

*aquesta carauana es partida del impi
de sarra p anar a calcatayo :*

Новый «Шелковый путь»

Все ли идет по плану?

- ▶ Китай возрождает Новый шелковый путь для укрепления независимости своего экспорта и импорта в условиях роста конкуренции на рынке международных перевозок.
- ▶ Европа остается главным бенефициаром Евразийского сухопутного моста.
- ▶ Железнодорожные маршруты дают возможность поставлять товары с более высокой добавленной стоимостью.
- ▶ Инициативе «Один пояс - один путь» требуется подробная дорожная карта и более тщательный контроль со стороны Пекина.
- ▶ Фрагментация привела к существованию большого количества отдельных локальных проектов.
- ▶ Экономические коридоры и транспортные маршруты рассматриваются как средство достижения паритета с США.
- ▶ Недостаток инвестиций и свободных ресурсов остаются главной проблемой инициативы Китая.

«Один пояс — один путь»: в поисках баланса

Концепция «Один пояс — один путь» — международная инициатива Китая, направленная на совершенствование существующих и создание новых торговых маршрутов. Впервые о ней заявил председатель КНР Си Цзиньпин осенью 2013 года в ходе визитов в Казахстан и Индонезию.

В политических документах Китая, таких как «План социально-экономического развития на 2015 год» и «Доклад о работе правительства», строительство «Одного пояса — одного пути» было объявлено важной задачей, стоящей перед правительством. Эта инициатива представляет собой формирование новой модели международного сотрудничества и развития, а также укрепление действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействий с участием Китая. Мегапроект объединяет ресурсы и территории, где живет 63% населения планеты, а его экономический масштаб оценивается в 21 трлн долл.

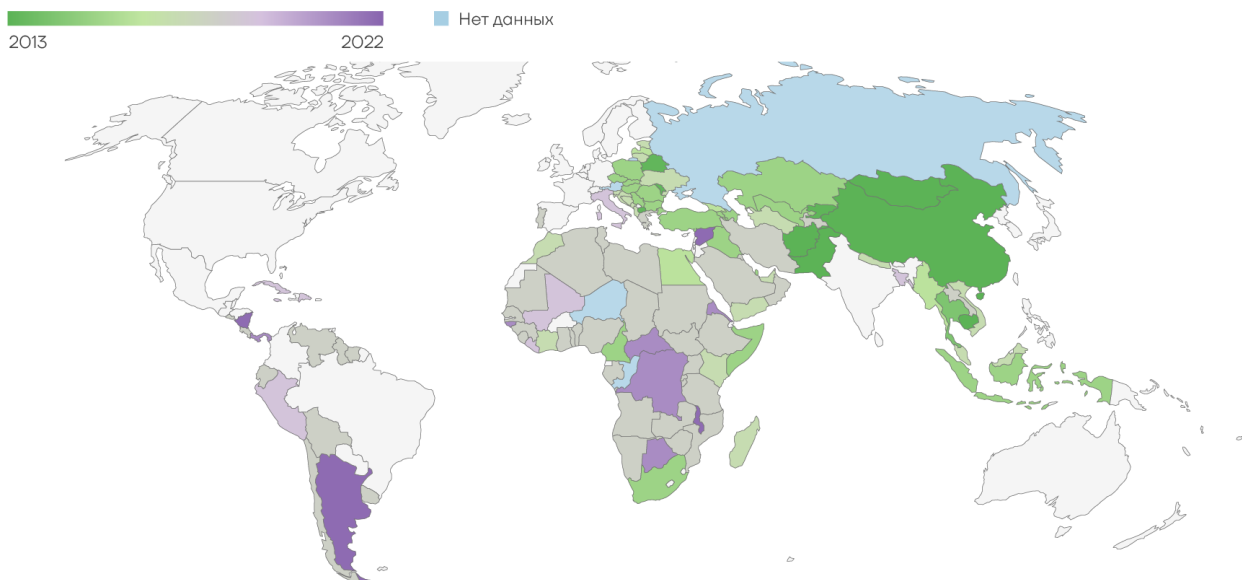
Один пояс — один путь: экономические коридоры и транспортные маршруты



В концепцию входят два масштабных проекта: «Экономический пояс шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». В рамках этих инициатив есть несколько маршрутов и коридоров. «Морской шелковый путь» предполагает создание двух маршрутов через Южно-Китайское море: один направлен в Южно-Тихоокеанский регион, другой сосредоточен на достижении районов Европы. Сухопутный «Экономический пояс Шелкового пути» предполагает создание сразу трех трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа), центрального (Китай — Центральная и Передняя Азия — Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан).

