

УДК 339.97

Милько М. М.

## Аналитический обзор подходов к оцениванию успешности инфраструктурных мегапроектов в КНР

### Введение

В XXI в. мировая экономика столкнулась с новым явлением – сверхкрупными инфраструктурными проектами, стоимость которых оценивается во многие миллиарды долларов. По мере того как количество таких проектов увеличивается, а годовые затраты на осуществление достигают 8% [9, с. 7] от мирового ВВП, успешность их реализации по-прежнему остаётся на чрезвычайно низком уровне. Так, согласно статистике, 9 из 10 мегапроектов подвержены перерасходу бюджета, причём перерасходы на более чем 50%, отнюдь не являются редкостью. Исходя из этой практики, Б. Фливиборг сформулировал "железный закон мегапроектов", который гласит: "Вне бюджета, вне графика, вне выгоды, снова и снова "вне" [9, с. 14].

Но что же такое "мегапроект"? Несмотря на то, что впервые этот термин был употреблён ещё в 1976 г. [10, с. 7], в научном сообществе по-прежнему не сформировалось единого мнения относительно этого понятия. Тем не менее большинство исследователей согласны с тем, что инфраструктурные мегапроекты – это масштабные, многоплановые мероприятия или совокупности мероприятий, оказывающее существенное влияние на формирование инфраструктурной, экономической, экологической и/или другой обстановки в месте реализации, осуществление которых требует значительных финансовых затрат и отлаженного взаимодействия множества акторов на протяжении нескольких лет.

Вот уже несколько десятков лет Китай занимает лидирующее место в мире по количеству реализуемых мегапроектов. Так, например, в период с 2004 по 2008 г. инвестиции КНР в собственную инфраструктуру превысили аналогичные вложения за предыдущие 100 лет [10, с. 8]. Однако если лидерство Китая в масштабах инфраструктурного строительства не оспаривается, то относительно качества реализации и последующей эксплуатации осуществляемых в Китае мегапроектов в экспертном сообществе по-прежнему идут дискуссии. В этой связи, несмотря на общую непроработанность темы, за последние несколько лет в научной литературе сформировался ряд работ, посвящённых изучению успешности мегапроектов в КНР. Поэтому изучение и анализ мнений исследователей по этому вопросу становится как никогда актуальным.

Таким образом, целью данной работы является аналитический обзор существующих в научной литературе и СМИ мнений об успешности осуществления мегапроектов в Китае. Стоит понимать, что авторы рассматриваемых исследований по-разному подходят к оцениванию успешности мегапроектов, используют разные критерии и показатели. В этой связи основной задачей является не получение окончательного заключения об успешности/неуспешности мегапроектов КНР, но демонстрация различных подходов к её оцениванию на примере нескольких работ российских и зарубежных учёных и публикаций СМИ.

### Подходы к оцениванию успешности мегапроектов

Прежде чем переходить непосредственно к изложению мнений исследователей касательно успешности мегапроектов в КНР, необходимо обозначить

© Милько М. М., 2020

**МИЛЬКО Михаил Михайлович**, студент Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). E-mail: m2001lesoz@mail.ru

существующие в научной литературе подходы к оцениванию эффективности реализации мегапроектов в принципе.

В научной литературе существует несколько составляющих определения успешности какого-либо проекта. Так, стоит разграничивать результативность, эффективность и сопутствующие эффекты. Результативность – это отношение фактического результата к плановому, то есть выполнение проекта в срок, без перерасхода бюджета и с запланированными производственными показателями. Эффективность, в свою очередь, это отношение результата проекта к затратам, обусловившим его получение. Другими словами, это последующая финансовая окупаемость проекта или оправдывающий строительство проекта объём производимых им социальных благ. И наконец, сопутствующие эффекты проекта – это спровоцированные строительством и завершением проекта экономические события, такие как повышение спроса на промышленную продукцию, увеличение количества рабочих мест, совершение научно-технических открытий и т.д. Становится очевидно, что конечный вывод об успешности того или иного проекта будет напрямую зависеть от изначального набора рассматриваемых составляющих этого понятия и критериев их оценивания.

