

Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), С.Л. Сазонов, Е.Е. Сергиенко

В чем слабость альтернативных китайской инициативе «Пояс и Путь» предложений западных стран

Аннотация. Соединенные Штаты вместе с партнерами по G7 намерены запустить новую инициативу, направленную на развитие глобальной инфраструктуры, которая, по их замыслу, должна противодействовать китайскому проекту «Пояс и Путь». Хотя до сих пор не озвучен четкий план реализации западных инициатив по строительству инфраструктуры в развивающихся странах (Blue Dot Network, Build Back Better World), авторы приводят мнения авторитетных западных политиков и экономистов, которые отмечают, что для реализации этих планов выделяется недостаточно средств. Кроме того, при отсутствии достаточного финансирования эти амбициозные планы могут еще сильнее разогнать инфляцию во всем мире и вызвать глобальную рецессию. В противовес китайская инициатива «Пояс и Путь» являет собой многоформатный интеграционный и экономический проект, в рамках которого разные страны действуют согласованно в общих интересах, причем принудительные механизмы отсутствуют. По сравнению с западными странами Китай проявляет большую гибкость в финансировании инфраструктурных проектов в развивающихся странах, причем предоставляет финансовую помощь этим государствам в виде грантов, беспроцентных и льготных кредитов, которые направляются странам — участникам проекта «Пояс и Путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей. Авторы развенчивают утверждения западных политиков о финансовой помощи КНР развивающимся странам как своего рода китайской «долговой ловушке» для стран третьего мира. Несмотря на обвинения западных государств в адрес Китая в неэффективности инициативы «Пояс и Путь», большинство развивающихся стран взаимодействуют с КНР, а проекты и инвестиции с китайской стороны приветствуются и действительно помогают улучшить ситуацию в регионе. Западным партнерам следует выделять странам третьего мира гораздо больше инвестиций, чем предоставляет им Китай, а это будет сделать крайне сложно в условиях рецессии, которая постепенно набирает обороты в Европе. Именно поэтому развивающиеся страны воспринимают Китай в качестве надежного партнера, полностью и в срок исполняющего свои обязательства. Кроме того, в качестве доказательства приводятся оценки экономического вклада инициативы «Пояс и Путь» в развитие глобальной инфраструктуры, который обеспечит как рост объемов мировой торговли, так и увеличение глобального реального дохода.

Ключевые слова: Китай, США, Евросоюз, инициатива «Пояс и Путь», инфраструктура, инициатива Blue Dot Network, инициатива «Восстановить лучший мир» (Build Back Better World, B3W), инвестиции, кредиты, долговая ловушка, ВВП, внешняя торговля.

Авторы: Ван Цзинвэй, Аспирант, Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия. E-mail: wjw07@yandex.ru

Ли Фэн (КНР), Аспирант, Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия.

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия. E-mail: sazonovch@mail.ru

Сергиенко Елена Евгеньевна, заместитель ученого секретаря ИКСА РАН, Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия.
E-mail: SERGIENKO@ICCARAS.RU

Для цитирования: Ван Цзинвэй, Ли Фэн, Сазонов С.Л., Сергиенко Е.Е. В чем слабость альтернативных китайской инициативе «Пояс и Путь» предложений западных стран // Современная Азия: политика, экономика, общество. 2023. № 1. С. 29–41. DOI: 10.48647/ICCA.2023.75.41.003.

Wang Jingwei (PRC), Li Feng (PRC), Sazonov S.L., Sergienko E.E.

What is the weakness of Western countries' alternative proposals to the Chinese «Belt and Road» initiative

Abstract. The United States, together with its G7 partners, intend to launch a new partnership aimed at developing global infrastructure, which, according to their plan, should counteract the Chinese Belt and Road project. Although a clear plan for the implementation of Western initiatives to build infrastructure in developing countries (Blue Dot Network, Build Back Better World) has not yet been announced, the authors cite the opinions of reputable Western politicians and economists who note that insufficient funds are allocated for the implementation of these plans. In addition, in the absence of sufficient funding, these ambitious plans can further accelerate inflation around the world and cause a global recession. In contrast, the Chinese Belt and Road initiative is a multi-format integration and economic project in which different countries act in concert in common interests, and there are no coercive mechanisms. Compared to Western countries, China shows greater flexibility in financing infrastructure projects in developing countries, and China provides financial assistance to developing countries in the form of grants, interest-free and concessional loans, which are sent to the participating countries of the Belt and Road project for the development of national infrastructure networks. The authors debunk the claims of Western politicians about China's financial assistance to developing countries as a kind of Chinese “debt trap” for the third world countries. Despite Western countries' accusations against China of the ineffectiveness of the Belt and Road initiative, most developing countries are cooperating with China, and projects and investments from the Chinese side are welcome and really help improve the situation in the region. Western partners should allocate much more investments to the “third world” countries than China provides them, and this will be extremely difficult to do in the conditions of recession, which is gradually gaining momentum in European countries. Not easy. That is why developing countries perceive China as a reliable partner, fully and on time fulfilling its obligations. In addition, estimates of the economic contribution of the Belt and Road initiative to the development of global infrastructure, which will ensure both the growth of world trade and an increase in global real income, are given as evidence.