Экспансия инициативы «Один пояс — один путь»

Год подписания соглашения о сотрудничестве



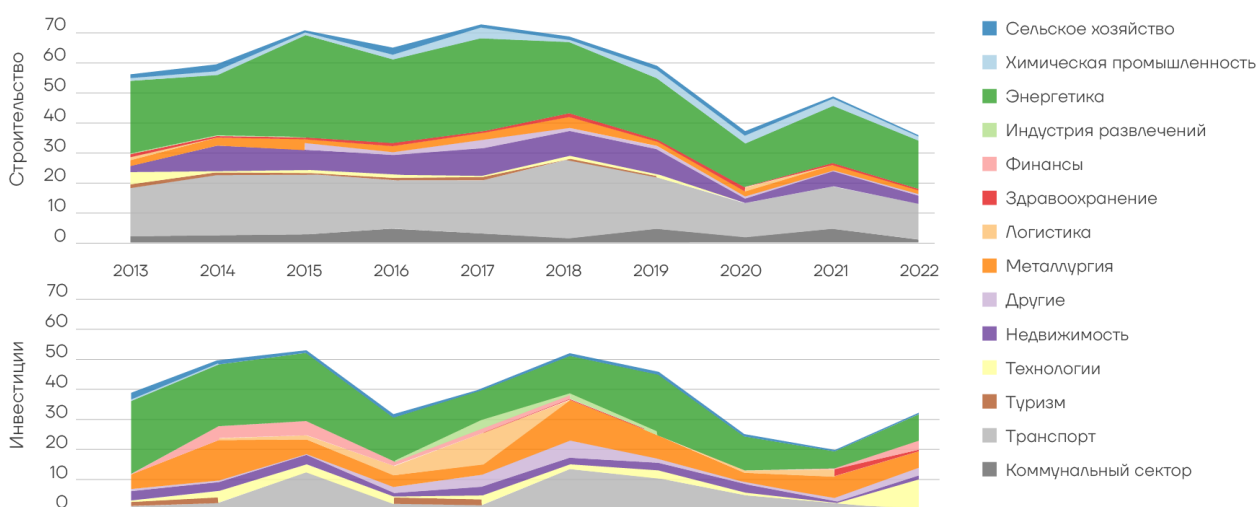
К настоящему моменту к инициативе «Один пояс — один путь» присоединились 149 государств, включая 18 стран ЕС и 9 стран G20.

После активного периода роста числа присоединившихся стран в 2013–2018 годах, темпы присоединения новых стран-участник резко замедлились, практически достигнув своего потенциального максимума.

С 2013 года по конец 2022 года Китай вложил в строительство и инвестиции в странах, вовлеченных в инициативу, 950 млрд долл.

Вовлечение Китая в различные сектора в рамках «Пояса и пути»

В 2013–2022 гг., по секторам, в млрд долл.



Данные: Nedopil, Christoph (2023): «Investments in the Belt and Road Initiative»; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University

