

Экономика

Инициатива «Пояс и Путь 2.0» и Россия

© 2019

Б.А. Хейфец, Н.С. Степанов

В статье анализируется 6-летний период реализации глобального китайского проекта «Один пояс, один путь» (ОПОП), или Инициатива «Пояс и Путь» (ПиП). Выделяются его позитивные стороны: расширение числа участников и сфер их взаимодействия, создание мощной финансовой базы, создание новых трансграничных транспортных маршрутов, увеличение торговли и инвестиций у стран — участниц проекта. Определены проблемы, среди которых выделяются непрозрачность проектов ОПОП, недостаточный учет национальных интересов и местных потребностей партнеров Китая, усиление их геополитических рисков, «долговая ловушка» китайских кредитов. Предложены возможные пути углубления российско-китайского взаимодействия на новом этапе развития «ПиП 2.0».

Ключевые слова: «Один пояс, один путь», «мягкая сила», гибридное экономическое партнерство, долговая ловушка, сопряжение с ЕАЭС, четвертая промышленная революция, Северный морской путь (СМП).

DOI: 10.31857/S013128120007999-9

Первые итоги проекта ОПОП

В марте 2019 г. исполнилось 6 лет, как Си Цзиньпином был провозглашен новый геополитический и геоэкономический проект Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века (МШП). Ввиду расширения горизонтов проекта и в связи с желанием дать ему более лаконичное название возникли термины «Один пояс, один путь» (ОПОП) и Инициатива «Пояс и Путь» (Belt and Road Initiative — BRI). Но более важно то, что ребрендинг дает более четкое обозначение его главной цели — создание пояса (сети) партнеров (друзей, союзников) на основе общих, прежде всего экономических, интересов.

Активная реализация данного проекта началась уже в 2014–2015 гг. За последние 5 лет состоялось два крупных форума на самом высоком уровне по международному сотрудничеству в реализации проекта ОПОП. В мае 2017 г. на первом форуме было около 30 участников и 70 почетных гостей, свыше 100 государств и международных организаций выразили поддержку проекту ОПОП. В апреле 2019 г. состоялся второй еще более предста-

Хейфец Борис Аронович, д. э. н., главный научный сотрудник Института экономики РАН, Москва, профессор Финансового университета при Правительстве РФ. E-mail: bah412@rambler.ru.

Степанов Никита Сергеевич, к. э. н., старший научный сотрудник Института экономики РАН. E-mail: nikitosstepanov@gmail.com.

вительный такой форум. В его работе приняли участие 37 глав государств, почти 5 тыс. зарубежных гостей из более чем 150 стран и свыше 90 международных организаций.

Согласно официальным данным, на конец марта 2019 г. к ОПОП присоединились 125 стран и 29 международных организаций, было подписано 173 различных документа о сотрудничестве¹. Многие из данных стран не расположены вдоль уже объявленных коридоров ОПОП. В то же время некоторые страны, лежащие вдоль заявленных маршрутов ОПОП, не подписали соглашения об участии в проекте. В целом официального полного списка участников ОПОП до сих пор не обнародовано. В докладе Сити банка, посвященном 5-летию ОПОП, приводится таблица участвующих в ОПОП государств, насчитывающая 84 позиции (табл. 1). В любом случае, по числу участников ОПОП — крупнейший глобальный геоэкономический проект за всю историю существования мировой экономики.

Отчасти неопределенность количества участников связана с тем, что по мере реализации расширяется сам первоначальный проект ОПОП — как в отношении охватываемых секторов человеческой деятельности, так и новых его маршрутов. Это «Цифровой шелковый путь», «Пояс и Путь» в стандартизации, «Зеленый путь», «Инновационный пояс и путь», «Чайный шелковый путь», «Полярный шелковый путь» через акваторию Северного Ледовитого океана², «Степной шелковый путь» через территорию Монголии и т.п. ОПОП охватил огромные территории с населением 4,4 млрд человек по всему миру — от Азии и Европы до Африки, Латинской Америки, южной части Тихого океана. Совокупный ВВП государств-участников оценивается в 23 трлн долл.³

По проекту ОПОП Китай активно сотрудничает с международными организациями и региональными интеграционными объединениями: ШОС, АСЕАН, АТЭС, БРИКС, Центральная и Восточная Европа (16+1), Форум сотрудничества Китая и арабских государств, Евразийский экономический союз, Африканский союз, ЕС, Сообщество государств Латинской Америки и Карибского бассейна и некоторыми другими.

Таблица 1

Географическое распределение стран, вовлеченных в проект ОПОП (конец 2018 г.)

СНГ, Кавказ, Центральная Азия	Восточная и Юго-Восточная Азия, Тихоокеанский регион	Южная Азия	Центральная и Юго-Восточная Европа	Ближний Восток и Северная Африка	Америка	Африка, южнее Сахары
Армения Азербайджан Беларусь Грузия Казахстан Кыргызстан Молдова Монголия Россия Таджикистан Туркменистан Украина Узбекистан	Бруней Камбоджа Восточный Тимор Индонезия Лаос Малайзия Мьянма Новая Зеландия Ниуэ Папуа — Новая Гвинея Филиппины Сингапур Южная Корея Таиланд Вьетнам	Афганистан Бангладеш Бутан Индия Мальдивы Непал Пакистан Шри Ланка	Албания Австрия Босния и Герцеговина Болгария Хорватия Чешская Республика Эстония Греция Венгрия Латвия Литва Македония Черногория Польша Румыния Сербия Словакия Словения	Бахрейн Египет Иран Ирак Израиль Иордания Кувейт Ливан Ливия Марокко Оман Палестина Катар Саудовская Аравия Сирия Тунис Турция ОАР Йемен	Антигуа и Барбуда Доминика Гайана Панама Тринидад и Тобаго Уругвай	Эфиопия Мадагаскар Сенегал ЮАР

Источник: Citigroup (2018) *China's Belt and Road at Five. A Progress Rept. December. P. 8. [8]*

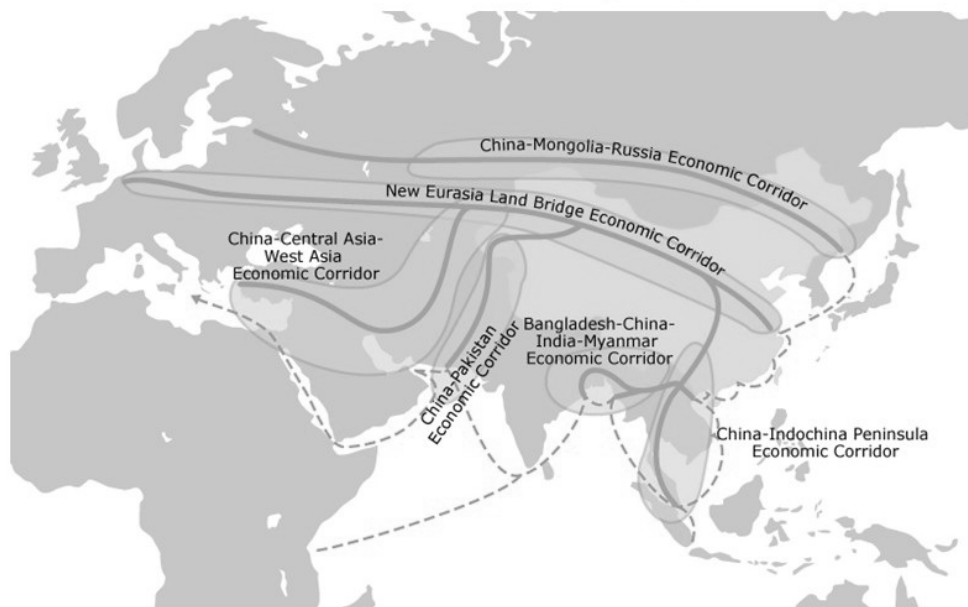
The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa

Рис. 1. Трансграничные маршруты ОПОП.

