

**ГЛОБАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ  
НОВОЙ МОДЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА  
«ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

**Чэнь Лиюань**

*аспирантка, Белорусский государственный университет, г. Минск, Республика Беларусь,  
e-mail: liuisly77@gmail.com*

**Научный руководитель: В. Ф. Байнев**

*доктор экономических наук, профессор, Белорусский государственный университет,  
экономический факультет, г. Минск, Республика Беларусь, e-mail: baynev@bsu.by*

Задуманная 10 лет назад Инициатива Китая «Один пояс-один путь», в целом оцениваемая положительно, имеет и более ранние предпосылки, и возникшие за прошедший период отдельные споры и дискуссии. Стратегия «Один пояс-один путь», хотя и получила широкое одобрение, тем не менее, все еще несет риски в природе, политике и экономике.

**Ключевые слова:** Один пояс-один путь; глобальные факторы; природа; политика; экономика.

**GLOBAL FACTORS HINDERING THE DEVELOPMENT  
OF THE NEW MODEL OF «THE BELT AND ROAD»  
ECONOMIC COOPERATION**

**Chen Liyuan**

*PhD student, Belarusian State University, Minsk, Republic of Belarus, e-mail: liuisly77@gmail.com*

**Supervisor: V. F. Baynev**

*doctor of economics, professor, Belarusian State University, faculty of economics,  
Minsk, Republic of Belarus, e-mail: baynev@bsu.by*

Conceived 10 years ago, China's One Belt One Road Initiative, which is generally assessed positively, has both earlier prerequisites and some disputes and discussions that have arisen over the past period. The One Belt One Road strategy, although it has received wide approval, however, the project still carries risks in nature, politics and economics.

**Keywords:** One Belt One Road; global factors; nature; politics; economy.

**Введение.** Китайская инициатива «Один пояс – один путь» обычно рассматривается с точки зрения экономики (то есть с поиска экономических выгод) и политики (вероятная перемена в соотношении сил в регионе). Однако редко анализируются риски, оказывающие влияние на результаты деятельности этой инициативы в долгосрочной перспективе. Ведь, во-первых, у каждой страны-участницы

есть и собственные интересы, и это приводит к росту конкуренции участников, а, во-вторых, меняются интересы главного игрока проекта – Китая.

Позитивные итоги глобального проекта. Инициатива «Пояс и путь» (BRI) – это разносторонняя инициатива, охватывающая множество проектов, направленных на содействие потоку товаров, инвестиций и людей. При этом отмечается, что, несмотря на то, что главным инициатором проекта стал Китай, все участники (а это более 50 стран) получают выгоды.

При этом китайские власти расширяют цели проекта BRI как «национальную стратегию с экономическими, политическими, дипломатическими и военными элементами, а не просто серию инициатив [3]. Таким образом, BRI напрямую поддерживает многие элементы стратегии национальной безопасности Китая.

Говоря о роли BRI в тенденциях глобализации (то есть для других стран), следует учитывать, что развитие транспорта и инфраструктуры увеличивает объём торговли. BRI предназначена для поддержки развития и реформ всех провинций и регионов Китая путём вовлечения их в глобальное сотрудничество с регионами мира [1].

Можно отметить, что проект достаточно успешно преодолел глобальную угрозу пандемии, продолжая рост.

Новые тренды проекта BRI. Из новых трендов в развитии проекта выделяют несколько.

*Интерес Китая к Африке.* Китайские интересы на континенте охватывают не только природные ресурсы, но и вопросы торговли, безопасности, дипломатии и «мягкой» силы.

Таким образом, BRI, который в основном фокусируется на развитии крупных инфраструктурных проектов, является реальной надеждой для многих африканских стран с меньшими затратами и более эффективным способом (до сих пор китайские компании лидируют в области развития и совершенствования логистики и инфраструктуры). В результате – по состоянию на сентябрь 2020 г. 40 из 55 африканских стран подписали меморандум о взаимопонимании или иное соглашение по BRI [5]. Морские торговые пути помогают Китаю диверсифицировать свои цепочки поставок и создать Экономический проход Китай: Индийский океан – Африка – Средиземное море, чтобы соединить Африку с новыми морскими коридорами в Пакистане, Бангладеш, Шри-Ланке и Мьянме.

Важность Африки для Китая в этом отношении связана с её расположением в морской зоне, в которой Пекин надеется расширить своё присутствие и проецировать свою мощь [4].

Однако существуют опасения по поводу расширения китайских торговых путей. Основными группами таких рисков являются [2]: экологические риски; социальные риски; риски монополизации; управленческие риски. Кроме этого, называются и бизнес-риски, и риски устойчивости долга, и риски геополитики.