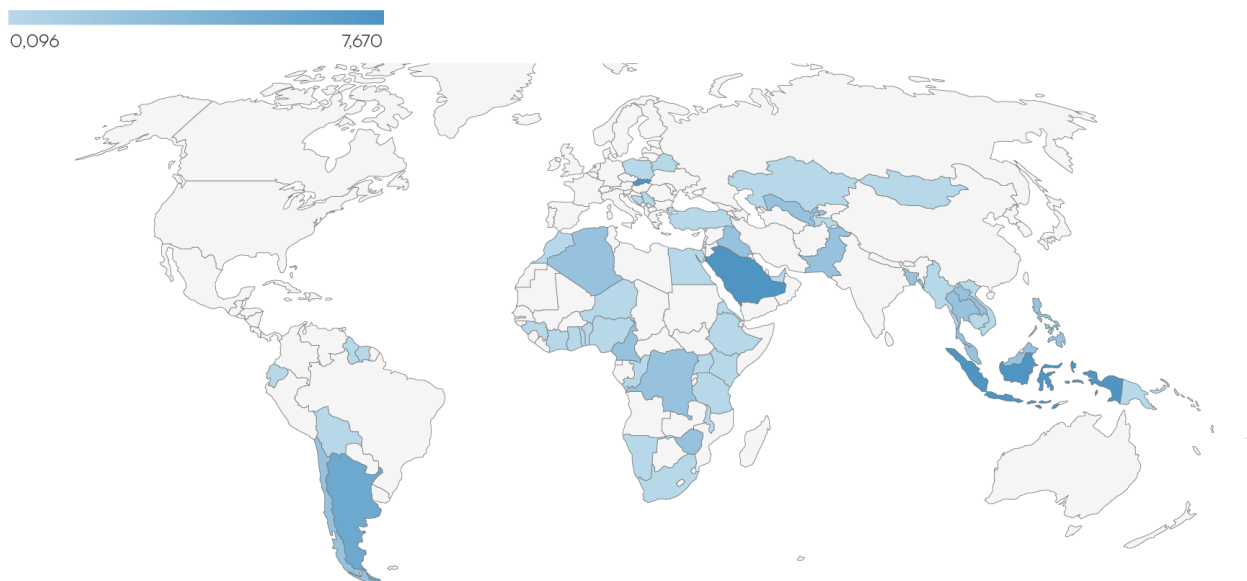
Основной объем вложений пришелся на Восточную Азию (26%), Центральную и Юго-Западную Азию (21%), страны Африки южнее Сахары (21%) и Ближний Восток (14%). На Европу приходится только 8%, на Южную Америку — 7%, а на Северную Америку всего 1%.

Распределение по секторам выглядит также ожидаемо: более трети (37%) вложений связано с энергетикой, еще 27% — с транспортом, около 12% приходится на металлургию и еще 5% — на сектор недвижимости.

За весь период с 2013 года наибольший объем вложений со стороны Китая приходится на Россию и Пакистан, где Пекин участвует в реализации энергетических и транспортных проектов, обладающих наибольшей капиталоемкостью.

Участие Китая в экономиках, вовлеченных в «Пояс и путь»

Млрд долл.

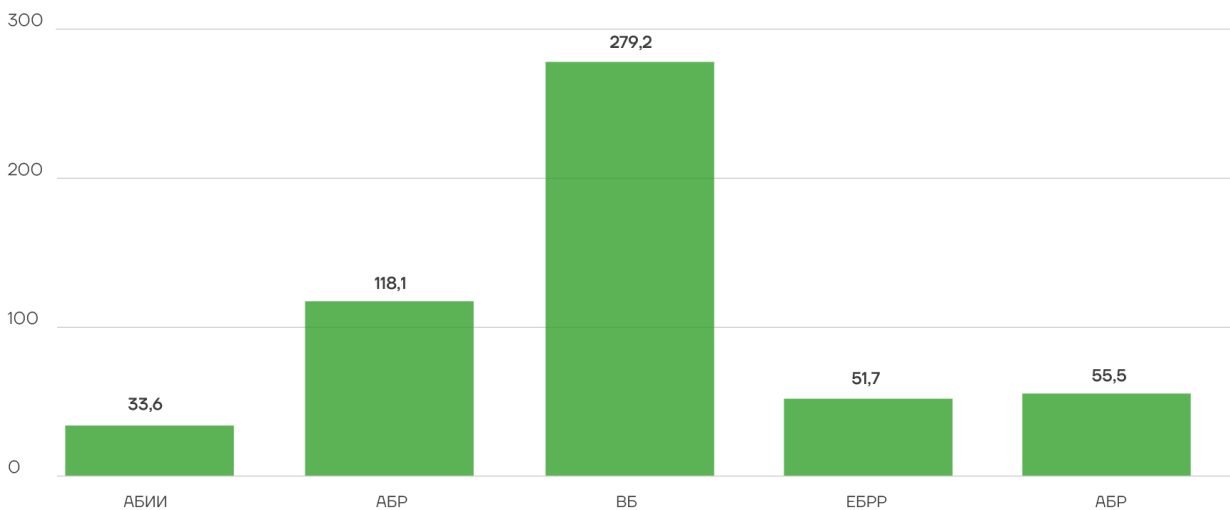


Из-за высокой фрагментации «Пояса и пути» достигнутые результаты сосредоточены в множестве локальных инфраструктурных проектов, включая крупные. Глобальным же достижением можно считать создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, который к концу 2022 года включал в себя 103 государства, представляющих 79% мирового населения и 65% мирового ВВП. Банк уже одобрил 218 проектов на общую сумму более 42 млрд долл.

