

Раздел 2

РАЗВИТИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ

DOI: 10.48647/ICCA.2025.57.45.017

А.О. Виноградов

ИНИЦИАТИВА ПОЯСА И ПУТИ КАК ЧАСТЬ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ КИТАЯ

Аннотация. Инициатива Пояса и Пути, на протяжении 10 с лишним лет бывшая, по сути, основой внешнеэкономической стратегии Пекина, продолжает сталкиваться с различными проблемами. Разочарование стран, в то или иное время присоединившихся к инициативе, связано не только с тем, что Китай преследует в первую очередь свои внутренние цели, но и с особенностями финансирования проектов в рамках ИПП. В связи с этим Пекин переходит от крупных инфраструктурных проектов к точечным инициативам на уровне местных сообществ (S&B-проекты).

Ключевые слова: Пояс и Путь, Китай, Россия, проекты.

Автор: Виноградов Андрей Олегович, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник, заместитель руководителя Центра социально-экономических исследований Китая, Институт Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН) (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-4256-2381.

E-mail: vinogradov_ao@iccaras.ru

А.О. Vinogradov

The Belt and Road Initiative as part of China's foreign economic strategy

Abstract. The Belt and Road Initiative, which for more than 10 years has been, in fact, the basis of Beijing's foreign economic strategy, continues to face various problems. The disappointment of countries that have

joined the initiative at one time or another is due not only to the fact that China is pursuing primarily its domestic goals, but also to the peculiarities of financing BRI projects. In this regard, Beijing is shifting from large infrastructure projects to point initiatives at the local community level (S&B projects).

Keywords: Belt and Road, China, Russia, projects.

Author: Vinogradov Andrey O., Ph.D. (History), Deputy Head — Leading Researcher of the Center for Chinese Economy and Social Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (ICCA RAS) (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-4256-2381.

E-mail: vinogradov_ao@iccaras.ru

Выскажу несколько принципиальных замечаний, необходимых для понимания ключевых моментов, связанных с инициативой Пояса и Пути.

Во-первых, вариант названия китайской инициативы как «Один пояс, один путь» (ОПОП), использовавшийся большинством российских ученых в первые годы ее существования, не совсем удачен. Английский вариант, который используют китайцы и к которому пришли и в РФ в конце концов — Инициатива Пояса и Пути, the B&R initiative (BRI) — не только звучит приятнее, но и точнее отражает содержание инициативы (в данном случае числительное «один» — это скорее счетное слово, а не число. Тем более что, как известно, и путей — не один, и поясов — много.

Во-вторых, Пояс и Путь — это зонтичный термин, под который подверстываются самые различные формы сотрудничества с другими странами, начиная от строительства высокоскоростных магистралей и заканчивая участием китайцев в строительстве метро в Москве и культурными проектами в самых различных сферах. Именно поэтому правильно говорить не о странах, вошедших в проект Пояса и Пути, а о странах, присоединившихся к китайской инициативе Пояса и Пути (вернее, подписавших различные соглашения о сотрудничестве в рамках этой инициативы).

В этом контексте понятно, что цифра в 1 с лишним трлн долларов, вложенных в инициативу Пояса и Пути, которая очень часто приводится в статьях российских авторов и которая взята из выступления Си Цзиньпина на Третьем форуме высокого уровня Пояса и Пути в Пекине в октябре 2022 г., на самом деле ничего не означает. Особенно в контексте того факта, что финансирование проектов в рамках ИПП осуществляется путем кредитования, а путем инвестиций.

Попутно напомним, что Россия не только не входит в проект Пояса и Пути, но и не присоединилась к ИПП — РФ подписала соглашение о сопряжении китайской инициативы с российской инициативой Евразийского экономического союза (ЕвразЭС) [Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути»]. Подчеркивая тем самым равнозначность инициатив и равноправие сторон.

Третье замечание касается финансирования проектов в рамках ИПП.

Крайне распространенная ошибка, которая присутствует не только в Википедии, но и в серьезных научных статьях (особенно относящихся к первому периоду после выдвижения Китаем ИПП) — это перечисление в рамках Пояса и Пути Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Сегодня понятно, что это совершенно неверно. АБИИ не только не финансирует проекты в рамках Пояса и Пути, но и не может этого делать. Проекты в рамках ИПП финансируют Банк развития Китая, Экспортно-импортный банк Китая, а также Фонд шелкового пути (последний в основном оплачивает различные мероприятия, обсуждения и форумы).

Деятельность АБИИ формально никак не связана с ИПП (хотя одной из главных целей Банка декларируется финансирование инфраструктурных проектов в Евразии). Напомним, что в число учредителей АБИИ и в его руководство наряду с Китаем, которому принадлежит основной пакет акций и который имеет право вето, номинально входят также Россия и Индия. То есть страны, одна из которых (Россия) заявляет только о сопряжении, а вторая — фактически противодействует ИПП и не участвует в форумах Пояса и Пути.