Один из наиболее популярных подходов к оцениванию успешности основывается прежде всего на результативности. Таким образом, успешным проект является в том случае, если он выполнен в запланированный срок, на запланированный бюджет и обеспечивает запланированный набор благ. Именно на этом подходе строится утверждение о том, что большинство мегапроектов мира проваливаются [13, с. 783].

Так, Б. Фливбьорг утверждает, 9 из 10 мегапроектов подвержены перерасходу бюджета, причём перерасходы в 50% весьма типичны, а в 80% – не являются редкостью [9, с. 10]. Исследователь также отмечает, что перерасход средств свойственны мегапроектам как в частном, так и в государственном секторе; они остаются одинаково высокими вот уже более 90 лет или на протяжении всего времени существования достоверной статистики. География так же не имеет особого значения. Так, сверхкрупные проекты из 104 стран, по которым существует статистика, страдают от перерасхода средств [9, с. 10]. Кроме того, для мегапроектов по всему миру типичным является несоответствие запланированной и фактической финансовой или иной выгоды. Например, средний показатель дефицита спроса у дамб составляет 11%, у железных дорог – 34% [9, с. 10]. Другими словами, проекты оказываются менее востребованными, чем это предполагалось при утверждении, и тем самым производят меньше благ, как социальных, так и экономических.

Основываясь на этих рассуждениях, Б. Фливбьорг видит основной причиной огромного количества провальных мегапроектов так называемую "оптимистическую предвзятость", когда, движимые различными причинами ответственные за реализацию проекта лица стремятся снизить его бюджет и срок сдачи, а также повысить ожидаемую прибыль [9, с. 10]. Помимо этого, массовые провалы сверхкрупных проектов порождают ещё одно явление – "парадокс мегапроектов", когда спрос на мегапроекты увеличивается несмотря на их очевидные недостатки [9, с. 14].

Б. Фливбьорг называет свой подход микроэкономическим, так как он прежде всего концентрируется на изучении прямых результатов осуществления проекта. В это же время своему подходу учёный противопоставляет изучение успешности мегапроектов на макроэкономическом уровне, которое прежде всего концентрируется на сопутствующих эффектах. Сторонники макроэкономического подхода утверждают, что осуществление масштабного инфраструктурного строительства всегда ведёт к росту производительности труда посредством уменьшения транспортных издержек, увеличения прибыли в бизнес-секторе, повышения мотивации инвестировать в частный капитал, а также создания большого количества рабочих мест [4, с. 361; 363]. Важно также понимать, что на макроуровне не учитываются потраченные на сооружение мегапроектов ресурсы [4, с. 362]. Согласно этому подходу, именно массовые инфраструктурные инвестиции явились драйвером экономического роста Китая [4, с. 361].

Другой подход предполагает выделение нескольких взаимосвязанных или независимых уровней успешности мегапроекта. Он опирается на утверж-

дение о том, что, поскольку мегапроекты – это всегда комплексные предприятия, определение их точной стоимости и сроков сдачи на этапе планирования практически невозможно. Кроме того, зачастую мегапроекты направлены на предоставление определённых социальных благ, будь то улучшение транспортной системы или производство электроэнергии, поэтому оценивать их успешность в отрыве от совокупной ценности производимых ими благ тоже не является рациональным.

Учитывая указанные выше факторы, Куки-Дэвис предложил разделить успешность мегапроектов на 2 уровня: успех проекта (project success) и успех организации проекта (project management success) [13, с. 784]. Успех проекта означает достижение проектом поставленных перед ним бизнес-задач – то есть это его эффективность. Успех организации проекта – это соответствие фиксированным параметрам, заданным на этапе планирования проекта (бюджет, время и т.д.) или его результативность. Подобный подход позволяет установить связь между достижением успеха на обоих уровнях. Так, Серрадор и Тёрнер определили, что корреляция между успехом проекта и успехом организации проекта составляет 60% [13, с. 785]. Это означает, что не все проекты, которые достигли успеха организации, в итоге привели к реализации поставленных перед ними экономических задач.