Крупнейшие проекты, реализуемые в странах-участницах, также сосредоточены в сегменте транспортной инфраструктуры.

Портфель проектов крупнейших банков развития

Объем проектов в 2021 г., млрд долл.



Данные: АБИИ, АБР, ВБ, ЕБРР, АБР

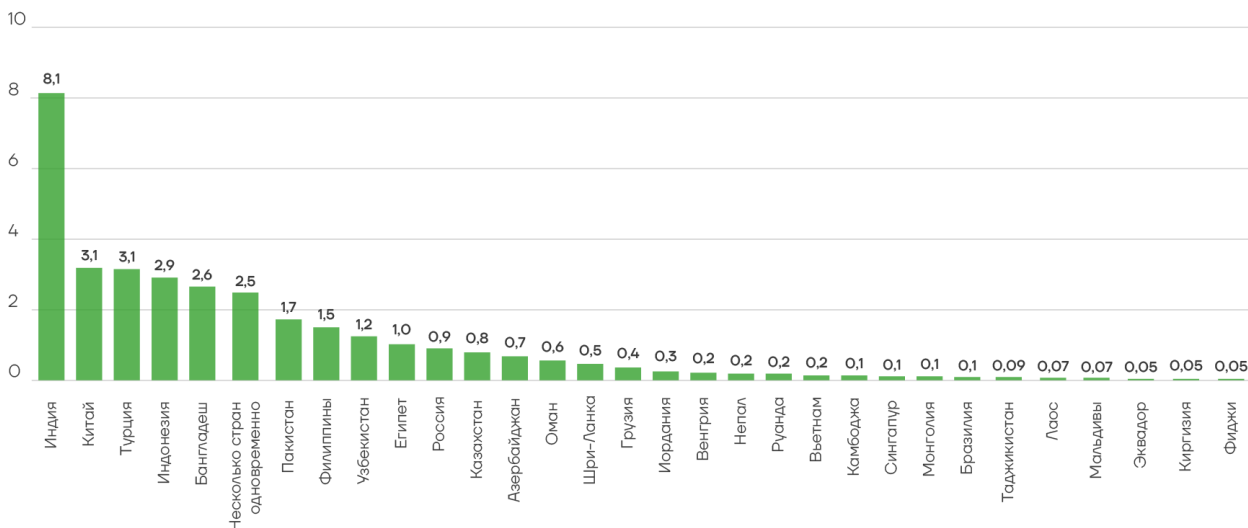
Одним из важных результатов реализации международных соглашений на старте инициативы стало создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Портфель проектов АБИИ превышает 40 млрд долл., а количество проектов к 2023 году достигло 212.

АБИИ стал успешным региональным институтом развития, значительно повышая статус и влияние Китая. И быстро вошел в список крупнейших институтов развития в мире.

Основным бенефициаром полученных инвестиций от АБИИ стала Индия, причем одобренные проекты никак не входят в периметр инициативы «Один пояс — один путь», но Китай активно вкладывает в развитие транспортного, финансового, энергетического секторов Индии.

Одобрённые инвестпроекты АБИИ

Объем инвестпроектов, млрд долл.