Источник: URL: <https://www.businessinsider.com/chinas-most-ambitious-megaproject-the-new-silk-road-mapped-2018-3>

Реализация ОПОП дает ощутимые позитивные результаты. В 2014–2018 гг. внешняя торговля товарами Китая со странами, поддерживающими ОПОП, превысила 6 трлн долл., ее среднегодовые темпы роста составили 27,4%, то есть были значительно выше темпов экономического роста⁴. При этом еще быстрее развиваются новые формы взаимодействия. Так, в 2018 г. объем интернет-торговли Китая со странами, поддерживающими ОПОП, превзошел 20 млрд долл., увеличившись на 50% по сравнению с 2017 г. В 2014–2018 гг. ПИИ Китая в страны ОПОП превысили 90 млрд долл., а объемы подрядных работ, выполненных китайскими компаниями, составили более 400 млрд долл.⁵.

ОПОП по данным финансовым показателям уже превзошел знаменитый План Маршалла, предложенный после Второй мировой войны США европейским странам. В рамках плана Маршалла с 1948 г. по 1951 г. США вложили в реконструкцию Европы 13 млрд долл. (эквивалентно 115 млрд долл. в текущих ценах). Это соответствовало примерно 1% ВВП США и принимающих помощь европейских стран в расчете на год. Объем китайских вложений в страны ОПОП в 2014–2018 гг. составлял 0,8% китайского ВВП и 0,7% ВВП принимающих стран ежегодно⁶. По оценкам, общие затраты на реализацию проектов ОПОП могут составить от 4 до 8 трлн долл.⁷.

За 2014–2018 гг. между Китаем и странами ОПОП было открыто 1239 новых международных маршрутов, что составляет 69,1% от общего числа китайских международных маршрутов за этот период⁸. Строительство масштабных инфраструктурных проектов будет продолжаться (рис. 1).

В 2019 г. большая группа экспертов Всемирного банка опубликовала объемное аналитическое исследование об ОПОП, в котором делается вывод, что данный проект потенциально может существенно увеличить межгосударственную торговлю и инвестиции, а также и улучшить условия жизни граждан. Потенциал роста торговли оценивается

в 30%, инвестиций — в 70%. Многие страны — участницы проекта, особенно государства с низким уровнем дохода, как правило, слабо интегрированные в региональные и мировые рынки и в глобальные цепочки создания добавленной стоимости, могут получить дополнительные возможности для развития⁹.

Проект ОПОП вызвал широкий резонанс в мировом сообществе. При этом наряду с позитивными откликами и ожиданиями появилось немало критических оценок. Попробуем дать собственную оценку ситуации в связи с реализацией ОПОП, уделив особое внимание последствиям этого проекта для России.

Гибридное мегапартнерство

ОПОП представляет собой новый вид экономического партнерства. Идея его создания была озвучена в период, когда начались переговоры по принципиально новым трансрегиональным экономическим партнерствам — Транстихоокеанскому и Трансатлантическому, с инициативой создания которых выступили США. Их отличала практически полная либерализация взаимной торговли товарами и услугами (упразднялось свыше 90% импортных пошлин¹⁰), а также трансграничного перемещения инвестиций. Кроме того, вводились некоторые современные правила регулирования экономики и взаимного сотрудничества в части защиты интеллектуальной собственности, происхождения продукции, предотвращения недобросовестной конкуренции, охраны окружающей среды и т.п. Эти правила были обязательными для всех участников новых экономических партнерств и нашли практическое отражение в уже вступивших в силу такого рода соглашениях: Всеобъемлющем и прогрессивном соглашении о Транстихоокеанском партнерстве, Всеобъемлющем экономическом и торговом соглашении между ЕС и Канадой, Соглашении об экономическом партнерстве между ЕС и Японией, Соглашении о зоне свободной торговли (ЗСТ) между ЕС и Вьетнамом. А такие соглашения являются единственным институтом регулирования отношений стран-участниц, которые пользуются преференциями партнерств.

В отличие от этих экономических мегапартнерств, в ОПОП предложен мягкий подход к участию в данном проекте, не предусматривающий принятия на себя конкретных обязательств, то есть заключения одного основного договора. Достаточно публично заявить об одобрении проекта и подписать меморандум. Это откроет путь к политическому, экономическому или научно-техническому взаимодействию с Китаем в рамках ОПОП.

В ОПОП будет несколько ЗСТ с различным уровнем взаимодействия их участников, будут также использоваться другие, апробированные в международной практике формы экономического взаимодействия. Присоединиться к ОПОП могут любые заинтересованные государства, организации и бизнес-структуры, которые самостоятельно выбирают желательный для себя уровень и формат сотрудничества. Поэтому проект может быть отнесен к категории *гибридных экономических партнерств*¹¹. При этом Китай не отказывается от использования других форм регионализации, в том числе по модели либеральных экономических мегапартнерств. Так, он выступает основным инициатором создания Регионального всеобъемлющего экономического партнерства (РВЭП), переговоры по которому ведут 10 государств АСЕАН, Китай, Республика Корея, Япония, Индия, Австралия и Новая Зеландия. В рамках данного партнерства предполагается обнулить более 90% импортных пошлин во взаимной торговле участников¹².

К позитивным сторонам ОПОП следует отнести и умение китайской стороны выбирать привлекательные для других стран приоритеты взаимодействия и оперативно корректировать стратегию проекта. Таким новым приоритетом в 2019 г. стал инновационный «Цифровой шелковый путь», о котором ничего не говорилось в предыдущих документах по ОПОП. Он включает практически все сферы, связанные с технологиями

четвертой промышленной революции (искусственный интеллект, квантовые вычисления, большие данные, «облачные» вычисления, строительство «умных» городов и т. п.). Их развитие уже сейчас определяет экономику XXI века.