Keywords: China, USA, EU, “Belt and Road” Initiative, infrastructure, Blue Dot Network initiative, Build Back a Better World (B3W) initiative, investments, loans, debt trap, GDP, foreign trade.

Authors: *Wang Jingwei* (PRC), Postgraduate student, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.
E-mail: wjw07@yandex.ru

Li Feng (PRC), Postgraduate student, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Sazonov Sergey Leonidovich, PhD (Economy), Leading Researcher, Institute of China and Contemporary Asia of the of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia. E-mail: sazonovch@mail.ru

Sergienko Elena Evgenievna, Deputy Scientific Secretary of the ICCA RAS, Institute of China and Contemporary Asia of the of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia. E-mail: SERGIENKO@ICCARAS.RU

For citation: Wang Jingwei, Li Feng, Sazonov S.L., Sergienko E.E. What is the weakness of Western countries' alternative proposals to the Chinese “Belt and Road” initiative. *Modern Asia: Politics, Economy, Society*, 2023, no. 1, pp. 29—41. (In Russ.). DOI: 10.48647/ICCA.2023.75.41.003.

В последние годы в мире наблюдается острая нехватка инвестиций в инфраструктуру, такую как транспорт, энергетика и коммуникации. Согласно отчету, опубликованному Глобальным инфраструктурным центром (Global Infrastructure Hub), аналитическим центром, поддерживаемым странами G20, к 2040 г. потребуется 94 трлн долл. на развитие мировой инфраструктуры. Ежегодно для удовлетворения спроса на развитие этой инфраструктуры необходимо будет инвестировать 3,7 трлн долл., однако вследствие длительных сроков строительства, масштабных инвестиций и длительных циклов окупаемости капитальных вложений многие страны не могут позволить себе строить инфраструктуру самостоятельно. Государства, расположенные вдоль маршрута «Пояс и Путь», как правило, слабо развиты, их инфраструктура не отвечает современным требованиям, а многие транспортные маршруты сопряжены с рисками для безопасности. В некоторых странах отсутствует единая стандартная железнодорожная сеть, а сам железнодорожный транспорт не отличается эффективностью, морские маршруты подвержены угрозам безопасности. По мнению китайских аналитиков, «эти недостатки являются узким местом для развития инициативы “Пояс и Путь”, но также и возможностью для продвижения инициативы». Совместное осуществление инициативы «Пояс и Путь» предоставляет странам-участницам новые возможности для создания и модернизации своей инфраструктуры, что позволит снизить операционные издержки и ускорит развитие глобальной торговли [26]. Инициатива «Пояс и Путь», способствующая восстановлению мировой экономики за счет стабилизации цепочек поставок между странами и закладывающая основу для дальнейшего глобального экономического сотрудничества, встречает ожесточенное сопротивление западных стран, прежде всего, США. Китайские эксперты отмечают, что «в противовес Китаю, США и некоторые их союзники разрабатывают альтернативные проекты инфраструктурного сотрудничества со странами третьего мира».

Первый из них был представлен на полях 35-го саммита АСЕАН, состоявшегося в ноябре 2019 г. в Бангкоке (Таиланд), когда была выдвинута инициатива Blue Dot Network (BDN) — «сеть голубых точек», разработанная США, Японией и Австралией (ее возглавляют Международная финансовая корпорация развития США, Японский банк международного сотрудничества и Министерство ино-

странных дел и торговли Австралии). Инициатива призвана «провести оценку и сертификацию проектов по развитию инфраструктуры во всем мире и оценить ее влияние на глобальное экономическое развитие с целью выработки рекомендаций для инвестирования за рубежом» [15].

В начале 2021 г. на фоне эскалации антикитайских санкций президент США Д. Байден предложил бывшему премьер-министру Великобритании Б. Джонсону разработать еще одну альтернативную инфраструктурную инициативу, способную составить конкуренцию китайскому плану «Пояс и Путь». По мнению китайских аналитиков, американское предложение «в то время лишь выявило отсутствие понимания четкой и взаимовыгодной стратегии Китая на укрепление международного экономического сотрудничества, причем даже некоторые лидеры ЕС, учитывая собственные интересы, были осторожны в принятии жесткой риторики или действий против Китая» [8].