Данные: АБИИ

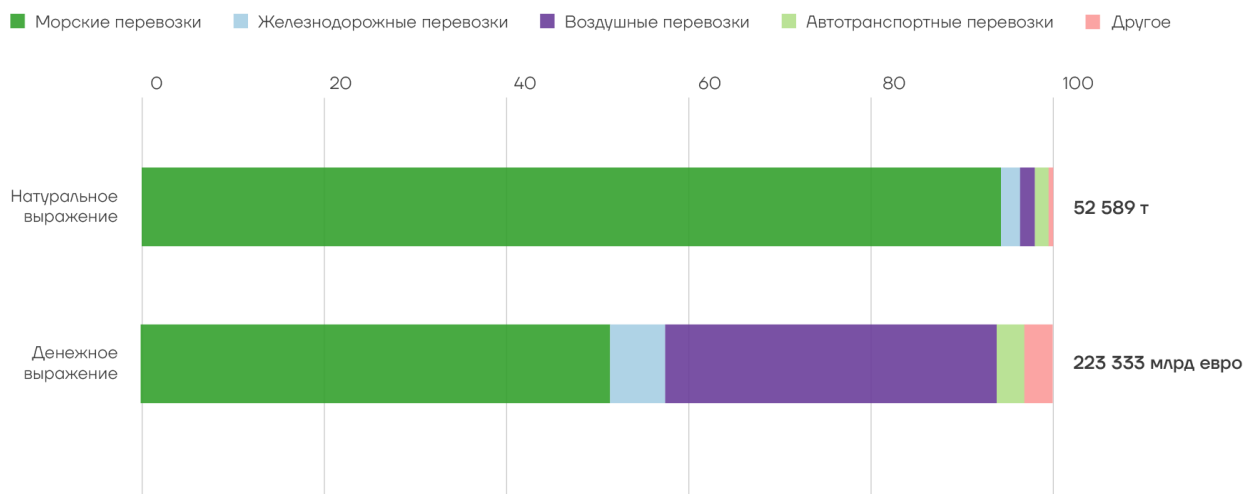
Ожидается много от АБИИ получают проекты в самом Китае, а также в Турции, через которую проходит сразу два сухопутных коридора.

Акцент на развитии сухопутных маршрутов

Основной акцент Китай всегда делал на развитии сухопутных коридоров, учитывая направление инвестиций. Страны морского пути занимают небольшую долю в общем объеме вложений и строительства.

Экспорт из ЕС в Китай в натуральном (сверху) и денежном (снизу) выражении, 2021 г.

В %



Данные: Евростат

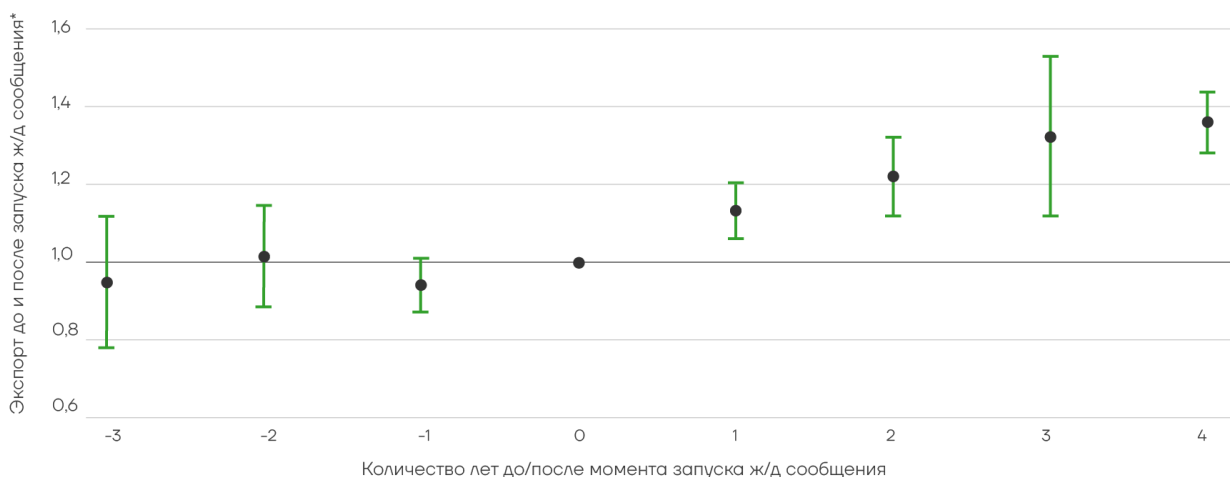
Сухопутные поставки из Европы в Китай, а это основное направление Евразийского сухопутного моста, в последние годы остаются стабильными, доля железнодорожных поставок в общем объеме невелика, как и доля поставок автомобильным транспортом (2% и 1,4% соответственно). 94% объема в натуральном выражении занимают поставки морским путем, но в денежном выражении на них приходится только 52%, на поставки железнодорожным и автомобильным транспортом — 9% (6% и 3% соответственно).

Европа ждет большего проникновения железнодорожных путей в рамках проектов «Один пояс — один путь», так как это значительно облегчает логистику, а сухопутным маршрутом поставляются товары с более высокой добавленной стоимостью. Это подчеркивает приоритет сухопутной части в плане развития: морские перевозки дают объемы, но в стоимостном выражении поставки через евразийский коридор намного важнее в перспективе, особенно по мере роста их доли.