С другой стороны, ОПОП является отражением китайской политики «мягкой силы», которая предусматривает последовательную и постепенную внешнеполитическую и внешнеэкономическую экспансию Китая в глобальной экономике. Она выражается в целом ряде стратегических проектов — ШОС, БРИКС и БРИКС плюс, Партнерство для Новой промышленной революции и т. п. При этом ОПОП может стать самым успешным таким проектом в силу охвата большого количества стран и постоянного расширения сфер сотрудничества, учитывающего изменяющиеся условия развития.

Есть еще одна важнейшая предпосылка для реализации ОПОП. Это серьезная материальная база, которой обладает Китай для реализации данного проекта. На начало 2017 г. «большая четверка» коммерческих китайских банков, принадлежащих государству, — Банк Китая, Сельскохозяйственный банк Китая, Китайский строительный банк и Промышленный и коммерческий банк Китая — финансировала займы и приобретение акций для проекта БРИКС. 38% этого финансирования пришлось на государственный Китайский банк развития и только 11% — на Экспортно-импортный банк Китая и совсем недавно начинавшие свою деятельность новые организации — Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Новый банк развития БРИКС¹³.

В этом плане ОПОП, на первый взгляд, более привлекательный проект для третьих стран, чем выдвинутая Россией в 2016 г. сходная идея создания Большой Евразии от Лиссабона до Владивостока, у которой нет подобной экономической подпитки.

Проблемы ОПОП

Было бы ошибкой считать, что у проекта ОПОП нет серьезных оппонентов как из развитых, так и развивающихся стран.

Многие проекты в рамках инициативы ОПОП отменяются, пересматриваются или задерживаются. Принимающие страны переосмысливают расходы и выгоды, которые они получают в результате сотрудничества с Китаем¹⁴. В ОПОП Китай реализует такую модель финансирования, при которой основная часть займов фактически поступает китайским компаниям — строительным фирмам, производителям различных необходимых товаров и поставщикам услуг. То есть кредитование «самих себя». При этом не надо переоценивать сравнительно небольшую плату за подобные кредиты. Китайские компании, участвующие в подобных проектах, могут заложить свою норму прибыли в цену поставляемых ими товаров и услуг, что дает совершенно другую оценку стоимости китайских кредитов. Кроме того, Китай страхует свои кредиты, беря в их обеспечение с кредитруемых государств ликвидные активы. Например, займы Венесуэле, Анголе, Эквадору обеспечены нефтью.

В докладе экспертов Центра новой американской безопасности¹⁵ указываются 7 основных проблем, которые проявились при реализации ОПОП. Среди них называются следующие.

1. Подрыв национального суверенитета

Китайские инвестиции дают «контроль над отдельными инфраструктурными проектами посредством соглашений о долевом участии, долгосрочной аренды или многолетних операционных контрактов».

2. Недостаток прозрачности

Китайские проекты часто влекут за собой «непрозрачные процедуры торгов по контрактам и финансовым условиям, которые не подлежат общественному контролю». Ситуацию затрудняет механизм реализации проектов в основном с помощью китайских подрядчиков.

3. Усиление финансовой нестабильности

Повышенный риск дефолта, трудности с погашением кредитов, некупаемость ряда проектов.

4. Недоучет местных потребностей

Китайские подрядчики не передают навыки местным работникам, а иногда используют несправедливые механизмы распределения прибыли и не ориентируются на местные экономические нужды.

5. Геополитические риски

Реализуемые Китаем проекты могут поставить под угрозу телекоммуникационную инфраструктуру страны-получателя.

6. Отрицательное воздействие на окружающую среду

Осуществляемые проекты в некоторых случаях не прошли соответствующую экологическую экспертизу, что может привести к серьезным последствиям для здоровья населения.

7. Потенциал для коррупции

В странах, которые имеют высокий уровень клептократии, проекты уже принесли серьезные доходы политикам и бюрократам.

Вот некоторые примеры неудачного сотрудничества в рамках реализации проекта ОПОП.

Так, Пакистан не согласился сотрудничать с Китаем по сооружению мощной дамбы на реке Инд, инвестиции в которую должны составить 14 млрд долл. Пакистан не смог договориться с Китаем и по некоторым другим ключевым проектам. Среди них железная дорога на сумму 10 млрд долл. в Карачи и аэропорт на 260 млн долл. для Гвадара¹⁶.

Непал отменил планы китайских компаний по строительству гидроэлектростанции в Будхи-Гандаки на 2,5 млрд долл., так как заключенные строительные контракты на нарушают правила, которые требуют предложений от многочисленных участников торгов¹⁷.

В Таиланде работа над высокоскоростной железной дорогой стоимостью 15 млрд долл. была отложена в 2016 г. из-за жалоб на то, что в данном проекте мало доходов получают тайские компании¹⁸.

В Танзании правительство возобновило переговоры с Китаем и государствами Оманского залива о доле от владения запланированным там портом стоимостью 11 млрд долл. в городе Багамоио. Танзания хочет, чтобы ее жители получали больше, чем просто налоги, взимаемые с порта¹⁹.

Важно и то, что проект ОПОП сталкивается с серьезной конкуренцией со стороны США и ЕС, которые имеют собственные планы по противодействию растущему влиянию Китая. Так, США расширяют свою инвестиционную программу до 60 млрд долл. для стран АТЭС через свою Международную финансовую корпорацию. Евросоюз также увеличивает свою программу развития связей со странами Азии, уделяя особое внимание принципам стабильности и прозрачности, которых, по оценкам некоторых экспертов, не хватает проекту ОПОП²⁰. ЕС проводит курс на создание современных экономических мегапартнерств с либеральными условиями трансграничного перемещения товаров, услуг и инвестиций. Заключены соглашения о ЗСТ с Вьетнамом, об Экономическом партнерстве с Японией.

ЕС беспокоит то, что политическое влияние, которое Пекин получает от своих инвестиций в Европу, является серьезным вызовом сплоченности Евросоюза. В 2017 г. Греция наложила вето на совместное заявление ЕС по правам человека в отношении Китая, а в 2016 г. Греция и Венгрия объединились, чтобы избежать критики Китая в совместном заявлении по территориальным вопросам в Южно-Китайском море. ЕС считает, что Китай использует ОПОП для получения контроля над стратегически важными объектами инфраструктуры²¹. За последние 10 лет китайские компании (в основном China

Ocean Shipping (Group) Company — COSCO и China Merchants Port Holdings Company Limited — CMPort) приобрели доли в терминалах 13 портов в Европе и Средиземноморье, в том числе в Греции, Испании, Италии, Бельгии, Франции, Голландии, Турции, Марокко и на Мальте (табл. 2). Эти терминалы обрабатывают около 10% грузоподъемности европейских контейнеров²².