В начале июня 2021 г. страны «Большой семерки» (G7) объявили о намерении развивать инфраструктуру стран с низким и средним уровнем дохода в рамках международной экономической инициативы «Восстановить лучший мир» (Build Back Better World, B3W), которая распространится на страны от Латинской Америки и Карибского бассейна до Африки и Индо-Тихоокеанского региона. Разрабатываемый Евросоюзом под руководством США план по мобилизации государственных и частных средств для финансирования инфраструктурных проектов ЕС за рубежом в рамках расширенного Европейского фонда устойчивого развития (European Fund for Sustainable Development Plus, EFSD+) нацелен «на создание адекватной инфраструктуры стоимостью 40 трлн долл., необходимой развивающимся государствам к 2035 г.», и «направлен на противодействие китайскому проекту “Пояс и Путь”». В начале октября 2021 г. делегации США и стран ЕС посетили Эквадор, Панаму и Колумбию, ноябре — Сенегал и Гану, в декабре 2021 г. состоялся азиатский тур, а в январе 2022 г. США и европейские союзники заявили о намерении инвестировать в реализацию 5—10 крупных инфраструктурных проектов по всему миру [23].

Европейский союз в попытке создать конкуренцию китайскому плану строительства «Пояса и Пути» 1 декабря 2021 г. объявил о запуске собственной инициативы Global Gateway («Глобальные ворота»), которая была провозглашена планом по мобилизации в период с 2022 по 2027 г. до 300 млрд евро (341 млрд долл.) государственных и частных средств для развития инфраструктуры стран всего мира. Финансовую поддержку инициативе окажут сам Европейский союз, а также его финансовые институты, включая Европейский инвестиционный банк и Европейский банк реконструкции и развития, а управлять проектами Global Gateway в странах-партнерах будут представительства ЕС по всему миру [1].

После того, как Индо-Тихоокеанский регион стал геополитическим модным нарративом в западных странах, Великобритания как близкий союзник США сразу же восприняла идею присоединиться к инициативам, возглавляемым Соединенными Штатами, по развитию инфраструктурного, экономического и торгового сотрудничества в регионе для противодействия «влиянию Китая». Во время визита министра иностранных дел Великобритании Л. Трасс в Австралию 19 января 2022 г. с тогдашним министром иностранных дел Австралии М. Пейн

был подписан Меморандум о взаимопонимании в области «Совместного продвижения инвестиций в инфраструктуру стран Индо-Тихоокеанского региона», причем для реализации этого плана Великобритания намерена до 2025 г. ежегодно инвестировать в развитие инфраструктуры развивающихся стран до 8 млрд фунтов стерлингов (11 млрд долл.) [2].

Администрации Байдена потребовались месяцы напряженных переговоров, чтобы двухпартийный законопроект об инфраструктуре на сумму 1,2 трлн долл., который должен быть реализован поэтапно в течение восьми лет, в конце 2021 г. был одобрен Палатой представителей, что делает гигантский план В3W на 40 трлн долл. почти невозможным, поскольку выходит далеко за рамки финансовых возможностей США, поскольку пока руководство яростно отстаивало свои расходы на развитие национальной инфраструктуры, экономика страны, подпитываемая значительными программами количественного смягчения, стала постепенно сворачивать стимулы эпохи пандемии. Принимая во внимание давление, с которым столкнулись Федеральная резервная система США и Европейский центральный банк (ЕЦБ) при наращивании планов по нормализации денежно-кредитной политики на своих заседаниях в середине декабря 2021 г., реализация таких законопроектов о внешних инвестициях становится все более невыполнимой. Новый канцлер Германии Олаф Шольц и покидавший свой пост президент Бундесбанка Йенс Вайдманн направили ЕЦБ убедительные сигналы, чтобы он снова поставил в приоритет стабильность цен вместо того, чтобы сосредоточиться на политике финансирования стран-должников [10].