Согласно исследованию Карстена Мау и Розали Зойрен из Маастрихтского университета, доходы от экспорта увеличиваются минимум на 10% даже при отсутствии прямой связи с сухопутными транспортными коридорами в Китай за счет внутренней европейской сети железных дорог.

Эффект значительно усиливается с течением времени. После операционного запуска первого прямого сообщения с Китаем при реализации проектов Шелкового пути, объемы экспорта 14 европейских стран выросли почти на 40% за четыре года.

Влияние прямого сообщения с Китаем на рост экспорта из ЕС



*Данные по экспорту нормализованы к 1 по времени 0 за год до первого операционного запуска железнодорожного сообщения в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Данные показывают значения экспорта (95% доверительный интервал) 14 стран ЕС. Значения варьируются с 2011 г. по 2018 г., сопоставимые показатели показаны в барах.

Данные: Mau, K., Seuren, R. One belt, one road, one way? Where European exporters benefit from the new silkroad. Rev World Econ 159, 257–297 (2023)

География инвестиций Китая в периметре «Пояса и пути»

Изначально основной объем вложений в строительство со стороны Китая направлен в страны Азии, а также государства южнее Сахары, тогда как прямые инвестиции КНР сосредоточены в основном в странах Восточной Азии, Ближнего Востока и Европы. В последние годы это распределение практически не изменилось, но динамика по годам может серьезно отличаться, что связано с реализацией отдельных проектов.

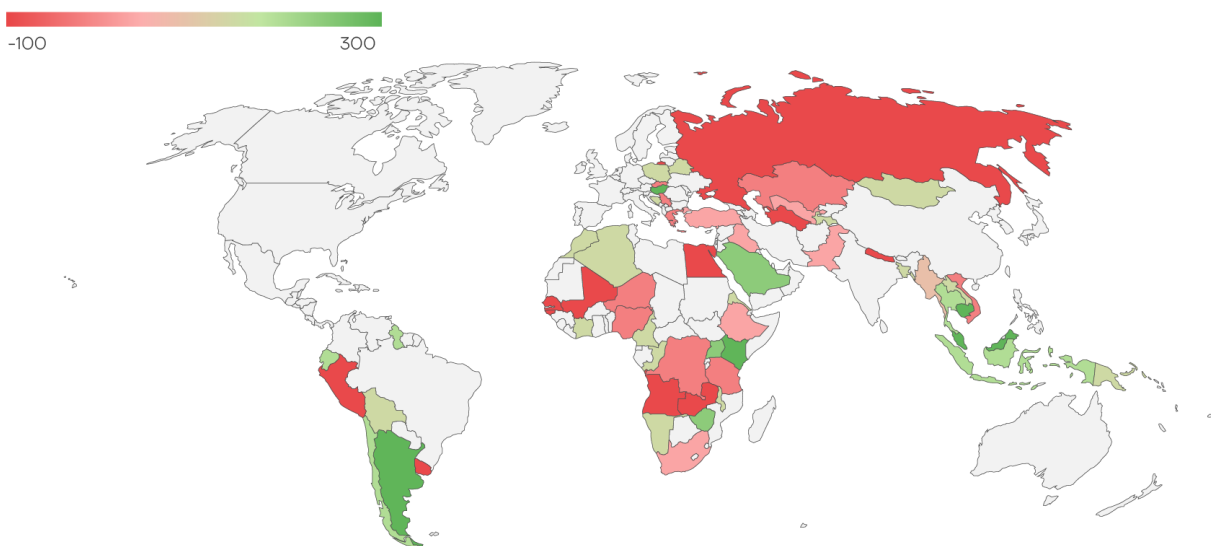
В 2022 году инвестиции Китая были направлены в 54 страны инициативы «Один пояс – один путь». При этом 26 стран получили инвестиции, а 47 вовлечены в строительство. Странами с наибольшим объемом строительства в прошлом году были Филиппины с около 3,3 млрд долл., за ними следуют Аргентина (около 3,3 млрд долл.) и Индонезия (2,5 миллиарда долларов США).