Другие учёные также исходят из принципа определения нескольких уровней успешности проекта. Так, Тёрнер и Золин идут дальше и делят успех проекта на 2 дополнительных уровня [13, с. 785]. Первый уровень, успех которого можно оценить уже через несколько месяцев, – это достижение желаемого конечного результата и выгоды. Второй уровень – это выполнение проектом более комплексных целей, таких как предоставление общественной и частной выгоды, достижение желаемого уровня влияния и т.п. Успех на этом уровне оценивается только через несколько лет после завершения проекта.

Тёрнер и Сюэ утверждают, что мегапроект может считаться успешным, когда он достигает желаемых результатов за то количество средств и времени, которые делают его эксплуатацию финансово целесообразной и выгодной. Для оценивания успешности они предлагают более подробную четырёхступенчатую систему:

- Успех организации проекта: мегапроект достигает результата с желаемым уровнем функциональности и показателей за то время и средства, которые делают его эксплуатацию целесообразной (результативность).
- Успех мегапроекта, уровень 1А: мегапроект предоставляет желаемый результат и работает, принося желаемую выгоду (эффективность).
- Успех мегапроекта, уровень 1Б: если желаемая выгода финансовая, проект имеет позитивную чистую приведённую стоимость, то есть внутренняя ставка дохода выше, чем стоимость капитала.
- Успех мегапроекта, уровень 2: мегапроект предоставляет желаемую общественную и предпринимательскую выгоду [13, с. 786].

По мнению исследователей, данная система позволяет более гибко подходить к оцениванию успешности реализации мегапроектов и ставит под сомнение утверждение о том, что большая часть мегапроектов проваливается [13, с. 786]. Напротив, она доказывает, что многие испытывавшие огромные перерасходы средств и завершённые вне срока проекты успешно выполняют поставленные перед ними задачи и даже приносят выгоду. Так, исследователи приводят в пример завершённую в 1982 г. систему защиты от наводнений в Лондоне – Барьер Темзы. Несмотря на то, что бюджет проекта был превышен в 4 раза (с 110 млн фунтов до 440 млн), а срок строительства – в 2 раза (с 4 лет до 8), предотвращённые с помощью дамбы затраты в несколько раз превосходят её конечную стоимость, тем самым делая проект успешным [13, с. 786].

Таким образом, мы можем наблюдать некоторые расхождения в подходах учёных к оцениванию успешности мегапроектов. По сути, каждый исследователь волен определять, какими именно критериями он будет пользоваться при оценивании. В этой связи следует вновь подчеркнуть, что в данной работе не вырабатывается методология определения успешности мегапроектов, но рассматриваются уже существующие в академической литературе и СМИ мнения по этому поводу.

### Аргументы, подтверждающие успешность инфраструктурных мегапроектов в КНР

Теперь, когда мы рассмотрели основные подходы к оцениванию успешности мегапроектов в принципе, своевременно переходить к мнениям экспертов относительно китайского опыта. Китайское экономическое чудо сегодня является популярной темой исследования в экономической науке. В российской литературе существует целый ряд работ, которые считают сверхкрупные инфраструктурные проекты и массовые инвестиции в инфраструктуру определяющими факторами стремительного экономического роста КНР.

Так, А.В. Кива в своей работе "Крупные проекты как основа успешного развития Китая" утверждает, что вместо того, чтобы делать упор на малый бизнес, который "нигде и никогда не был локомотивом, вытаскивающим из болота слабо диверсифицированную сырьевую экономику" [1, с. 59], Китай взял упор на реализацию сверхкрупных проектов, что и позволило ему достичь стремительного экономического роста. Примечательно, что А.В. Кива рассматривает специальные экономические зоны (СЭЗ) КНР как совокупность инфраструктурных мегапроектов, которые позволили Китаю привлечь капитал порядка 700 млрд долл. [1, с. 62]. Он также приводит в пример некоторые из особо крупных проектов в транспортной и энергетической сфере, такие как Цинхай-Тибетская железная дорога и гидроэлектростанция "Три ущелья", доказывая, что эти мегапроекты не только оказались успешны и улучшили экономику КНР, но и внесли существенный вклад в научно-технический прогресс [1, с. 62].

