

А. М. Туровец¹, Д. А. Солодовникова²

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь,

¹imprudance@gmail.com, ²solodovnikovadasha007@gmail.com

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И УГРОЗЫ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»

Оценка перспективных направлений развития глобальной инициативы Китая «Пояс и Путь» позволяет определить ключевые направления развития различных регионов с учетом стратегических целей. Описание основных элементов влияния позволяет сформировать набор ключевых рисков для участников партнерских программ с точки зрения экономического и технологического суверенитета. Возрастает важность поиска оптимальных решений при привлечении связанного финансирования инфраструктурных логистических проектов.

Ключевые слова: *инвестиционные проекты, транспортные коридоры, глобальные стратегии, экономический суверенитет, логистические системы*

A. Turovets¹, D. Solodovnikova²

School of Business of BSU, Minsk, Belarus,

¹imprudance@gmail.com, ²solodovnikovadasha007@gmail.com

CURRENT CHALLENGES AND THREATS TO THE IMPLEMENTATION OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE

The assessment of prospective directions of development of China's global initiative "Belt and Road" allows identifying the key directions of development of various regions with regard to strategic goals. Description of the main elements of influence allows to form a set of key risks for the participants of the partnership program in terms of economic and technological sovereignty. The importance of finding optimal solutions when attracting tied financing for infrastructure logistics projects increases.

Keywords: *investment projects, transport corridors, global strategies, economic sovereignty, logistics systems*

Инициатива «Пояс и путь» (ИПП) – это долгосрочная экономическая и политическая стратегия Китая, направленная на ускорение экономического развития внутри страны и в развивающихся странах, а также на усиление глобального влияния Китая. В последнее время инициатива столкнулась с некоторыми неудачами, особенно в связи с пандемией COVID-19, в результате чего объем китайских инвестиций в страны ИПП сократился почти наполовину и составил около 60 млрд. долл. США в год. Тем не менее, ИПП продолжает оставаться важным инструментом внешней политики и экономической стратегии Китая.

Инициатива ИПП была сформирована председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году и определила два основных коридора развития: западный сухопутный «Экономический пояс Шелкового пути», соединяющий Китай с Центральной Азией и Европой, и южный «Морской Шелковый путь XXI века», проходящий через Южную и Юго-Восточную Азию и достигающий Африки и Латинской Америки. Основной целью инициативы на сегодняшний день является удовлетворение огромного спроса развивающихся стран на инфраструктуру и достижение ее планируется за счет избыточных промышленных мощностей и глобальных амбиций Китая. Помимо создания новых инфраструктурных проектов для китайских компаний и стимулирования торговли и инвестиций, одной из важных задач Китая является создание

собственной глобальной сферы влияния путем приведения стран-партнеров в соответствие с долгосрочными стратегическими интересами Китая. По состоянию на апрель 2023 года 149 стран присоединились к ИПП, подписав меморандумы о взаимопонимании (рис. 1) [1].