Венгрия была крупнейшим получателем инвестиций (7,6 млрд долл.), за ней последовали Саудовская Аравия (5,6 млрд долл.) и Сингапур (около 2,5 млрд долл.).

В 14 странах зафиксировано сокращение инвестиций по сравнению с 2021 года на 100% в проекты, ассоциированные с инициативой «Один пояс – один путь», включая Россию, Анголу, Шри-Ланку, Непал и Перу. Участие Китая в Пакистанском экономическом коридоре (СРЕС) снизилось на 34%. Странами с наибольшим ростом участия в проектах «Пояса и пути» были Венгрия (+6 233%), Малайзия (+877%), Филиппины (+578%), Камбоджа (+371%) и Аргентина (+371%).

Тренды участия Китая в проектах «Пояса и пути»

Рост/снижение инвестиций Китая в проекты «Один пояс, один путь» в 2022 г. по сравнению с 2021 г., %



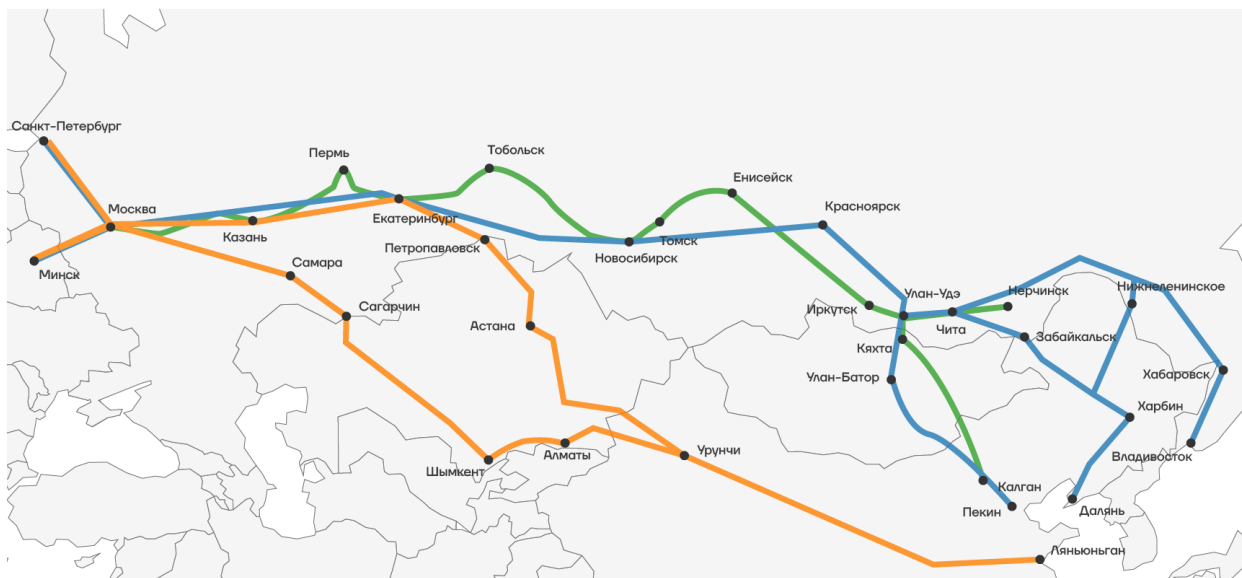
Данные: Американский институт предпринимательства

Россия остается важным участником инициативы «Один пояс — один путь»

Россия является ключевым участником двух коридоров сухопутной части инициативы «Один пояс — один путь». Эти проекты реализуются в рамках ЕАЭС, сосредоточены они, как и большинство проектов регионе, в сегменте транспортной инфраструктуры, включая модернизацию и строительство новых евразийских железнодорожных магистралей.