Другой российский исследователь А.С. Сазонов также считает реализацию инфраструктурных проектов в КНР успешной. В работе "Транспортный комплекс КНР превратился в инструмент ускорения социально-экономического развития Китая" [2] он приводит статистику из различных областей, демонстрируя, что реализация крупных инфраструктурных проектов позволяет Китаю создавать новые рабочие места и поддерживать уровень внутреннего спроса на промышленную продукцию. Так, в 2014–2015 гг. Государственный комитет по делам развития и реформ КНР (ГКРР) одобрил более 300 крупных проектов, реализация которых позволила обеспечить рост спроса на производство стали на 3%, цемента – на 3.5% и тем самым снизить создавшуюся в результате перепроизводства продукции экономическую напряжённость [2, с. 429]. А.С. Сазонов, ссылаясь на китайских экономистов, отмечает, что 1 млрд юаней, вложенный в развитие высокоскоростных железных дорог (ВСЖД), создаёт более 60 тыс. рабочих мест в железнодорожной отрасли и смежных отраслях, а увеличение капиталовложений в ВСЖД на 1% ведёт к росту ВВП на 1.5%, в то время как увеличение мощности морских портов до 100 млн т. в год позволяет создавать более 200 тыс. новых рабочих мест [2, с. 429].

Что касается англоязычной литературы, то многие западные исследователи также положительно отзываются об успешности реализации китайских мегапроектов. Так, Г. Ньюэлл доказывает сильную связь между инфраструктурными вложениями и эффективным рынком коммерческой недвижимости в Китае. Он утверждает, что именно инфраструктурное развитие способствовало ускоренной урбанизации и внесло ключевой вклад в экономический рост КНР. Кроме того, по мнению исследователя, дальнейшее развитие инфраструктуры в КНР приведёт к увеличению привлекательности Китая для иностранных инвестиций в рынок недвижимости, в особенности интерес усилится к городам 2 и 3 уровней [11, с. 182].

П. Саху также доказывает, что инфраструктурные вложения позитивно сказываются на развитии китайской экономики. Он считает, что агрессивные вложения Китая в инфраструктуру (до 15% от ВВП) в 2008–2009 гг. были оправданы необходимостью минимизировать последствия экономического кризиса [12, с. 24]. Кроме того, он отмечает, что инвестиции в развитие человеческого капитала, а именно в здравоохранение и образование, являются первостепенно важными для экономического развития Китая [12, с. 13].

Уважаемые международные издания и консалтинговые компании, такие как The Economist [3] и McKinsey [6] также позитивно отзываются о китайском опыте инфраструктурных вложений. Так, по заявлению The Economist, масштабы и скорость инфраструктурного строительства в Китае вызывают



"благоговение", в то время как страны западной демократии, напротив, "остаются среди отстающих" [6].

Таким образом, можно заметить, что выступающие за успешность реализации мегапроектов в КНР подходят к этому вопросу преимущественно с точки зрения оценивания сопутствующих эффектов и макроэкономических показателей. Они рассматривают успешность мегапроектов как совокупность изменений показателей в экономике всей страны или отдельных регионов, утверждая, что именно массовые вложения в инфраструктуру позволили Китаю достичь феноменального экономического роста. Кроме того, в рамках анализа было отмечено, что большинство работ западных специалистов, которые удалось найти автору, относятся к рубежу десятых годов этого столетия.

### **Аргументы, опровергающие успешность инфраструктурных мегапроектов в КНР**

Если российские исследователи по большей части считают инфраструктурные мегапроекты КНР успешными, то среди англоязычных экспертов существует и противоположная точка зрения. Так, в последние годы в научной литературе появился ряд работ, критикующих систему реализации мегапроектов в КНР и доказывающих её несостоятельность.