Предложение на сумму 40 трлн долл. «уменьшить потребности развивающихся стран» к 2035 г. вызвало удивление среди признанных экономистов многих стран, поскольку, по их мнению, «просто трудно поверить, что страны G7 могут предложить такую сумму денег, которая превышает совокупный объем ВВП семи стран в 2020 г.» [18]. Они также отмечают, что «инициатива “Большой семерки”, возглавляемая США, известная как Build Back Better World, по существу, политическая уловка, направленная на то, чтобы бросить вызов десятилетнему мегапроекту “Пояс и Путь”, который остается критически важным для развития региональной и мировой экономик». Ведущий английский аналитик в области международных отношений Том Фоуди отмечал: «2022 г. был очень сложным годом для мировой экономики. Из-за крупномасштабных потрясений и неопределенностей, в том числе последствий глобальной пандемии COVID-19, перспективы стали крайне негативными, поскольку многие развивающиеся страны страдают от последовательных волн инфляции, падения доверия инвесторов и роста цен на энергоносители, а крупные экономики фактически снова впали в рецессию, в то время как другие пережили спад в течение нескольких кварталов и достигли лишь минимального роста. События 2022 г. в конечном итоге показывают непредсказуемость политики, поскольку ее события свели на нет то, что многие крупные экономисты сначала предсказывали как еще один год восстановления. Ожидается, что после резкого смягчения Китаем своих строгих ограничений по предотвращению и контролю пандемии будут приняты дополнительные меры экономического стимулирования, чтобы как можно скорее вернуть страну к нормальной жизни. Многие экономисты и консалтинговые

агентства повысили свои прогнозы экономического роста Китая в 2023 г. и потенциальной возможности увеличения темпов роста ВВП. Экономическое значение и перспективы роста Китая — второго по величине источника иностранных инвестиций в мире и основного торгового партнера более чем 130 стран, будут и впредь привлекать больше иностранных инвестиций. В 2023 г. в рамках инициативы «Пояс и Путь» Китай, скорее всего, установит более тесные связи с большим количеством партнеров в разных странах и мире в целом. Большинство развивающихся государств значительно выигрывают от глобализации, и КНР своими конкретными действиями показывает, что сотрудничество и экономическое взаимодействие являются лучшими способами обеспечения их непрерывного роста. Хотя Китай, как и все остальные страны, столкнулся с проблемами, он по-прежнему обладает масштабным потенциалом и преимуществами и, таким образом, остается критически важным для дальнейшего глобального роста и развития.

Инициатива В3W хотя и представлена как реальный конкурент Китая в области развития региональной инфраструктуры, тем не менее остается неясным, какая сумма потребуется даже для реализации первоначальных проектов в рамках проекта В3W» [21]. Многие западные аналитики полагают, что «с экономической точки зрения, реализуя инициативу Global Gateway в качестве альтернативы китайскому мегапроекту, страны G7 не смогут предоставить достаточной финансовой поддержки странам региона, как это было обещано, особенно с учетом того, что многие западные страны сталкиваются со стремительно растущим уровнем внутреннего долга и инфляции и едва ли смогут финансировать развитие национальной инфраструктуры в качестве драйвера собственных постковидных экономик. Европа никогда не сможет сравниться с Китаем по количеству и объему инвестиций в инфраструктурные проекты, и поэтому инициатива Global Gateway выглядит бумажным тигром» [13].

На Восточноазиатском саммите (East Asia Summit, ВАС), прошедшем в 2021 г., американский президент Д. Байден пообещал членам АСЕАН выделить 150 млн долл. на такие области, как инфраструктура, безопасность, готовность к пандемии и экологически чистая энергия. «Тем не менее расходы США бледнеют по сравнению с расходами Китая», — говорится в одном из отчетов Reuters. Только в ноябре 2021 г. Китай пообещал странам АСЕАН помощь в целях развития на сумму 1,5 млрд долл. в течение трех лет для борьбы с пандемией COVID-19 и стимулирования восстановления экономики. Д. Мидгли, директор глобальной консалтинговой компании Midgley & Co и адъюнкт-профессор программы исследований в области безопасности в Джорджтауне, отмечал, что «150 млн долл. — это всего лишь очень небольшая сумма денег, распределенная по множеству различных программ». В исследовании, опубликованном Азиатским банком развития в 2022 г., было отмечено, что в период с 2020 по 2030 г. объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры стран Юго-Восточной Азии должен достичь в общей сложности 2,75 трлн долл. [12]. При сравнении объемов внешней торговли КНР со странами, участвующими в инициативе «Пояс и Путь», и внешней торговли США с этими странами, результаты свидетельствуют в пользу Китая. Так, например, объем торговли между США и стра-