Автор подчеркивает, что США были одними из первых, кто выразил противоречивое отношение к китайскому проекту. В мае 2017 г. Д. Трамп направил делегацию из Совета национальной безопасности на первый форум «Один пояс – один путь», тем самым показав готовность США сотрудничать в рамках данной инициативы Китая. Однако после встречи с индийскими официальными лицами в

конце сентября того года министр обороны США Дж. Мэттис заявил, что китайско-пакистанский экономический коридор, часть пути «Один пояс – один путь», проходит через «спорную территорию», поэтому необходимо предпринять усилия для противодействия этой инициативе.

На самом деле китайский проект «Один пояс – один путь» может содержать иной вид риска – для самого Китая. На саммите в Пекине, проводившемся 25–27 апреля 2019 г., Си Цзиньпин признал критику «долговой ловушки». Он отметил, что «строительство высококачественной, стабильной, устойчивой к рискам инфраструктуры по умеренной цене поможет странам полностью использовать свои природные ресурсы» [3]. Это обнадеживающий сигнал, поскольку он показывает, что Китай стал лучше понимать долговые последствия проекта. В исследовании Центра глобального развития сделан вывод, что 8 из 63 стран, участвующих в китайском проекте, находятся под угрозой «долгового бедствия» [5].

Китай может стать жертвой «устаревающей модели сделки», которая подразумевает, что иностранный инвестор теряет позиции на переговорах, поскольку он вкладывает в принимающую страну больше средств. Инфраструктурные проекты, подобные тем, которые осуществляются в рамках проекта «Один пояс – один путь», являются классическим примером этой модели, поскольку они слишком сложные, привязаны к определенной локации и не принесут экономической пользы, если оставить их незавершенными.

В связи с этим некоторые страны-партнеры инициативы в настоящее время требуют пересмотра условий, как правило, уже после начала осуществления проектов. Китай, возможно, будет вынужден пойти на дополнительные уступки, чтобы сохранить проекты на прежнем уровне.

Кроме того, многие страны – участники проекта «Один пояс – один путь» находятся в зоне риска, в том числе Пакистан – крупный получатель инвестиций по этой схеме. Помимо высоких политических, экономических и дефолтных рисков в стране также низки показатели образования. Согласно одному из докладов, Пакистан по уровню грамотности населения находится на 180-м месте среди 221 страны. Это создает потенциальные риски для китайских инвестиций в Пакистане, поскольку исследования говорят о том, что инвестиции в инфраструктуру способствуют росту только в странах с высоким уровнем человеческого капитала. Китай сам получает выгоду от своих инфраструктурных инвестиций, поскольку значительные средства были направлены и на развитие образования [4].

Наконец, рассматриваемый проект еще больше может укрепить государственный сектор Китая, тем самым увеличив одну из долгосрочных угроз его экономике. Согласно исследованию Американского института предпринимательства, на долю частных фирм в первом полугодии 2019 г. пришлось лишь 28 % инвестиций проекта Си Цзиньпина «Один пояс – один путь», что на 12 % меньше, чем за аналогичный период 2017 г. Масштаб инициативы Си Цзиньпина вкупе с низкой рентабельностью означает, что проекты по этой схеме могут нуждаться в значительной поддержке китайских банков. Проекты, осуществляемые в рамках концепции «Один пояс – один путь», затем неизбежно будут конкурировать за дополнительные средства с внутренним частным сектором Китая, который и без того сталкивается с высоким налоговым бременем и сложностями из-за торговой войны с США.

### Библиографические ссылки

1. Один пояс и один путь [Электронный ресурс]. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Один\\_пояс\\_и\\_один\\_путь](https://ru.wikipedia.org/wiki/Один_пояс_и_один_путь) (дата доступа: 08.09.2022).
2. Китайская Инициатива «Пояс и путь»: Подробный анализ [Электронный ресурс] // Новости Китая. 02.10.2021. URL: <https://prc.today/kitajskaya-inicziativa-poyas-i-put-podrobnyj-analiz/> (дата доступа: 12.09.2022).
3. Лю Ижу, Авдокушин Е. Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая [Электронный ресурс] // МГУ им. М. В. Ломоносова, Москва, Московский педагогический государственный университет. 2019. № 1. URL: <https://orcid.org/0000-0001-5878-9639> (дата доступа: 12.09.2022).
4. Итоги развития проекта «Один пояс – один путь» [Электронный ресурс]. 2019. URL: [http://www.belta.by/ru/articles/dossier/K-vizitu-Predsedatelja-KN-R-Si-Tszinpina-v-Belarus\\_i\\_997.html](http://www.belta.by/ru/articles/dossier/K-vizitu-Predsedatelja-KN-R-Si-Tszinpina-v-Belarus_i_997.html) (дата доступа: 9.10.2022).
5. Бучкина А. А. Риски инициативы «Один пояс – один путь» [Электронный ресурс] // Горизонты гуманитарного знания. 2020. № 1. URL: <https://cyber-leninka.ru/article/n/riski-initsiativy-odin-poyas-odin-put/viewer> (дата доступа: 12.10.2022).