Одними из наиболее заметных критиков китайского подхода к реализации мегапроектов являются А. Ансар и Б. Фливборг, которые представляют оксфордскую бизнес школу имени Саида. Учёные утверждают, что доказательство успешности реализации мегапроектов в КНР построены исключительно на уже упомянутых макроэкономических показателях, в то время как исследования на микроэкономическом уровне доказывают несостоятельность этого утверждения [4, с. 361].

Так, используя описанный выше подход на микроуровне, учёные рассматривают 120 проектов в сфере транспортной инфраструктуры, которые КНР проводила совместно с Международным банком и Азиатским банком развития. Эксперты пришли к выводу, что средние показатели успешности проектов соответствуют западным, то есть, другими словами, большая часть проектов провалилась [4, с. 361]. Так, во-первых, средний перерасход бюджета в инфраструктурном строительстве составил 30.6%, что вызвано систематическим занижением цен на стадии планирования [4, с. 371]. Во-вторых, хотя китайские мегапроекты в меньшей степени подвержены нарушениям сроков сдачи, чем западные, по утверждению авторов, такой результат достигается посредством жертвования качеством, безопасностью, социальной справедливостью и экологией [4, с. 372]. В-третьих, реальный спрос на уже реализованные транспортные проекты демонстрирует две противоположные тенденции. С одной стороны, большая часть построенных дорог обладает минимальным трафиком, с другой – небольшое количество магистралей постоянно загружены [4, с. 372]. Это говорит о неэффективности планирования в транспортном строительстве и создаёт множество провальных как с социальной, так и с финансовой точки зрения проектов.

А. Ансар и Б. Фливборг также опровергают сформированные придерживающимися макроэкономического подхода исследователями представления о том, что массовое инфраструктурное строительство явилось драйвером роста экономики КНР. По оценкам авторов, перерасходы бюджета сверхкрупных проектов составляют около трети от совокупного национального долга Китая, который в 2015 г. насчитывал 28.2 трлн долл. [4, с. 380]. То же происходит и с внутригосударственной задолженностью, которая, в связи с долговым инвестированием неуспешных проектов, уже в 2007 г. составляла 12.9 трлн долл. [4, с. 382]. Эксперты утверждают, что подобная внутренняя задолженность ведёт к серьёзной экономической уязвимости и при продолжении нынешней инвестиционной политики может войти в финансовый и экономический кризис.

Критика в сторону долговых инвестиций КНР находит своё отражение и в работах других исследователей. С. Жэнь называет инфраструктуру КНР "самым большим инвестиционным пузырьком в мире" [14, с. 139]. Данную формулировку она объясняет через демонстрацию механизма инвестирования большинства сверхкрупных проектов в КНР. Так, основными спонсорами мегапроектов являются местные инвестиционные платформы (МФП), кото-

Таблица 1. Аргументы, подтверждающие и опровергающие успешность мегапроектов в КНР

Область	Подтверждающие	Опровергающие
Время и происхождение авторов	Российские исследователи; западные исследователи и СМИ (публикации конца 2000-х – начала 2010-х гг.)	Западные исследователи и СМИ в относительно новых публикациях (позже 2015 г.)
Подход к оцениванию	Преимущественное оценивание по макроэкономическим показателям и сопутствующим эффектам.	Использование сопутствующих эффектов, эффективности и результативности на микроэкономическом уровне.
Статистика	Использование официальной статистики КНР.	Использование также альтернативных данных.
Рост экономики	Инфраструктурные инвестиции в КНР приводят к стремительному экономическому росту.	Инфраструктурные инвестиции ведут к быстрому увеличению внутреннего долга, что может вызвать финансовый и экономический кризис.
Успешность эксплуатации	Мегапроекты КНР в целом востребованы и выполняют поставленные при планировании задачи.	Мегапроекты в КНР показывают две противоположных тенденции. Одни востребованы гораздо больше запланированного, на других же, напротив, спрос значительно ниже.
Сравнение со странами Запада	В Китае инфраструктурные проекты реализуются успешнее, чем на западе. Западным странам, прежде всего США, необходимо обратиться к китайскому опыту реализации мегапроектов.	Хоть скорость осуществления проектов в КНР действительно быстрее, однако она достигается за счёт обхода многих необходимых на западе стандартов. Мегапроекты в КНР подвержены перерасходу средств в той же мере, что и на западе. Кроме того, они также часто менее эффективны.