нами АСЕАН в 2021 г. составил 379 млрд долл., а между Китаем и государствами АСЕАН за тот же период — 878,2 млрд долл. Китай является крупнейшим торговым партнером блока, и все его члены подписали соглашения о сотрудничестве с ним в рамках инициативы «Пояс и Путь» [14]. По словам Д. Мэтьюза, профессора Международного университета BELTEI в Пномпене, «включающий 10 стран — членов АСЕАН и 5 государств, расположенных в АТР, крупнейший в мире торговый блок ВРЭП, придерживаясь принципов свободной торговли и многосторонности, обеспечивает взаимовыгодное сотрудничество для всех стран-участниц. Это соглашение не похоже на экономическую инициативу “Индо-Тихоокеанская экономическая основа процветания” (Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity, IPEF), выдвинутую президентом США Д. Байденом в мае 2022 г., которая представляет собой инициативу, подрывающую региональное экономическое развитие и создающую конфликты в АТР» [17]. В 1980-х гг. ежегодный объем торговли между Китаем и Африкой составлял всего примерно 12 млн долл., но в 2021 г. он достиг 254 млрд долл., тогда как объем товарооборота между США и Африкой в 2021 г. составил лишь 64,3 млрд долл. [20]. К началу 2023 г. объем торговли между Китаем и Африкой в пять раз превышал объем торговли между США и Африкой, а объем китайских прямых зарубежных инвестиций в страны африканского континента вдвое превышал объем аналогичных инвестиций США [19]. В конце 2021 г. правительство США объявило, что предложит помощь в размере 4 млрд долл. для развития стран Центральной Америки с целью «противодействовать влиянию Китая» в регионе, однако, по оценке Всемирного Банка, дефицит инвестиций в развитие инфраструктуры Латинской Америки оценивается примерно в 150 млрд долл. в год [22].

В марте 2022 г. в Вашингтоне (округ Колумбия) состоялся саммит США — АСЕАН, который рассматривался руководством Соединенных Штатов как попытка противостоять китайской инициативе «Пояс и Путь». Однако международные эксперты считают, что, хотя дебаты об инфраструктуре были важной частью саммита, перспективы инициативы ВЗВ туманны, поскольку, учитывая технологические разработки Китая при строительстве зарубежной инфраструктурной сети, план США о прокладке транспортных сетей в странах Юго-Восточной Азии не только финансово неосуществим, но и неконкурентоспособен по сравнению с китайским мегапроектом. Согласно заявлению Белого дома, сделанному в июне 2021 г., инициатива ВЗВ включает в себя четыре основных направления сотрудничества, а именно, «климат, здоровье и цифровые технологии, а также гендерное равенство», которые в значительной мере отличаются от реализуемого Китаем в странах ЮВА крупномасштабного строительства железных дорог, портов, мостов и аэропортов, которое играет важнейшую роль в развитии экономики стран АСЕАН и повышении уровня жизни. Инициатива ВЗВ опирается на мобилизацию капитала частного сектора и привлечение инвестиций от финансовых институтов развития стран G7 и их партнеров. При этом следует учитывать тот факт, что частные инвесторы заинтересованы в краткосрочных инвестициях с высокой нормой прибыли и вряд ли будут рисковать вложениями в капиталоемкую инфраструктуру с длительным циклом строительства, отличающуюся длительным периодом возврата вложенных средств. Напротив, как свиде-

тельствует практика, китайские коммерческие банки Китая активно сотрудничают со странами, прилегающими к маршруту «Пояса и Пути», предоставляя им беспроцентные и льготные кредиты на инфраструктурное строительство на исключительно выгодных условиях и оказывая неоценимую помощь в развитии их национальных транспортных сетей, улучшении связности региональной транспортной инфраструктуры и увеличении объемов международных транзитных перевозок [7].

Западные политики критикуют инвестиции Китая в развивающиеся страны, называя финансовую помощь КНР китайской «долговой ловушкой» для стран третьего мира. Этот нарратив тесно связан с так называемой теорией китайской угрозы, хотя факты объективно свидетельствуют об обратном. Например, 13 февраля 2023 г. официальный представитель МИД КНР Ван Вэньбинь на пресс-конференции заявил, что Экспортно-импортный банк Китая предоставил Шри-Ланке пролонгацию на выплату долга, отметив, что Китай готов провести переговоры о среднесрочном и долгосрочном плане погашения долга со страной в дружеской манере и сделать все возможное для обеспечения устойчивости долга Шри-Ланки. Замечания прозвучали после того, как агентство Bloomberg сообщило, что Международный валютный фонд рассматривает возможность одобрения финансовой помощи Шри-Ланке, даже без формальных гарантий поддержки реструктуризации долга со стороны Китая. В ответ правительство Китая направило правительству Шри-Ланки письмо, подтверждающее устойчивость ее долга, а также выразило готовность продлить срок погашения долга в 2022 и 2023 гг. По словам Ван Вэньбиня, в течение этого периода Шри-Ланке не придется погашать основную сумму кредита и проценты по кредиту Экспортно-импортного банка Китая, что поможет Шри-Ланке ослабить краткосрочное долговое давление. Опровергая западную теорию «долговой ловушки», в конце 2022 г. Ван Вэньбинь процитировал данные Всемирного банка за июль 2022 г., согласно которым общая сумма взятых кредитов 49 африканскими странами составила 696 млрд долл., причем около 75 % кредитов было предоставлено международными организациями и частными финансовыми институтами [9].