Таблица 2

Китайские активы в европейских портах

Порт (страна)	Терминал	Бенефициары и доля владения
Пирей (Греция)	Piraeus Container Terminal	COSCO, 100%
Зеврюгге (Бельгия)	CSP Zeebrugge Terminals NV	COSCO, 85%
Валенсия (Испания)	Noatum Container Terminal	COSCO, 51%
Касабланка (Марокко)	Somaport	CMPort, 25%
Вадо-Лигуре (Италия)	Do Reefer Terminal	COSCO, 40%; QPL — 10%
Бильбао (Испания)	Noatum Container Terminal	COSCO, 40%
Роттердам (Нидерланды)	Euromax Terminal	COSCO, 35%
Стамбул (Турция)	Kumport	COSCO, 26%
Гавр (Франция)	Terminal Nord, Terminal de France	CMPort, 25%
Марсашлокк (Мальта)	Malta Freeport Terminal	CMPort, 25%
Марсель (Франция)	Malta Freeport Terminal	CMPort, 25%
Нант (Франция)	Terminal du Grand Ouest	CMPort, 25%
Антверпен (Бельгия)	Antwerp Gateway	COSCO, 20%

Источник: URL: <https://www.wpri.org/post/chinese-firms-now-hold-stakes-over-dozen-european-ports>

У проекта ОПОП есть немало оппонентов и из развивающихся стран. Это прежде всего Индия, которая не участвовала ни в первом, ни во втором международном форумах высокого уровня по ОПОП. Индия выступает против реализации китайских проектов в Пакистане проходит через оккупированный Пакистаном Кашмир, являющейся спорной территорией. Индия также считает, что данный проект плохо учитывает интересы других стран, многие из которых благодаря сотрудничеству с Китаем загоняются в «долговую ловушку». Этот вопрос требует отдельного рассмотрения.

Долговая зависимость

Китай стал крупнейшим мировым кредитором. На начало 2018 г. сумма задолженности всех стран мира перед Китаем составила около 5 трлн долл. (6% мирового ВВП), по сравнению с менее чем 500 млрд долл. в начале 2000-х годов (1% мирового ВВП). Основная часть задолженности приходится на торговые кредиты — 75%, на прямые кредиты — 7% и портфельные инвестиции — 8%. Если же учитывать иностранные активы, приобретенные китайскими компаниями, и прямые китайские инвестиции, общие финансовые требования Китая за рубежом составляли более 8% мирового ВВП в 2017 г.²³.

В 2000 г. произошла активная переориентация китайской экономики на внешнюю экспансию в рамках стратегии «Идти вовне». Это особенно наглядно показывает динамика китайских ПИИ за рубеж (рис. 2).

Реализация ОПОП стала новым этапом в политике внешней экспансии. В результате у отдельных стран — участниц проекта увеличиваются долговые обязательства, связанные с количеством кредитов и импортом китайского оборудования и материалов, что приводит к серьезному росту дефицита счетов по текущим операциям и сокращению истощающихся валютных резервов со всеми вытекающими негативными последствиями.

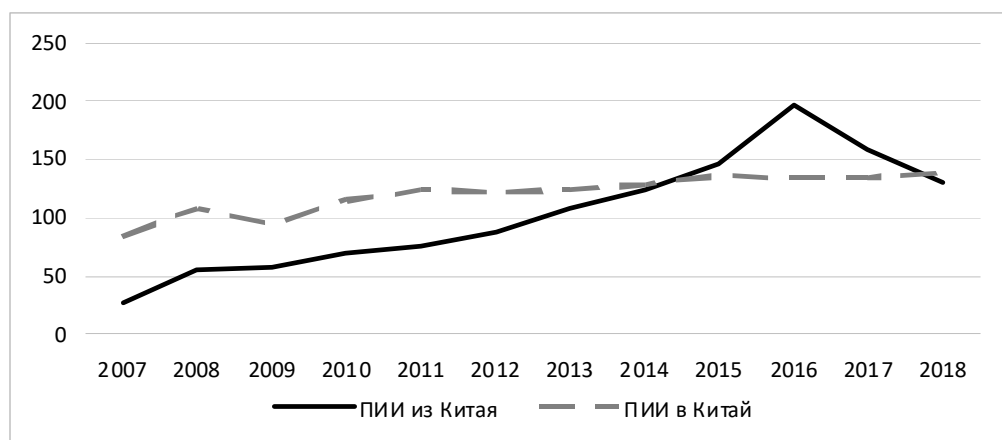


Рис. 2. Китайские ПИИ — новые тренды

Источник: UNCTAD (2019) *World Investment Report: Annex Tables*.

URL: <https://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Annex-Tables.aspx>

О росте задолженности отдельных стран перед Китаем дает представление рис. 3.

Как видно, из 50 должников Китая у 40 задолженность перед ним превышает 10% их ВВП, из которых у 5 (Джибути, Тонга, Мальдив, Республики Конго и Кыргызстана) она составляет более 30%.

Задолженность перед Китаем составляет у многих стран проекта ОПОП существенную часть их общей внешней задолженности. При этом с учетом уже заявленных кредитов она может существенно возрасти (табл. 3).

Таблица 3

Роль задолженности перед Китаем в формировании суверенного внешнего долга отдельных государств (на начало 2017 г.)

Страны	1. Общий внешний долг, млн долл.	2. Долг перед Китаем, млн долл.	3. Отношение 2:1, %	4. Ожидаемый объем кредитов по ОПОП, млн долл.
Кыргызстан	4068	1483	34,5	4564
Лаос	10782	4186	38,8	5471
Мальдивы	2775	879	31,7	1107
Монголия	9593	3046	31,8	2469
Пакистан	195239	6329	3,2	40021
Таджикистан	2906	1197	41,2	2807
Беларусь	25552	3094	12,1	3828
Камбоджа	6465	3191	49,4	3495
Эфиопия	39154	7314	18,7	3719
Кения	36957	4089	11,1	6879
Шри Ланка	69280	3850	5,6	2136

Источник: Hurley J., Morris S., Portelance G. *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Washington DC: Center for Global Development. 2018. Policy Paper 121. P. 4, 5.