Источник: составлено по [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 11; 12; 13; 14].

рые, не имея достаточно средств для осуществления масштабного строительства, берут займы из государственных банков и тем самым остаются в долгу. Например, Корпорация инвестиций и развития городского строительства г. Ухань, имея капитализацию в 15 млрд долл., обладает долгом размером в 14 млрд долл. В совокупности, в 2017 г. корпоративный долг КНР составил 160% от ВВП (Япония – 99,9%; США – 73,6%) [8]. Таким образом, несмотря на постепенное увеличение доли частного капитала в финансировании проектов, неспособность местных правительств выплачивать долги ставит под угрозу модель стимулируемого инвестиционными вложениями экономического роста.

Необходимо также отметить, что мнение некоторых СМИ по отношению к успешности инфраструктуры в КНР в последние годы стало более скептическим. По утверждению The Economist, операционные доходы МФП покрывают только 40% их долговых обязательств, которые в период с 2014 по 2019 г. увеличивались в среднем на 20% ежегодно [5]. Газета South China Morning Post также обеспокоена растущей задолженностью местных правительств в КНР. По её мнению, опасаясь дальнейшего увеличения внутреннего долга, Пекин уже пытался отказаться от стимулируемого инфраструктурными вложениями развития экономики, однако снижение роста ВВП и пандемия коронавируса заставили его снова прибегнуть к массовым инвестициям в инфраструктурное строительство [7].

Таким образом, изложенные выше аргументы можно представить в виде сводной таблицы 1.

### Заключение

В исследовании были изложены различные существующие в научной литературе подходы к оцениванию успешности инфраструктурных мегапроектов. На основе рассмотренных данных был сделан вывод о том, что исследователи ещё не сформировали единый подход к выполнению этой задачи. Так, некоторые эксперты считают, что первостепенным значением в оценивании успешности мегапроектов обладает их результативность. Согласно дру-

гой точки зрения, успешность проекта включает в себя несколько уровней и должна оцениваться в соответствии с каждым из них.

Что касается отношения исследователей к успешности мегапроектов в КНР, анализ аргументов показал, в этой области учёные также не пришли к единому мнению. Так, российские специалисты оценивают успешность мегапроектов КНР в основном позитивно и считают массовые инфраструктурные вложения Китая драйвером его экономики. Что касается западных экспертов, то подобные российским исследования как правило датируются концом 2000-х – началом 2010-х гг., что совпадает со стремительно-быстрым ростом ВВП КНР на фоне последствий мирового экономического кризиса. Работы последних лет, напротив, критикуют систему реализации мегапроектов в КНР и доказывают её несостоятельность.

Что же касается характера аргументов, то сторонники успешности мегапроектов КНР подходят к их оцениванию исходя исключительно из макроэкономических показателей развития экономики с использованием официальной китайской статистики в качестве одного из основных источников информации. Другая же группа исследователей, напротив, не доверяет официальной статистике и придерживается других, по её мнению, более достоверных источников. Эта группа рассматривает отдельные мегапроекты и их совокупности, тем самым на конкретных примерах опровергая мнение о превосходстве китайской модели строительства инфраструктурных объектов.

