against louder Western-led smears. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284710.shtml?id=11> (accessed: 10.02.2023).
30. Brief communication: Landslides on the Argentinian Santa Cruz river mega dam works revealed by PSI DInSAR. Available at: <https://nhess.copernicus.org/preprints/nhess-2022-250/nhess-2022-250.pdf> (accessed: 23.02.2023).
31. Zou Xiaoli. Go together. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202202/18/WS620ee8e7a310cdd39bc87654.html> (accessed: 23.02.2023).

32. Highlights of China-Cuba cooperation. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1280388.shtml> (accessed: 23.02.2023).

33. Cuba eyes cooperation with China on clean energy. Available at: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202112/28/WS61ca4cdba310cdd39bc7dbff.html> (accessed: 10.02.2023).

34. China NEV auto brands setting up plants overseas. Available at: [http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content\\_85120650.htm](http://www.china.org.cn/business/2023-02/22/content_85120650.htm) (accessed: 13.04.2023).

Kirill V. Babaev ([kbabaev@iccaras.ru](mailto:kbabaev@iccaras.ru))

Doctor of Sciences (Philology), Director of the Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences

Nakhimovsky Av. 32, 117997 Moscow, Russian Federation

Sergey L. Sazonov ([sazonovch@mail.ru](mailto:sazonovch@mail.ru))

PhD (Economics), Leading researcher, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences

Nakhimovsky Av. 32, 117997 Moscow, Russian Federation

Anna D. Alexandrova ([alexaann007@yandex.ru](mailto:alexaann007@yandex.ru))

Researcher, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences

Nakhimovsky Av. 32, 117997 Moscow, Russian Federation

### **Cooperation between China and LCA countries in the framework of the Belt and Road Initiative**

**Abstract.** The article discusses two of the most priority areas for China's cooperation with Latin and Caribbean America (LCA) countries within the framework of the Chinese Belt and Road Initiative – transport infrastructure and energy. The development of transport infrastructure will allow China to facilitate the access of Chinese goods directly to Latin and Caribbean America as well as to the countries lying on the tropic of Capricorn. The energy partnership under the Belt and Road initiative through construction of power plants in LCA countries will allow Beijing to stimulate trade electronic products and create fleets of cars that use alternative energy sources. Chinese enterprises are actively involved in the construction of local hydroelectric power plants, projects for the use of solar energy, wind energy and other renewable energy sources, and are also exploring opportunities for the «green» economic cooperation, which will contribute to the further development of diversified investment cooperation between the two countries.

**Keywords:** China, LCA, CELAC, Belt and Road Initiative, transport infrastructure, energy.

**DOI:** 10.31857/S0044748X0026331-3

Received 24.03.2023.