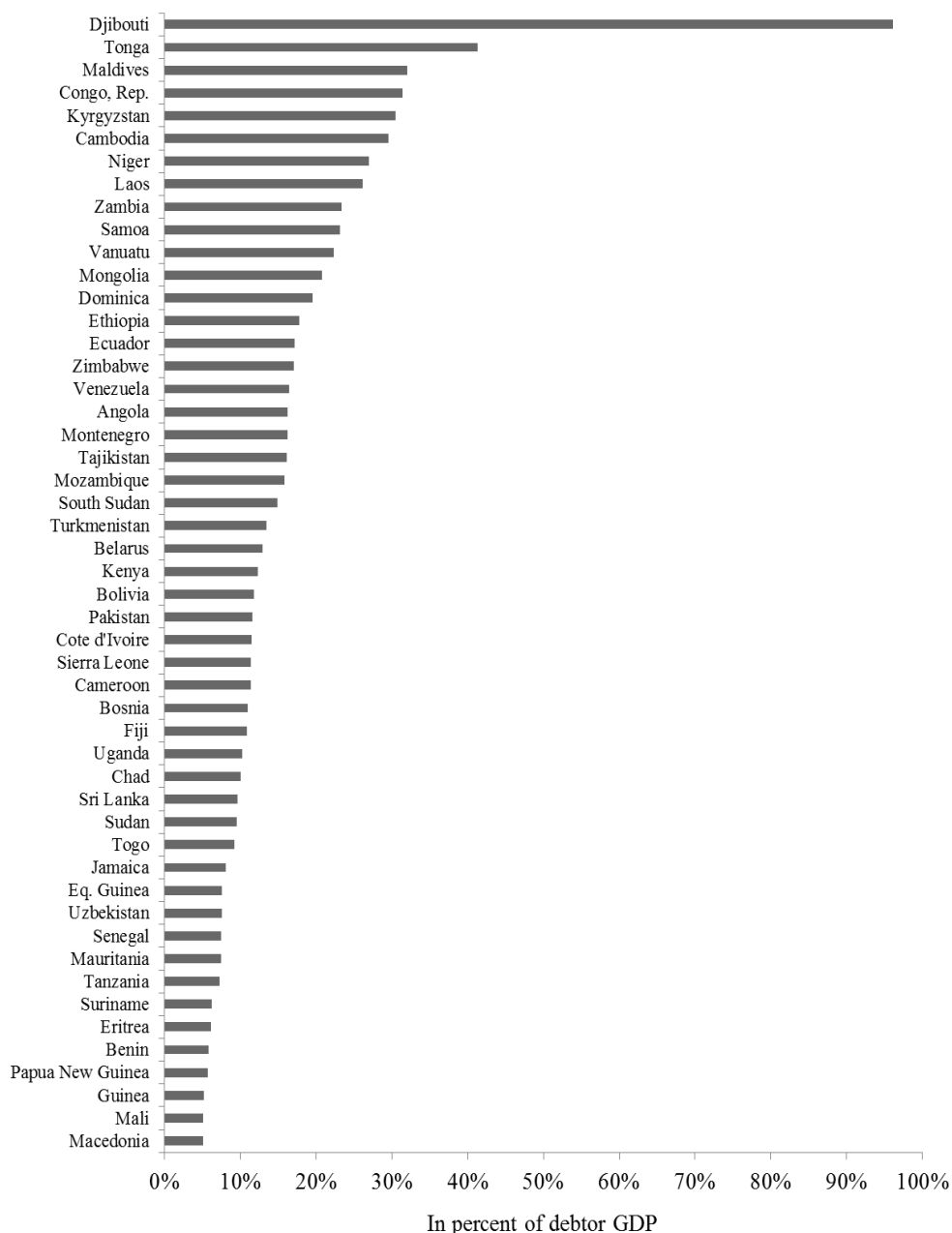


Рис. 3. Доля задолженности перед Китаем его основных должников, % от национальных ВВП, 2017.

Источник: Horn S., Carmen M., Reinhart C.M., Trebesch C. *China's Overseas Lending*. 2019. NBER Working Paper № 26050. URL: <http://www.nber.org/papers/w26050>). P. 4–5.

Даже у тех стран, где задолженность перед Китаем не столь существенна, она может стать проблемой для экономического развития.

Ярким примером такого развития событий может служить Пакистан, где проект строительства первого в стране метрополитена Orange Line с поездами, оснащенными

кондиционерами, столкнулся с проблемой долгового кризиса. Дело не только именно в этом проекте. В целом госдолг Пакистана составляет почти 70% ВВП, что довольно много для развивающейся страны. Китай в свою очередь обещает профинансировать намеченные для строительства объекты на 60 млрд долл. На его долю может приходиться 50% обязательств. С большой вероятностью именно из-за них ведутся переговоры с МВФ о предоставлении финансовой помощи. В январе 2018 г. Пакистану пришлось отказаться от предполагаемого строительства электростанции стоимостью 1,6 млрд долл. совместно с КНР²⁴.

В августе 2018 г. в Малайзии были заморожены китайские проекты на сумму 22 млрд долл. по причине завышенной цены и количества займов. Также было отменено строительство трех нефте- и газопроводов с затратами 3 млрд долл. Продолжаются дебаты по прокладке железной дороги длиной 688 км. на восточном побережье страны, являющейся частью пути из Китая в Сингапур. Изначально речь шла о 13,4 млрд долл., а к сегодняшнему дню сумма возросла до 20 млрд долл. Внешний долг Малайзии приближается к 250 млрд долл., и значительная его часть падает на китайские проекты, на выплату которых и процентов по ним Малайзия предоставила государственные гарантии²⁵.

Шри-Ланка взяла крупные кредиты у Китая для строительства морского порта Хамбантота. Для обеспечения займов Китаю ею был передан контроль над портом и 15 000 акров земли вокруг него в аренду на 99 лет²⁶.

Аналогичные проблемы наблюдаются в Непале, Индонезии, Мьянме, Бангладеш и некоторых других азиатских странах.

В последние 20 лет Китай активно развивает связи с африканским континентом, превратившись в его крупнейшего инвестора и кредитора. По некоторым оценкам, китайские власти, банки и подрядчики одолжили африканским правительствам и госкомпаниям около 143 млрд долл. в 2000–2017 гг.²⁷.

Сейчас Африка для КНР — это прочный тыл, богатый различными природными и другими ресурсами, а Китай стал основным экономическим и торговым партнером всего материка. Результат сотрудничества свидетельствует о выходе на новый уровень этого процесса в XXI веке, включая и дипломатическую сферу. Так, например, по некоторым данным, за каждые 10% поддержки предложений КНР в ООН она увеличивает свои финансовые инвестиции в Африку на 86%. Не остается без внимания военная сфера: в Джибути Китай построил военную базу, где и размещено несколько десятков подводных лодок и присутствует 5 тыс. солдат²⁸.

Начиная с 2010 г. Китай предоставил странам Латинской Америки кредитов на сумму свыше 123 млрд долл. Однако не все они оказались эффективными²⁹.

Так, в ноябре 2016 г. была введена в строй плотина Caca Codo Sinclair, построенная в Эквадоре при помощи КНР. Геологи неоднократно предупреждали об опасности землетрясений и нецелесообразности возведения этого гидротехнического сооружения ввиду неблагоприятных последствий природного характера. Сейчас электростанция работает на 50% проектной мощности. При этом только по процентам Эквадор должен возвращать Китаю 125 млн долл. в год, а кредит выдан под 7% годовых на 15 лет, и долг погашается на 80% нефтью, а не долларами США³⁰.

Взаимодействие Китая со странами Центральной и Восточной Европы начиная с 2012 г. проходит в формате «16+1»³¹. Изначально предполагалось создание специальной кредитной линии в размере 10 млрд долл., финансирование инфраструктурных проектов; развитие высоких технологий; учреждение фонда инвестиционного сотрудничества; предоставление 5 тысяч студенческих стипендий для прохождения учебы в КНР; оживление сотрудничества в области туризма, образования и культуры; выделение Китаем 2 млрд юаней для научных контактов и т.д.³².