## Литература

1. Кива А.В. Крупные проекты как основа успешного развития Китая // Россия и современный мир. 2015. №. 4 (89). С. 59–72.
2. Сазонов С.В. Транспортный комплекс КНР превратился в инструмент ускорения социально-экономического развития Китая / С. В. Сазонов, Чэнь Сяо // Общество и государство в Китае. 2017. Том 47. № 1. С. 425–433.
3. America's transport infrastructure – Life in the slow lane // The Economist, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.economist.com/china/2017/01/13/china-has-built-the-worlds-largest-bullet-train-network> (дата обращения: 02.04.2020).
4. Ansar A. Does Infrastructure Investment Lead to Economic Growth or Economic Fragility? Evidence from China / A. Ansar, B. Flyvbjerg, A. Budzier, D. Lunn // Oxford Review of Economic Policy. 2016. Vol. 32. № 3. P. 360–390.
5. As growth slows, the spectre of local-government debt looms once more // The Economist, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2019/06/22/as-growth-slows-the-spectre-of-local-government-debt-looms-once-more> (дата обращения: 03.04.2020).
6. Chinese infrastructure: The big picture // McKinsey & Company, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/winning-in-emerging-markets/chinese-infrastructure-the-big-picture> (дата обращения: 01.04.2020).
7. Coronavirus: China local government debt could hit record high as Beijing front-loads more bonds // South China Morning Post, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.scmp.com/economy/article/3084407/coronavirus-china-local-government-debt-could-hit-record-high-beijing-front> (дата обращения: 01.04.2020).
8. Does China face a looming debt crisis? // ChinaPower, [Электронный ресурс]. URL: [https://chinapower.csis.org/china-face-looming-debt-crisis/#:~:text=As%20of%202017%2C%20China's%20corporate,United%20States%20\(73.6%20percent\)](https://chinapower.csis.org/china-face-looming-debt-crisis/#:~:text=As%20of%202017%2C%20China's%20corporate,United%20States%20(73.6%20percent).). (дата обращения: 30.07.2020).
9. Flyvbjerg B. Introduction: The Iron Law of Megaproject Management // The Oxford Handbook of Megaproject Management. – Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 1–21.
10. Flyvbjerg B. What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview // Project Management Journal. 2014. Vol. 45. № 2. P. 6–19.
11. Newell G. The significance and performance of infrastructure in China / G. Newell, Kwong Wing Chau, Siu Kei Wong // Journal of Property Investment & Finance. 2009. Vol. 27. № 2. P. 180–202.
12. Sahoo P. Infrastructure Development and Economic Growth in China / P. Sahoo, R. K. Dash, G. Nataraj // IDE Discussion Paper. 2010. № 261. P. 1–16.
13. Turner J.R. On the success of megaprojects / J.R. Turner, Yan Xue // International Journal of Managing Projects in Business. 2018. Vol. 11. № 3. P. 783–805.
14. Xuefei Ren. Biggest Infrastructure Bubble Ever?: City and Nation Building with Debt-Financed Megaprojects in China // The Oxford Handbook of Megaproject Management. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 139–153.