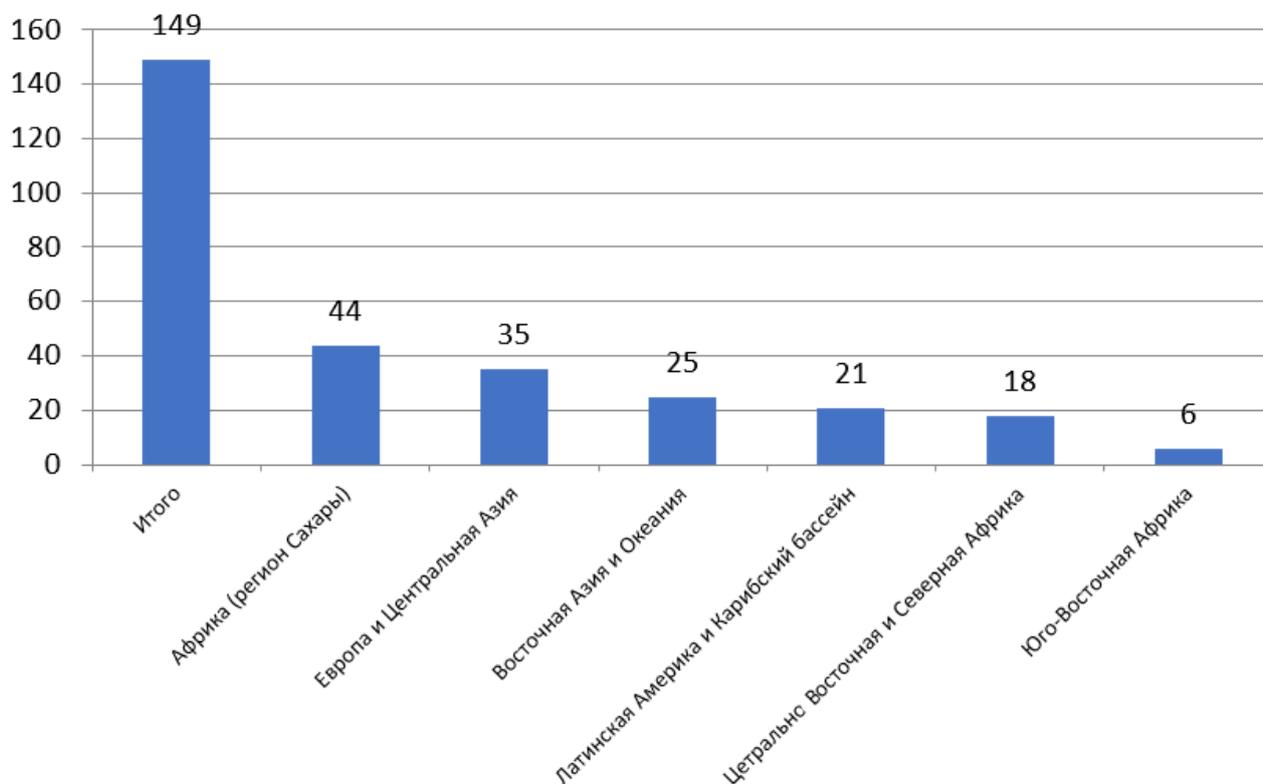


Рис.1. Количество стран инициативы ИПП по регионам

За последние годы накопилось достаточно большое количество узких мест из-за недостатков первоначальной концепции ИПП, которые китайское правительство пытается исправить. Многие из проблем имеют экономическую природу и связаны с высоким уровнем не возврата кредитных ресурсов и нерентабельными инвестициями. Для привлечения внимания новых участников в инициативу включены руководящие принципы «зеленого» развития и планы по созданию цифровых транспортных коридоров. Данные факты подчеркивают, что ИПП по-прежнему рассматривается китайским правительством как важный экономический и политический инструмент.

Поскольку Китай не публикует полные данные об инвестиционных проектах во всех странах-партнерах по ИПП, достаточно сложно определить текущий уровень участия Китая в финансировании проектов инициативы. По оценкам, основанным на транзакционных данных, стоимость китайских инвестиционных и строительных проектов в 149 странах ИПП в 2022 году составила около 67,8 млрд долл. США. Это гораздо меньше, чем до пандемии COVID-19, когда ежегодный объем инвестиций превышал 100 млрд долл. США. Однако в то же время доля стран ИПП в общем объеме привлекаемых инвестиций от Китая увеличилась. Растущее значение стран ИПП также прослеживается в международной торговле Китая: в 2023 году на долю партнеров по ИПП приходилось 29,7 % от общего объема торговли по сравнению с 25 % в 2019 году. Объем торговли Китая с основными странами ИПП также более чем удвоился с 2015 по 2022 гг., что подтверждает важность стран инициативы для будущего экономического развития Китая.

Общий объем инвестиций в 2023 году почти на 80 % превысил показатель 2022 года и позволил довести общий объем сотрудничества со странами, подписавшими инфраструктурную инициативу, до более чем 1 трлн долл. США с 2013 года.

Значительно выросли инвестиции в высокотехнологичные проекты, включая производство электромобилей. Согласно исследованиям, в сектор производства аккумуляторов было вложено около 8 млрд долл., что было обусловлено планами строительства завода по производству аккумуляторов в Южной Корее и автомобильных заводов в таких странах как Таиланд, Вьетнам, Бразилия и Венгрия. Динамика инвестиций Китая представлена на рис. 2.