Директор консалтинговой фирмы DCA China-Analytic отмечал: «Достаточно ли выдвинуть инициативу, чтобы напугать Пекин? Не обязательно. Во-первых, европейская попытка представить Global Gateway как своего рода версию 2.0 проекта «Пояс и Путь» игнорирует тот факт, что китайская программа также значительно эволюционировала. Вначале было верно, что Пекин в основном инвестировал в инфраструктуру или в доставку углеводородов в Китай. Но в последние годы проект «Пояс и Путь» адаптировался к новым приоритетам Си Цзиньпина в области разработки технологий для автомобилей, использующих альтернативные источники энергии, беспилотного вождения, возобновляемых источников энергии и цифровых и нейронных сетей» [24].

Ютта Урпилайнен, комиссар ЕС, отвечающий за политику развития, заявила в интервью журналистам: «Безусловно, ЕС сталкивается с серьезными проблемами в конкуренции с китайским проектом «Пояс и Путь», поскольку блок начинает работу с опозданием, как и США, а программа Пекина представляет собой инициативу на триллион долларов по финансированию инфраструктурных про-

ектов в развивающемся мире. Если сравнивать помощь в целях развития инфраструктуры развивающихся стран со стороны блока с помощью Пекина, то мы предоставляем гранты, а Китай выдает миллиардные кредиты» [16].

С 2015 по 2023 г. Китай предоставил финансовую помощь развивающимся странам (в основном странам Азии) в общем объеме более 300 млрд юаней (около 47 млрд долл.) по трем категориям — гранты, беспроцентные кредиты и льготные кредиты [6]. Гранты в основном были направлены развивающимся странам в рамках технического сотрудничества, материальной и гуманитарной помощи, а беспроцентные кредиты (некоторым странам АСЕАН) и льготные кредиты в основном предоставлялись странам — участницам проекта «Пояс и Путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей. Ведущие китайские банковские институты выдавали кредиты под обеспечение государственных гарантий стран-заемщиков, контргарантий первоклассных банков и государственных компаний, участников проектного кредитования, и при этом проводится юридическая экспертиза технико-экономического обоснования кредита и его соответствия основным требованиям, разработанным МВФ. Транспортные сети сопредельных с Китаем и РФ стран Центральной и Средней Азии, стран ЮВА характеризуются низким качеством, недостаточной густотой, имеют разную ширину колеи и слабые технические характеристики. Транзитные тарифы в странах Центральной Азии недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, а многократное пересечение границ приводит к большему затягиванию сроков доставки товаров. В случае реализации китайского проекта «Пояс и Путь» граничащие с Китаем страны смогут быстро провести модернизацию национальных транспортных сетей, в полной мере использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, приграничные государства получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест, что будет приводить к улучшению общей экономической ситуации. В инициативе создания «Пояса и Пути» главным образом речь идет о модернизации региональных инфраструктурных сетей и создании логистических центров для того, чтобы скорость континентальной транспортировки товаров и снижение себестоимости перевозок по маршруту АТР — Европа позволяли конкурировать с морским транспортом, а быстрая доставки товаров из Китая в порты стран ЮВА обеспечивала сокращение времени перевозки транзитных грузов морским транспортом странами региона в государства Европы, Африки, Южной Азии и Персидского залива. Сопредельные с Китаем страны охотно отзываются на предложение Пекина участвовать в реализации плана строительства «Пояса и Пути» в обмен на финансовую помощь КНР в деле строительства и модернизации своих транспортных сетей.

С тех пор как в 2013 г. Китай выдвинул инициативу «Пояс и Путь», страны АСЕАН использовали этот китайский проект для укрепления сотрудничества с КНР при реализации различных инфраструктурных проектов, причем к началу

2023 г. страны АСЕАН и Китай совместно инвестировали в строительство более 22 крупных инфраструктурных проектов, например китайско-лаосской и китайско-таиландской железнодорожных магистралей, железной дороги восточного побережья Малайзии и т. п. По сравнению с западными странами Китай проявляет большую гибкость в финансировании инфраструктурных проектов в развивающихся странах. С одной стороны, он может использовать средства государственных финансовых институтов, таких как Китайский банк развития, Китайский экспортно-импортный банк и Фонд Шелкового пути. С другой стороны, он может привлекать частные средства путем налаживания финансового партнерства с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций, Новым банком развития БРИКС, Всемирным банком и Международным валютным фондом, а используя диверсифицированные источники финансирования строительства инфраструктуры, китайское правительство может сделать его максимально привлекательным для частных инвесторов. Китай, в отличие от западных стран, более привержен долгосрочным инвестициям. Крупномасштабные капиталовложения в инфраструктурные проекты, такие как железные дороги, требуют значительного объема капитала, очень длительного, как правило, многолетнего строительства, а также высокого риска возврата капитала. Учитывая потенциальные риски и столкнувшись с подобными проблемами, многие западные страны предпочитают отказаться от финансирования масштабного инфраструктурного строительства в развивающихся странах. По данным аналитиков Всемирного банка, в начале 2023 г. КНР по объемам финансовой помощи развивающимся странам обогнала США и стала крупнейшим кредитором стран третьего мира [11].