**Транслитерация по ГОСТ 7.79–2000 система Б**

1. Kiva A.V. Krupnye proekty kak osnova uspehnogo razvitiya Kitaya // Rossiya i sovremennyy mir. 2015. № 4 (89). S. 59–72.
2. Sazonov S.V. Transportnyj kompleks KNR prevratilsya v instrument uskoreniya sotsial'no-ehkonomicheskogo razvitiya Kitaya / S. V. Sazonov, Chehn' Syao // Obshhestvo i gosudarstvo v Kitae. 2017. Tom 47. № 1. S. 425–433.
3. America's transport infrastructure – Life in the slow lane // The Economist, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.economist.com/china/2017/01/13/china-has-built-the-worlds-largest-bullet-train-network> (data obrashheniya: 02.04.2020).
4. Ansar A. Does Infrastructure Investment Lead to Economic Growth or Economic Fragility? Evidence from China / A. Ansar, B. Flyvbjerg, A. Budzier, D. Lunn // Oxford Review of Economic Policy. 2016. Vol. 32. № 3. P. 360–390.
5. As growth slows, the spectre of local-government debt looms once more // The Economist, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2019/06/22/as-growth-slows-the-spectre-of-local-government-debt-looms-once-more> (data obrashheniya: 03.04.2020).
6. Chinese infrastructure: The big picture // McKinsey & Company, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/winning-in-emerging-markets/chinese-infrastructure-the-big-picture> (data obrashheniya: 01.04.2020).
7. Coronavirus: China local government debt could hit record high as Beijing front-loads more bonds // South China Morning Post, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.scmp.com/economy/article/3084407/coronavirus-china-local-government-debt-could-hit-record-high-beijing-front> (data obrashheniya: 01.04.2020).
8. Does China face a looming debt crisis? // ChinaPower, [EHlektronnyj resurs]. URL: [https://chinapower.csis.org/china-face-looming-debt-crisis/#:~:text=As%20of%202017%2C%20China's%20corporate,United%20States%20\(73.6%20percent\)](https://chinapower.csis.org/china-face-looming-debt-crisis/#:~:text=As%20of%202017%2C%20China's%20corporate,United%20States%20(73.6%20percent)). (data obrashheniya: 30.07.2020).
9. Flyvbjerg B. Introduction: The Iron Law of Megaproject Management // The Oxford Handbook of Megaproject Management. – Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 1–21.
10. Flyvbjerg B. What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview // Project Management Journal. 2014. Vol. 45. № 2. P. 6–19.
11. Newell G. The significance and performance of infrastructure in China / G. Newell, Kwong Wing Chau, Siu Kei Wong // Journal of Property Investment & Finance. 2009. Vol. 27. № 2. P. 180–202.
12. Sahoo P. Infrastructure Development and Economic Growth in China / P. Sahoo, R. K. Dash, G. Nataraj // IDE Discussion Paper. 2010. № 261. P. 1–16.
13. Turner J.R. On the success of megaprojects / J.R. Turner, Yan Xue // International Journal of Managing Projects in Business. 2018. Vol. 11. № 3. P. 783–805.
14. Xuefei Ren. Biggest Infrastructure Bubble Ever?: City and Nation Building with Debt-Financed Megaprojects in China // The Oxford Handbook of Megaproject Management. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 139–153.



**Милько М. М. Аналитический обзор подходов к оцениванию успешности инфраструктурных мегапроектов в КНР.**

Целью данной работы является аналитический обзор существующих в научной литературе и СМИ мнений об успешности осуществления инфраструктурных мегапроектов в КНР. Сделан вывод, что российские и западные специалисты (в публикациях конца 2000-х – начала 2010-х гг.) склонны к положительной оценке проектов. Западные же учёные (в работах позже 2015 г.), напротив, негативно оценивают успешность мегапроектов в КНР и считают их реализацию посредственной. Были также выделены некоторые особенности аргументов обеих сторон, такие как характер используемой статистики, особенности способов оценивания и т.д.

**Ключевые слова:** *мегапроекты, мегапроект Китая, инфраструктура Китая инфраструктурные мегапроекты, корпоративный долг*

**Mil'ko M. M. Analytical review of approaches to estimating the success of infrastructure megaprojects in China.**

The purpose of this study is an analytical review of the opinions existing in the academic literature and the media on the success of the implementation of infrastructure megaprojects in China. The study reveals that both Russian and Western specialists (in studies published in the late 2000s and early 2010s) tend to assess the success of Chinese megaprojects positively. In contrast, Western scientists (in studies published later 2015) give a mostly negative assessment to the success of megaprojects in China, and consider their implementation relatively poor. Some features of the arguments of both sides were also highlighted, such as the nature of the statistics applied, the features of the assessment methods, etc.

**Key words:** *megaprojects, Chinese megaprojects, Chinese infrastructure megaprojects, infrastructure megaprojects, corporate debt*

---

**Для цитирования:** Милько М. М. Аналитический обзор подходов к оцениванию успешности инфраструктурных мегапроектов в КНР // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2021. № 1. С. 120–128. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-1/120-128

**For citation:** Mil'ko M. M. Analytical review of approaches to estimating the success of infrastructure megaprojects in China // Ojkumena. Regional researches. 2021. № 1. P. 120–128. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-1/120-128