Более двух третей портфеля финансируемых АБИИ проектов сосредоточено в пяти государствах: Индия, Индонезия, Турция, Азербайджан и Египет. При этом из 256 проектов на общую сумму 50,91 млрд долл., финансирование которых одобрено АБИИ по состоянию на февраль 2024 г., две трети реализуется совместно с Всемирным банком, Международной финансовой корпорацией, Азиатским банком развития, а также Европейским банком реконструкции и развития.

России АБИИ выдал деньги лишь один раз — 600 млн долларов РЖД на профилактику Ковид-19 на железнодорожных перевозках. Активно упоминавшийся в СМИ одно время проект строительства дороги в Карелии так и не был запущен. А в марте 2022 г. руководство АБИИ официально объявило о приостановке проектной деятельно-

сти в России (в том числе по ранее одобренным операциям) в связи с началом специальной военной операции на Украине. В 2023 г. АБИИ сообщил, что приостанавливает выдачу кредитов России и Беларуси, а также все проекты, связанные с этими странами.

Сегодня понятно, что Пояс и Путь преследовал в первую очередь внутренние цели, несмотря на все разговоры о Сообществе единой судьбы, общей выгоде и т. д. Это развитие западных районов Китая, решение проблемы избыточных мощностей и создание инфраструктуры для более быстрой и удобной доставки китайских товаров конечному потребителю.

С этим и связано, на мой взгляд, главное разочарование стран, присоединившихся к китайской инициативе. Содействуя строительству инфраструктуры в странах Пояса и Пути, Китай рассматривает их как транзитные государства на пути к конечному покупателю. В Европе это можно видеть на примере Сербии, Венгрии и особенно Черногории — Китай в этих странах строит дороги, соединяющие порты Пирей в Греции и Бар в Черногории с ведущими странами ЕС. В ЮВА — на примере Мьянмы и Малайзии.

При этом выгода от строительства инфраструктуры для самих стран представляется относительной, хотя термин ЭПШП (экономический пояс Шелкового пути) предполагал, что страны вдоль ЭПШП тоже получают выгоду от строительства дорог по своей территории в виде сопутствующего экономического развития. Отметим, что Россия от подобного проекта (дорога Москва—Казань, которая должна была в конечном итоге стать частью трассы Европа—Пекин, также как дорога Белград—Будапешт должна стать частью дороги из Пирея в Германию) в конце концов отказалась.

Другой момент, повлиявший на разочарование многих стран в китайской инициативе, — это сама схема финансирования проектов в рамках ИПП. Вопреки сложившемуся мнению, Китай не инвестирует в данные проекты — он предоставляет кредиты на финансирование строительства, которое ведут китайские подрядчики. Причем кредиты предоставляются под гарантии правительства кредитруемых стран, которые обязаны в случае недостаточной окупаемости проекта возместить китайской стороне отсутствующие доходы.

Подобная схема приводит во многих случаях к тому, что принимающая сторона попадает в долговую ловушку и вынуждена расплачиваться имуществом. В случае Черногории речь идет о передаче Китаю в концессию (долгосрочную аренду) крупнейшего порта на юге страны — Бар, который наряду с Пиреем станет воротами Китая в Европу.

Как следствие всего этого интерес стран мира к китайской инициативе за 10 с лишним лет ее существования серьезно снизился — на 3-й форум Пояса и Пути в 2022 г. в Пекине, вопреки официальным подсчетам, приехало меньше гостей, чем ранее (поэтому отменили Круглый стол лидеров и не было совместного коммюнике). Да и сами китайские власти после 2019 г. резко уменьшили финансирование проектов в рамках ИПП. И намного более сдержанно упоминают ИПП в официальных выступлениях.

Вместо инфраструктурных проектов Китай в последнее время переходит к точечным, маломасштабным инициативам на уровне местных сообществ, при этом сотрудничая с международными организациями. Китайское агентство по международному развитию (CIDCA) называет их «малые и красивые» («small & beautiful»). Такие программы направлены на укрепление доверия со стороны населения стран Глобального Юга. В недавнем отчёте агентства отмечается, что S&B-проекты представляют собой вторую фазу инициативы «Пояса и пути», призванную продемонстрировать «гуманистическую заботу и доброжелательность китайской помощи и международного сотрудничества». Китай планирует нарастить объёмы этих инициатив и координировать их с продолжающимся строительством инфраструктуры по линии ИПП [Китай меняет стратегию в Центральной Азии: от инфраструктуры к гуманитарным проектам].

Библиографический список

«Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» от 8 мая 2015 г. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 19.04.2025).

Китай меняет стратегию в Центральной Азии: от инфраструктуры к гуманитарным проектам. *Asiatoday*, 28.05.2025. URL: <https://asia-today.news/28052025/6178/> (дата обращения: 29.05.2025).