С момента провозглашения инициативы «Пояс и Путь» в 2013 г. этот мегапроект получил положительную оценку в странах Юго-Восточной, Южной и Центральной Азии, Северной Африки, Центральной и Восточной Европы. Согласно Годовому отчету исследовательского центра «Пояс и Путь» Китайской академии общественных социальных наук «О развитии инициативы “Пояс и Путь” (2021 г.)», к началу 2022 г. проект привлек к участию 65 стран с общим населением в 4,6 млрд человек, или 62 % численности мирового населения. Общая площадь государств, участвующих в инициативе, достигла 50 млн кв. км, или 39 % от общей площади мировой суши, их совокупный объем ВВП составил 23 трлн долл., что составляет 31 % объема мирового ВВП [25].

В 2023 г. исполнилось десять лет инициативе «Пояс и Путь», и с момента запуска этого мегапроекта торговые отношения между Китаем и странами — участницами инициативы стали более тесными. На пресс-конференции, состоявшейся 1 марта 2023 г., помощник министра торговли КНР Чэнь Чуньцзян отметил, что за последнее десятилетие объем внешней торговли между Китаем и странами, расположенными вдоль маршрута «Пояса и Пути», значительно вырос и удвоился с 1,04 трлн долл. в 2013 г. до 2,07 трлн долл. в 2022 г. (при среднегодовом темпе роста в 8 %), а его доля в общем объеме внешней торговли Китая увеличилась с 25 % до 32,9 % [3]. В 2022 г. объем торговли между КНР и странами — участницами инициативы был на 3,2 процентных пункта выше, чем в 2021 г., и на 7,9 процентных пункта выше, чем в 2013 г., когда впервые был предложен проект «Пояс и Путь», причем общий объем торговли между Китаем

и странами — участницами мегапроекта в период с 2013 г. по 2023 г. составил 10,4 трлн долл., т. е. более 30 % от общего объема внешней торговли КНР за этот период. Он также заявил, что объем двусторонних инвестиций между Китаем и странами «Пояса и Пути» за этот срок превысил 270 млрд долл., к началу 2023 г. китайские предприятия инвестировали 57,13 млрд долл. в зоны экономического и торгового сотрудничества в странах, расположенных вдоль маршрута «Пояса и Пути», обеспечив создание 421 тыс. рабочих мест для местных жителей [6].

По данным Министерства торговли КНР, в 2022 г., «преодолевая неблагоприятное воздействие внешней среды, объем китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ) неуклонно увеличивался и вырос на 5,2 % в годовом исчислении до 985,37 млрд юаней (145,15 млрд долл.), а в долларовом выражении объем ПЗИ Китая вырос на 0,9 % до 146,5 млрд долл.». Из общего объема ПЗИ объем нефинансовых китайских ПЗИ в 2022 г. составил 785,94 млрд юаней, увеличившись на 7,2 % по сравнению с 2021 г. В 2022 г. объем нефинансовых ПЗИ Китая в страны, участвующие в инициативе «Пояс и Путь», достиг 20,97 млрд долл., увеличившись на 3,3 % по сравнению с 2021 г., что составило 17,9 % от общего объема нефинансовых ПЗИ КНР [27]. С 2013 по 2022 г. только центральные государственные предприятия Китая вложили средства в более чем 3,2 тыс. крупных проектов, а общий объем инвестиций Китая в страны-участницы достиг около 1 трлн долл., из них в виде помощи развивающимся странам (в основном, странам Азии) в общем объеме более 300 млрд юаней, а беспроцентные кредиты и льготные кредиты в основном предоставлялись в рамках проекта «Пояс и Путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей [5]. В 2022 г. аналитики Всемирного банка также предоставили оценку экономического вклада плана «Пояс и Путь» в развитие глобальной инфраструктуры и внешней торговли, в которой было отмечено, что реализация инфраструктурных проектов «Пояса и Пути» обеспечит увеличение объема торговли стран-участниц на 2,8–9,7 %, рост объема мировой торговли на 1,7–3,2 % и увеличение глобального реального дохода на 0,7–2,9 % [4].