Первым крупным инфраструктурным проектом в Европе стал открытый в Белграде (Сербия) в 2014 г. Пупинов мост через р. Дунай. По контракту Министерство фи-

нансов этой страны должно выплатить Экспортно-импортному банку Китая 217,4 млн долл. в течение 18 лет и приобретать товары, технологии и услуги предпочтительно у КНР, а все юридические споры разрешать на китайской территории.

Черногория начала испытывать финансовые трудности из-за строительства автомагистрали, которая должна связать Центральную Европу с портом Бар на Адриатическом море. Сейчас долг Черногории Экспортно-импортному банку Китая и China Road and Bridge Corp составляет около 1,1 млрд долл. за кредит на строительство участка длиной 40 км. Пока работы приостановлены³³.

Усиление долговой неустойчивости в результате участия в ОПОП многих стран вызывают тревогу у МВФ и крупных кредиторов, входящих в Парижский клуб, у которого есть схемы реструктуризации задолженности бедных стран, серьезно отягощенных внешним долгом. Дело в том, что некоторые участники ОПОП уже обращаются за помощью в связи с затруднениями по обслуживанию долга к этим международным организациям³⁴. В свою очередь Китай, понимая всю сложность ситуации с задолженностью зарубежных реципиентов и негативную реакцию авторитетных международных институтов, собирается модернизировать свою политику зарубежного кредитования, включая систему обслуживания и реструктуризации ранее выданных кредитов. Однако пока в этом отношении ничего не сделано.

Россия и ОПОП

Де факто Россия участвует в ОПОП по своеобразной схеме. В мае 2015 г. по ее инициативе было заключено соглашение, предусматривавшее постепенное сопряжение проектов Шелкового пути и ЕАЭС. Использование ЕАЭС, включающий страны из стратегического окружения Китая, как одной из сторон сопряжения также позволяло усилить гибкость переговорных позиций России. В то же время Китай, который был заинтересован в широком международном признании своего проекта, дипломатично согласился с такой схемой, хотя не понимал до конца уровень компетенций и структуру управления ЕАЭС и предпочитал двусторонние договоренности.

Хотя понятие сопряжения толковалось достаточно широко и расплывчато, многие китайские и некоторые российские эксперты считали, что речь должна идти о создании преференциальной ЗСТ³⁵. Именно в это время началась подготовка Соглашения о ЗСТ ЕАЭС с Вьетнамом, а также изучение возможностей подготовки подобных соглашений с другими странами. Однако проработка вопросов образования ЗСТ ЕАЭС — Китай показала, что страны ЕАЭС не готовы к такой форме взаимодействия даже при условии максимального ограничения правил свободной торговли. Не случайно, что обсуждение вопроса проходило в течение 3 лет и закончилось в мае 2018 г. подписанием не преференциального торгово-экономического соглашения ЕАЭС и Китая, которое носит слишком общий и необязательный характер и явилось формальным ответом на несостоявшиеся пожелания лидеров России и Китая по сопряжению. В то же время это соглашение создало определенную базу для дальнейшего развития отношений в таком формате.

В силу различных причин не получили и некоторые широко разрекламированные в СМИ проекты, например, высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва — Казань. Не заинтересовало Китай и участие в модернизации БАМа и Транссиба.

Не оправдались надежды на китайские кредиты, необходимость в которых остро возросла в условиях западных санкций. Китай отказался от финансирования трубопровода «Сила Сибири», для которого «Газпром» был вынужден искать другие источники (9 млрд долл.)³⁶. Не вышло получить китайские деньги на достройку крупнейшего в России завода по переработке газа в Амурской области.

Те немногие кредиты, которые удалось получить, по большей части исходили от государственных ЭксимБанка и Китайского банка развития, ставивших условия закупки

на одалживаемые средства товаров и услуг только в Китае. Многим россиянам, имевшим счета для коммерческой деятельности в китайских банках, приходили сообщения с требованием представить реквизиты для перевода средств, иначе счета угрожали заморозить³⁷. В этом отношении сказались западные санкции против России, к которым Китай хотя и не присоединился де-факто, но связанные с этим риски невольно учитывали китайские компании и банки.

С 2016 г. не удастся реализовать проект по размещению на Московской бирже по российскому законодательству бондов, номинированных в юанях. Это позволило бы привлечь в Россию дополнительные капиталы. Однако эта идея противоречит финансовой политике Китая, допускающего зарубежных заемщиков только для приобретения панда-бондов, которые обращаются исключительно на китайском рынке. Для выведения денег за пределы КНР необходимо специальное распоряжение.

Из разовых инвестиционных проектов можно вспомнить сделку Фонда Шелкового пути (ФШП), которую лишь относительно можно отнести к проекту ОПОП. ФШП в 2016 г. купил за 1 млрд евро около 9,9% в проекте НОВАТЭКа «Ямал СПГ», 20% акций которого в 2013 г. приобрела китайская CNPC. В январе 2017 г. Синорес стала обладателем 10% компании СИБУР за 1,3 млрд долл. В июне 2017 г. «Роснефть» продала компании Beijing Gas 20% акций «Верхнечонскнефтегаза» за 1,1 млрд долл.³⁸

Не удалось существенно увеличить взаимную торговлю и осуществить позитивные для России сдвиги в ее структуре. Практически весь рост по сравнению с 2014 г. пришелся на группу «топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки». При этом не произошло заметной переориентации торговли с западного направления на восточное (рис. 4).

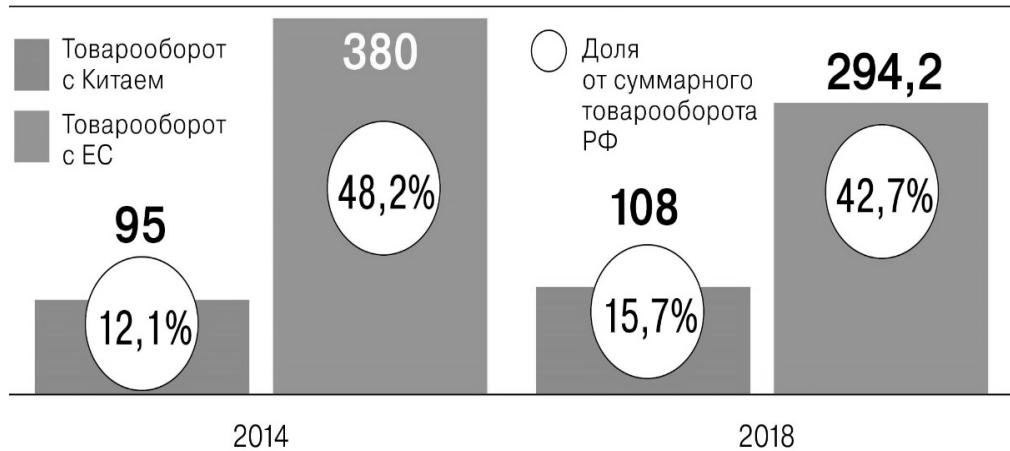


Рис. 4. Торговля России с ЕС и Китаем в 2014–2018 гг.