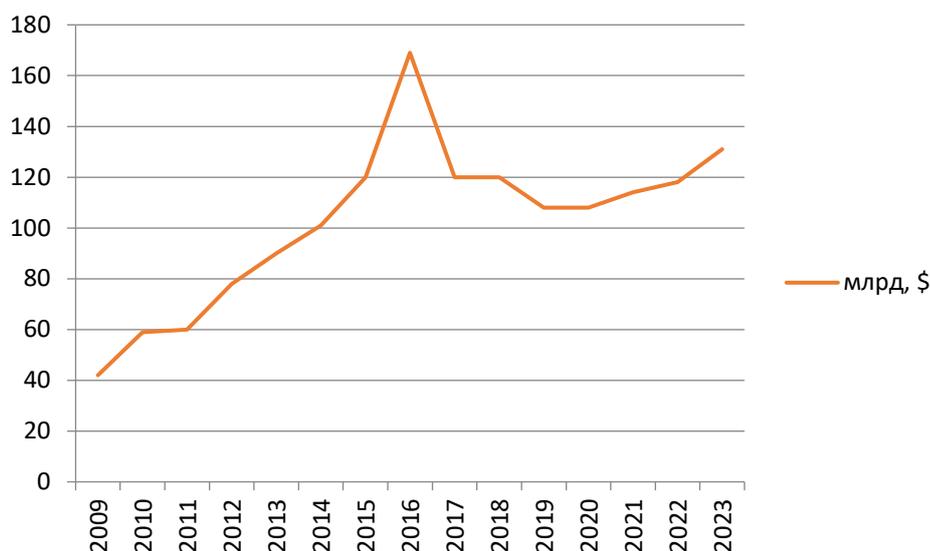


Рис.2. Динамика инвестиций Китая в рамках ИПП

Грандиозный план Пекина по соединению Востока с Западом с помощью инициативы «Пояс и путь», по прогнозам некоторых аналитиков, позволит увеличить мировой валовой внутренний продукт на 4,2 %. Состоящий из шести экономических коридоров, сухопутный "Пояс" и морской "Путь" соединяют Китай с Юго-Восточной Азией, Африкой и, в конечном счете, Европой. По оценкам специалистов, транспортные проекты вдоль коридоров ИПП могут в конечном итоге сократить время в пути на 12 % и увеличить объем международной торговли в диапазоне 4-12 % [2].

Однако, несмотря на то, что у многих экспертов инициатива вызывает положительную реакцию, учитывая ее потенциал в плане инвестиций, рабочих мест, трансформационных инфраструктурных проектов и общего экономического развития, некоторые относятся к нему с растущей тревогой, особенно в связи со снижением эффективности использования активов и последствиями того, что некоторые страны не смогут выполнить взятые на себя долговые обязательства.

Действительно, можно утверждать, что некоторые страны-получатели уже начинают ощущать негативные последствия китайского финансирования ИПП, когда менее строгие и прозрачные условия инвестирования по сравнению с требованиями, которые предъявляет Международный валютный фонд (МВФ), наряду с избыточным количеством капитальных вложений, особенно в области инфраструктурных проектов, не приносят прогнозируемого экономического эффекта. Согласно аналитических данных, в период с 2008 по 2021 гг. Китай потратил около 240 млрд долл. США на спасение более чем 20 стран, оказавшихся в затруднительном финансовом положении, включая Аргентину, Пакистан, Украину, Шри-Ланку и Замбию, причем 80 процентов этого внепланового финансирования пришлось на период

с 2016 по 2021 гг. Другие страны, включая Гану, Кению, Эфиопию и Непал, пытаются договориться о более выгодных условиях, а Италия официально уведомила Пекин о своем полном отказе от участия в ИПП.

Кроме того, в рамках проведенных исследований установлено, что средняя процентная ставка по китайским кредитам на реструктуризацию и спасение долга составляет около пяти процентов, тогда как по кредитам МВФ – два процента. Следовательно, страны начинают опасаться потенциальных последствий и кредитных рисков, связанных с финансированием ИПП, включая попадание в долговую ловушку и сокращения влияния на региональную геополитическую ситуацию.

Самый известный пример так называемой китайской «дипломатии долговых книг» связан со строительством порта Хамбантота в Шри-Ланке, который по завершении работ (стоимостью около 1,3 млрд долл. США) не принес ожидаемой экономической прибыли, в результате чего правительство Шри-Ланки не смогло погасить долг перед Китаем. В итоге это привело к тому, что Китай получил портовую инфраструктуру на условиях 99-летней аренды.

Другим ярким примером того, как геостратегия и геополитические решения снижают аспекты экономического развития, является случай государства Непал, который является перспективным для тех возможностей и мультипликативных эффектов, которым должен способствовать ИПП. Непал присоединился к инициативе в 2017 году, и было объявлено о ряде грандиозных проектов, таких как Транс-Гималайская сеть коммуникаций. Однако ни один из них до сих пор не реализован. А на правительственном уровне Непал и Китай никак не могут договориться о том, являются ли ряд проектов, финансируемых Китаем, которые в настоящее время находятся в стадии реализации, только экономической частью инвестиций в рамках ИПП. Наглядный пример – международный аэропорт Покхары, развитие которого Китай называет логистическим проектом, что не имеет подтверждения в профильных министерствах Непала.