Список литературы / References

1. Mororeschi. The EU Global Gateway: The narrow path between relevance and invisibility. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-eu-global-gateway/> (дата обращения: 01.03.2023).
2. Biz Quick Take: UK-Australia infrastructure plan to counter China? More empty talks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246536.shtml> (дата обращения: 17.05.2022).
3. BRI is pragmatic and open; 'debt trap' label not relevant China: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286797.shtml> (дата обращения: 24.03.2023).
4. Chen Qingqing, Cao Siqi. Biden's infrastructure plan for democratic countries a 'tactic' to lure allies with values. Feasibility of US-led infrastructure plan doubted, seen as 'have-to-do' gesture from politicians amid tit-for-tat sanctions with Beijing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1219682.shtml> (дата обращения: 14.03.2023).
5. China to push high-quality Belt and Road cooperation with participating economies: foreign minister. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1254197.shtml> (дата обращения: 08.03.2023).

6. China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS6400e3fca31057c47ebb1d4c.html> (дата обращения: 04.03.2023).

7. China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml> (дата обращения: 11.05.2022).

8. Feasibility of Biden's \$2 trillion infrastructure plan uncertain: analysts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220104.shtml> (дата обращения: 25.04.2021).

9. Feng Da Hsuan, Liang Haiming. West's smearing of BRI as 'debt trap' won't help developing countries. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/19/WS63c87d0ca31057c47ebaa756.html> (дата обращения: 26.01.2023).

10. Li Qiaoyi, Cui Fandi. EU's Global Gateway 'another rubber check' from West. Bloc's feeble credentials hurt credibility of infrastructure plan. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1240432.shtml> (дата обращения: 19.12.2021).

11. Li Zongguang. A closer look behind strong credit data. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/27/WS6420ee53a31057c47ebb6a76.html> (дата обращения: 18.03.2023).

12. Liu Yang. BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml> (дата обращения: 02.03.2023).

13. Gavass M., Pleeck S. The EU's Global Gateway Is Not a Groundbreaking Plan for Domination in Global Infrastructure. URL: <https://www.cgdev.org/blog/eus-global-gateway-not-groundbreaking-plan-domination-global-infrastructure> (дата обращения: 13.03.2023).

14. Ma Miaomiao. Recent leaders' meeting shows ASEAN countries seek balance while the U.S. tries to divide Asia. URL: https://www.bjreview.com/World/202205/t20220523_800294984.html (дата обращения: 24.05.2022).

15. Mu Lu. Biden's infrastructure scheme just a fantasy if US fails to back his rhetoric. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219659.shtml> (дата обращения: 27.03.2021).

16. Standish R. Global Gateway: Can The EU's Giant Infrastructure Plan Rival China's Belt And Road? URL: <https://www.rferl.org/a/eu-infrastructure-rival-china/31587365.html> (дата обращения: 12.03.2023).

17. RCEP, BRI contribute to global post-pandemic recovery: academics. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1221/c90000-10186474.html> (дата обращения: 28.12.2022).

18. Song Lin. G7 infrastructure plan can hardly rival BRI. 'Build Back Better World' can hardly rival BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202106/1226107.shtml>. China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml> (дата обращения: 07.05.2022).

19. Song Wei. US' latest pivot to African continent is full of geopolitical calculations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287827.shtml> (дата обращения: 28.03.2023).

20. Swedish scholar: How China is outpacing the US in Africa. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS638eee3ca31057c47eba2e61.html> (дата обращения: 09.12.2022).

21. The EU's Global Gateway: Groundbreaking initiative or smart rebranding? URL: <https://ecdpm.org/talking-points/eu-global-gateway-groundbreaking-initiative-smart-rebranding/> (дата обращения: 13.03.2023).

22. US should be happy to see its neighbors prosper in China-Latin America cooperation: Global Times editorial. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246111.shtml> (дата обращения: 14.01.2022).

23. US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11> (дата обращения: 16.11.2021).

24. With its 'Global Gateway', EU tries to compete with China's Belt and Road Initiative. URL: <https://www.france24.com/en/europe/20211203-with-its-global-gateway-eu-tries-to-compete-with-the-china-s-belt-and-road> (дата обращения: 25.03.2023).

25. Xiong Xinyi. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml> (дата обращения: 12.08.2021).

26. Yan Shaojun. Making meaningful connections. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd4376a31057c47ebb126d.html> (дата обращения: 17.03.2023).

27. Zhong Nan. China's outbound direct investment rises 5.2 % to \$145b. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5b321a31057c47ebae169.html> (дата обращения: 02.03.2023).

Поступила в редакцию (Received): 25.05.2023.

Доработана после рецензирования (Revised): 01.06.2023.

Принята к публикации (Accepted): 10.06.2023.