Источник: Коростиков М. Дружба на расстоянии руки. Как Москва и Пекин определили границы допустимого // Коммерсантъ. 31.05.2019.

Расширяется, хотя и не так быстро, объем расчетов в рублях и юанях во взаимной торговле. К примеру, в 2014–2018 гг. доля таких расчетов в российском экспорте выросла с 1% до 5%, в импорте — с 4,5% до 11,5%³⁹.

Все это несколько охладило отношение России к проекту ОПОП, в то время как некоторые другие страны ЕАЭС предпочитали договариваться с Китаем на двусторонней основе и добились благодаря этому большего прогресса в интеграции с китайской эконо-

микой, чем Россия⁴⁰. Фактически ОПОП стал конкурентным проектом по отношению к ЕАЭС, «размывая» его и вызывая определенные дезинтеграционные тенденции в данном объединении⁴¹.

В 2019 г. произошел очевидный перелом во взаимоотношениях России и Китая и наметилась линия на углубление их экономического взаимодействия. В определенной мере это связано с обострением отношений Китая с США и их усиливающейся экономической войной. Россия, конечно, не может в экономическом плане заменить Америку, однако в столь жесткой геополитической и геоэкономической борьбе Китаю нужен более тесный контакт с таким авторитетным и мощным в военном отношении союзником, как Россия сегодня. Кроме того, в современном мире чисто экономическая выгода не всегда является главенствующим принципом. В напряженной геополитической обстановке на первый план выходят вопросы безопасности. Это касается, например, транзита через Россию, который, может быть, дороже альтернативных вариантов, но более надежен.

Намечается расширение сотрудничества в разных областях. Это прежде всего сфера энергетики. В 2019 г. НОВАТЭК заключил соглашения с китайскими CNOOC и CNODC (дочерняя структура CNPC) по продаже каждому из них по 10% в проекте по сжижению газа «Арктик СПГ-2».

В ответ на такие шаги со стороны России Китай открывает доступ на свой рынок. НОВАТЭК и «Газпромбанк» подписали соглашение с китайской нефтехимической компанией Sinopec, которое не только позволяет гарантировать сбыт производимого СПГ, но и открывает возможности инвестирования в развитие сегмента конечного потребления на одном из крупнейших и быстрорастущих рынков газа и СПГ в мире⁴².

Китай получил согласие России увеличить объем поставок по «Силе Сибири» с 38 млрд до 44 млрд куб. м. В Китае с помощью Росатома будут построены 2 новых энергоблока с реакторами ВВЭР-1200 поколения «3+» на АЭС «Тяньвань». Согласовано строительство в КНР еще одной атомной станции по российскому проекту на новой площадке АЭС «Сюйдапу». При содействии России в Китае также будет возведен демонстрационный реактор на быстрых нейтронах.

Очень важно и то, что начинает расширяться взаимодействие двух стран в сферах высоких технологий. Так, МТС и китайская Huawei подписали соглашение о развитии технологий 5G и пилотных запусках в России в 2019–2020 гг. сетей связи пятого поколения⁴³.

Новым перспективным направлением участия России в проекте ОПОП может стать участие Китая в освоении СМП. По некоторым оценкам, после 2020 г. КНР сможет осуществлять по СМП от 5 до 15% своих контейнерных перевозок из Шанхая и Даляня в Мурманск (РФ) либо Киркенес (Норвегия)⁴⁴.

Китай подключится к программе строительства ледоколов, которые обеспечат постоянную эксплуатацию СМП. В 2019 г. заключено соглашение НОВАТЭКа, «Совкомфлота», COSCO и Фонда Шелкового пути о создании СП по развитию флота ледокольных танкеров арктического класса ООО «Морской арктический транспорт». При этом китайская сторона предоставит большую часть заемных средств для строительства арктического флота.

КНР выступила с предложением к РФ о создании Банка освоения океана, имея в виду в первую очередь Северный Ледовитый. Этот институт будет финансировать совместные экономические и научные проекты в Арктике.

Расширится сотрудничество России и Китая в таких перспективных сферах, как сельское и лесное хозяйство, туризм. Большие возможности в разных сферах открывает взаимодействие в развитии цифровой экономики.

Усиливается участие негосударственного бизнеса в проекте ОПОП. Так, намечается строительство платной автотрассы «Меридиан», которая протянется от Казахстана до Белоруссии и обеспечит кратчайшую сухопутную связь между Китаем и Европой. Ее

сооружение потребует инвестиций примерно в 9,5 млрд долл. Автотрасса станет частью ОПОП и может переместить часть грузооборота между Европой и Китаем с морского транспорта на наземный. Реализация этого проекта будет иметь синергетическое влияние на экономику, в том числе для развития прилегающих районов, для увеличения производства автомобилей для грузоперевозок, в том числе автомобилей без водителей, и т. п.

Выводы

Проект ОПОП фактически вступил в новую стадию своего развития, когда более четко определились его основные контуры, методы и формы взаимодействия, а также проявились многие проблемы реализации. Эту стадию директор-распорядитель МВФ Кристин Лагард назвала BRI 2.0, когда необходимо извлечь уроки из проделанной работы и решать новые более сложные задачи. По ее мнению, BRI 2.0 может извлечь выгоду из повышения прозрачности, открытых закупок с конкурентными торгами и лучшей оценки рисков при подготовке проектов⁴⁵.

ОПОП не является панацеей для участников проекта, он может стать только важным вспомогательным инструментом для их экономического прогресса. Основная тяжесть своей структурно-технологической модернизации и социальной стабильности лежит на суверенных государствах. На них же приходится вся ответственность по принятию решений о степени, формах и рисках участия в китайском ОПОП.

В связи с этим очень непростые задачи встают перед Россией, находящейся в сложном геополитическом и экономическом положении. Для нее необходимо более эффективно использовать возможности Китая в области инфраструктуры, развития отраслей, обеспечивающих производство больших объемов добавленной стоимости, ряда технологических видов деятельности.

Очень важным направлением взаимодействия двух стран должно стать развитие неформальных связей «снизу» — на уровне частных компаний, прежде всего, малого и среднего бизнеса, регионов, некоммерческих организаций и т.п. Именно данные связи получают все большее развитие в условиях интернетизации и цифровизации мировой экономики и определяют новый этап глобализации (Глобализацию 4.0).

Вместе с тем необходимо учитывать собственный опыт сотрудничества с Китаем, а также уже проявившиеся негативные последствия участия в ОПОП других стран, постоянно корректируя имеющиеся механизмы взаимодействия. Только такой, взвешенный и гибкий, подход может стать рациональным маршрутом России по данному непростому китайскому пути.

1. Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути» (2019). Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: прогресс, вклад и перспективы. Пекин: Издательство литературы на иностранных языках КНР. С. 15–43.
2. «Полярный шелковый путь» будет раздваиваться в Беринговом проливе. Западный маршрут должен пойти по Северному морскому пути (СМП) и связать Китай с Россией и скандинавскими странами — Швецией, Норвегией, Финляндией. Восточное направление — с Канадой, Данией, включая два ее автономных региона, Гренландией и Фарерскими островами, Исландией.
3. Huang K., Zhou L. China's 'Belt and Road Initiative': after five years, is the bloom off the rose? URL: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2166727/chinas-belt-and-road-initiative-after-five-years-bloom-rose>
4. Facts and figures: Belt and Road Initiative. URL: <https://www.telegraph.co.uk/china-watch/business/about-belt-road-facts-figures/>
5. Там же.

6. *Kozul-Wright R., Poon D.* (2019) China's belt and road isn't like the Marshall Plan, but Beijing can still learn from it. URL: <https://unctad.org/en/Projects/BRI-Platform/Pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1984>.
7. *Desjardins J.* (2018) Mapped: China's most ambitious megaproject — the new Silk Road. URL: <https://www.businessinsider.com/chinas-most-ambitious-megaproject-the-new-silk-road-mapped-2018-3>.
8. Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути» (2019)... С. 15–43.
9. The World Bank (2019) Belt and Road Economics. Opportunities and risks of transport corridors. 18 June. P. 13. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>.
10. Will the Trans-Pacific Partnership Agreement Reshape the Global Trade and Investment System? What's In and What's New: Issues and Options. Global Agenda Council on Trade & FDI. 2016. 52 p. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_White_Paper_Whats_in_and_whats_new.pdf.
11. Хейфец Б.А. Новые экономические мегапартнерства и Россия. СПб.: Алетейя, 2019. С. 76.
12. *Li K.T.; Bell D.R.* Estimation of average treatment effects with panel data: Asymptotic theory and implementation. *J. Econom.* 2017, 197, 65–75.
13. IBON International (2019) The Belt and Road Initiative: A new road or a dead-end for peoples' development? Policy Brief. P. 6. URL: <http://www.iboninternational.org/policy-briefs/BRI-new-road-dead-end>.
14. *Thompson A.* (2019) China's Silk Road Plan Facing Problems. URL: <https://learningenglish.voanews.com/a/china-silk-road-plan-facing-problems/4203867>.
15. *Kliman D., Rush Doshi R., Lee K. and Cooper Z.* (2019) Grading China's Belt and Road. April. P. 2. URL: <https://www.cnas.org/publications/reports/beltandroad>.
16. Pakistan, Nepal, Myanmar Cancel Chinese Projects. URL: <https://learningenglish.voanews.com/a/pakistan-nepal-myanmar-cancel-chinese-projects/4150396.html>.
17. Pakistan, Nepal, Myanmar Back Away From Chinese Projects. URL: <https://www.voanews.com/east-asia/pakistan-nepal-myanmar-back-away-chinese-projects>.
18. Thailand says 'making progress' with high-speed Thai-Chinese railway. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-thailand-railway/thailand-says-making-progress-with-high-speed-thai-chinese-railway-idUSKCN1S01F8>.
19. Tanzania's China-backed \$10 billion port plan stalls over terms -official. URL: <https://af.reuters.com/article/tanzaniaNews/idAFL5N22Y26W>.
20. *Huang K., Zhou L.* Op. cit.
21. *Bohman V., Mardell J. Romig T.* (2018) Responding to China's Belt and Road Initiative: Two steps for a European strategy. URL: <https://www.merics.org/en/blog/responding-chinas-belt-and-road-initiative-two-steps-european-strategy>.
22. *Kakissis J.* (2018) Chinese Firms Now Hold Stakes In Over A Dozen European Ports. URL: <https://www.wpri.org/post/chinese-firms-now-hold-stakes-over-dozen-european-ports>.
23. *Horn S., Carmen M. Reinhart C.M., Trebesch C.* (2019) China's Overseas Lending. NBER Working Paper № 26050. URL: <http://www.nber.org/papers/w26050>. P. 4–5.
24. Cash-strapped Pakistan asks China to shelve US\$2 billion coal plant. URL: <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2182326/cash-strapped-pakistan-asks-china-shelve-us2-billion-coal>.
25. China yields on Malaysia's ECRL, as 'debt trap diplomacy' re-examined. URL: <https://www.nst.com.my/world/2019/04/478985/china-yields-malaysias-ecrl-debt-trap-diplomacy-re-examined>.
26. China signs 99-year lease on Sri Lanka's Hambantota port. URL: <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c>.
27. Штрафы Д. Китайские займы заставляют бедные страны обращаться к МВФ // Ведомости. 24.11.2018.
28. Interview: China's "inevitable" success raises opportunities for Africa, globe — UN official. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/10/c_138214114.htm.
29. The Reasons for China's Cooling Interest in Latin America. URL: <https://www.americasquarterly.org/content/how-beijing-sees-it>.
30. It Doesn't Matter if Ecuador Can Afford This Dam. China Still Gets Paid. URL: <https://www.nytimes.com/2018/12/24/world/americas/ecuador-china-dam.html>.

31. 16 стран — Албания, Босния и Герцеговина, Болгария, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словения, Словакия, Черногория, Чехия, Хорватия, Эстония.
32. Mapping Europe-China Relations A Bottom-Up Approach. URL: <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/ETNC%20Report%20-%20Mapping%20Europe-China%20Relations%20A%20Bottom-Up%20Approach%20-%20October%202015.pdf>.
33. Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX>.
34. Hurley J., Morris S., Portelance G. Op. cit.
35. Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового пути — новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5.
36. Russia's \$55bn pipeline gamble on China's demand for gas. URL: <https://ig.ft.com/gazprom-pipeline-power-of-siberia/>
37. Коростиков М. Дружба на расстоянии руки. Как Москва и Пекин определили границы допустимого // Коммерсантъ. 31.05.2019.
38. Rosneft and Beijing Gas close the deal for sale and purchase of 20% shares in Verkhnechonskneftegaz. URL: <https://www.rosneft.com/press/releases/item/187075/>
39. The World Bank (2019) Belt and Road Economics. Opportunities and risks of transport corridors. 18 June. P. 13. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>.
40. Глинкина С.П., Куликова Н.В., Тураева М.О., Голубкин А.В., Яковлев А.А. Китайский фактор в развитии российского пояса соседства: уроки для России. Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2018.
41. Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового...
42. Лекух Д. (2019) Договор года: что Китай дал России и почему это сенсация для Европы. URL: <https://ruposters.ru/news/11-06-2019/kитай-dal-rossii-dogovor-goda>.
43. China's Huawei signs deal to develop 5G network in Russia. URL: <https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/06/chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia>.
44. First Chinese merchant ship on Northern Sea Route. URL: <https://barentsobserver.com/en/arctic/2013/08/first-chinese-merchant-ship-northern-sea-route-12-08>.
45. Lagarde Ch. BRI 2.0: Stronger Frameworks in the New Phase of Belt and Road. 26 April. URL: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/04/25/sp042619-stronger-frameworks-in-the-new-phase-of-belt-and-road>.