Причинами неустойчивой позиции Непала в отношении инициативы во многом объясняется Индией. Уязвимый в экономическом плане и слабо развитый по международным показателям, Непал образует естественный буфер между двумя соперничающими экономическими сверхдержавами – Китаем и Индией – и поэтому имеет важное геостратегическое значение. Поэтому ему приходится балансировать между двумя могущественными соседями, пытаясь сохранить равновесие экономических интересов.

Отражением сложности этих трехсторонних отношений является тот факт, что большинство прямых иностранных инвестиций в Непал в последнее время поступает из Китая, а основная часть торговли Непала осуществляется с Индией. Таким образом, долгосрочное будущее и процветание Непала во многом зависят от китайских инвестиций, в то время как краткосрочная экономическая стабильность зависит от торговли с Индией. Исходя из этого Непал должен выработать оптимальное решение, которое позволит с одной стороны максимально использовать возможности, открывающиеся благодаря экономической интеграции в рамках ИПП, наряду с обеспечением своей экономической безопасности. В случае с Непалом ему приходится проводить тонкую настройку экономических элементов своей логистической системы, стараясь не отклоняться слишком далеко в одну сторону, что в определенной степени объясняет трудности, с которыми он столкнулся при реализации потенциальных преимуществ инициативы.

Наряду с этими фактами ситуацию в Гималаях осложняет роль США, которые пытаются противостоять китайскому влиянию в Непале с помощью своей программы «Непальский договор» в рамках корпоративной стратегии «Вызовы тысячелетия», которая предоставила грант в размере 500 млн долл. США. Реализации данной стратегии предусматривает, что правительство Непала выделит дополнительно 197 млн. долл. США, чтобы помочь удовлетворить

потребности Непала в надежной и доступной генерации энергии и улучшенной транспортной инфраструктуры. С учетом того, что основным недостатком ИПП сегодня многие эксперты называют отсутствие прозрачности в механизмах финансирования, особенно в отношении долгосрочных долговых проектов, США предложили более прозрачную схему, которая предусматривает предоставление грантов, как комплексных вложений в инфраструктуру вместе с политическими и институциональными реформами, отвечающими строгим стандартам стратегического управления, борьбы с коррупцией и соблюдения экономических свобод. Данная стратегия рассматривается Китаем как один из инструментов сокращения экономического влияния в регионе и замедления темпов развития инициативы ИПП.

Для многих участников реальность финансирования в рамках инициативы становится все более ощутимой, поскольку страны-участницы ИПП все больше понимают, что Китай не является обычным кредитором, а многие его инвестиции имеют геостратегическое измерение, благодаря которому инвестиционные проекты позволяют Китаю расширять свои экономические и географические сферы влияния, независимо от низкой экономической целесообразности некоторых проектов. В период обострения геополитической напряженности в мире, когда странам приходится тщательно обдумывать портфель своих стратегических партнеров, наличие большого количества негативных оценок существенно сокращает возможности Китая для экономической экспансии в фокусных регионах.

Отсутствие экономической выгоды, непрозрачность финансирования и замедление темпов роста китайской экономики – все это может поставить под сомнение жизнеспособность ИПП, как не просто экономического проекта, а скорее инструмента геополитики с глубокими геостратегическими последствиями, в том числе способный оказывать существенное влияние на экономический и технологический суверенитет.

Таким образом, спустя десятилетие после начала реализации инициативы опасения по поводу суверенных возможностей стран-партнеров начинают играть существенную роль в сравнении с потенциальными выгодами от реализации проектов в рамках ИПП, увеличивая тем самым количество противоречий и существенно замедля темпы развития региональных логистических систем.

Список использованных источников

1. Number of countries that have joined China's Belt and Road Initiative (BRI) as of July 2023, by continent [Электронный ресурс]. – 2024. – Режим доступа: <https://www.statista.com/statistics/1347393/china-number-of-bri-partner-countries-by-region/>. – Дата доступа: 21.03.2024

2. Туровец, А. М. Региональный аспект развития транспортно-логистических услуг КНР-Беларусь-Европа // А.М.Туровец, А.А.Вашило // Экономический бюллетень Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь. – 2023. – № 9. – С.42– 49