Новый «Великий чайный путь» из Китая в Россию

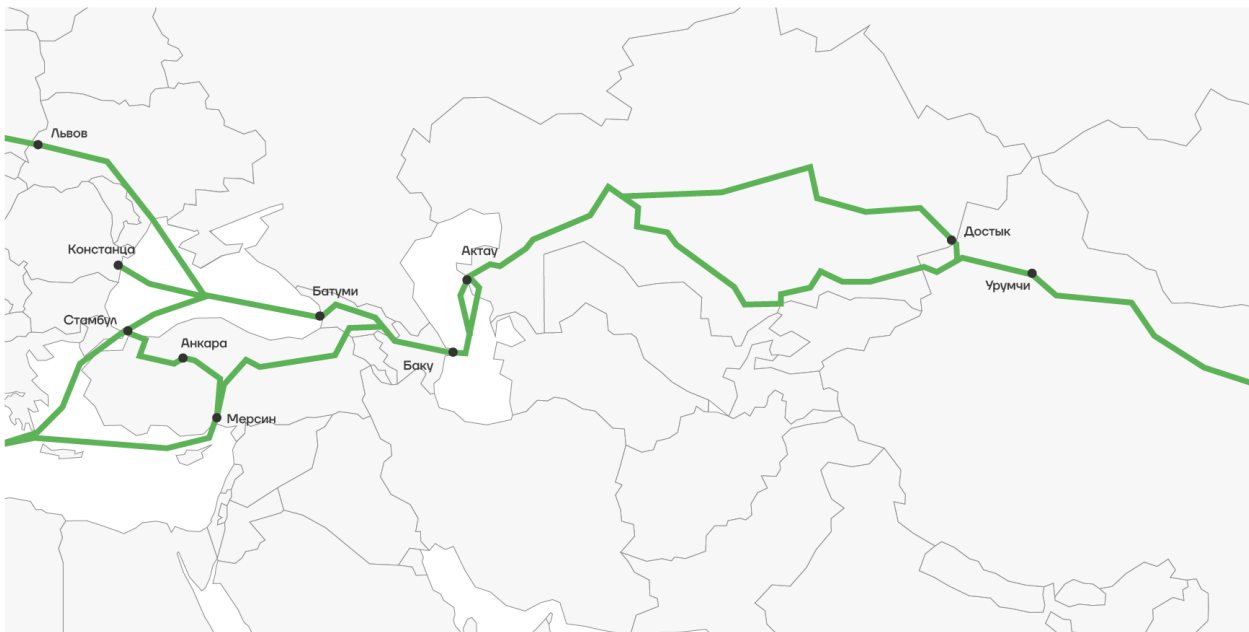
— Северный Евразийский коридор — Центральный Евразийский коридор — Великий чайный путь



Основной интерес РФ в участии других стран связан с коридором Китай–Казахстан–Москва, после которого изначально планировались поставки либо через Минск в Западную Европу, либо через Санкт-Петербург в скандинавские страны. Это переосмысление старого маршрута — Великого чайного пути.

Перспективы коридора через европейскую часть России в Европу в условиях антироссийских санкций остаются неопределенными, поэтому Китай может сделать приоритетным путь через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, то есть Экономический пояс шелкового пути.

Экономический пояс шелкового пути



Тем не менее, никаких официальных заявлений о приостановке или снижении приоритета не было, основным проектом в рамках коридора остается ВСМ «Евразия», включая ВСМ «Москва – Казань». Также уже анонсировано продолжение трассы до Тюмени и Екатеринбургa, затем строительство продолжится до Иркутска и Владивостока. Коридор в любом случае идет через Казахстан, но дополнительная ветка, соединяющая его с коридором через Монголию и идущая напрямую в Китай, явно подчеркивает важность направления и необходимость развития этого сухопутного маршрута.

В рамках «Пояса и пути» уже завершены два важных проекта — железнодорожный и автомобильный мосты через Амур. Кроме того, в сотрудничестве с Китаем реализовано множество других проектов, которые косвенно относятся к инициативе «Один пояс — один путь». Так, например, сюда включают строительство юго-западного участка московского метрополитена и станций, а также заключение соглашения о покупке 20% в проекте «Арктик СПГ-2» китайскими China National Offshore Oil Corp. (CNOOC) и China National Oil and Gas Development Co. (CNODC) (дочернее предприятие China National Petroleum Corporation (CNPC)).

При этом формально эти проекты никак не могут входить в периметр инициативы, но из-за большой фрагментированности к проектам «Один пояс — один путь» могут относить любые проекты, связанные с финансированием из Китая и реализованные в его интересах, если принимающая страна входит в список государств, присоединившихся к инициативе.

Поэтому уже действующие ВСТО и «Сила Сибири-1», планируемый «Сила Сибири-2», также как работы по расширению коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» для увеличения пропускной способности БАМа и Транссиба также включают в периметр инициативы, в том числе потому, что они являются частью второго экономического коридора, либо связаны с ним.

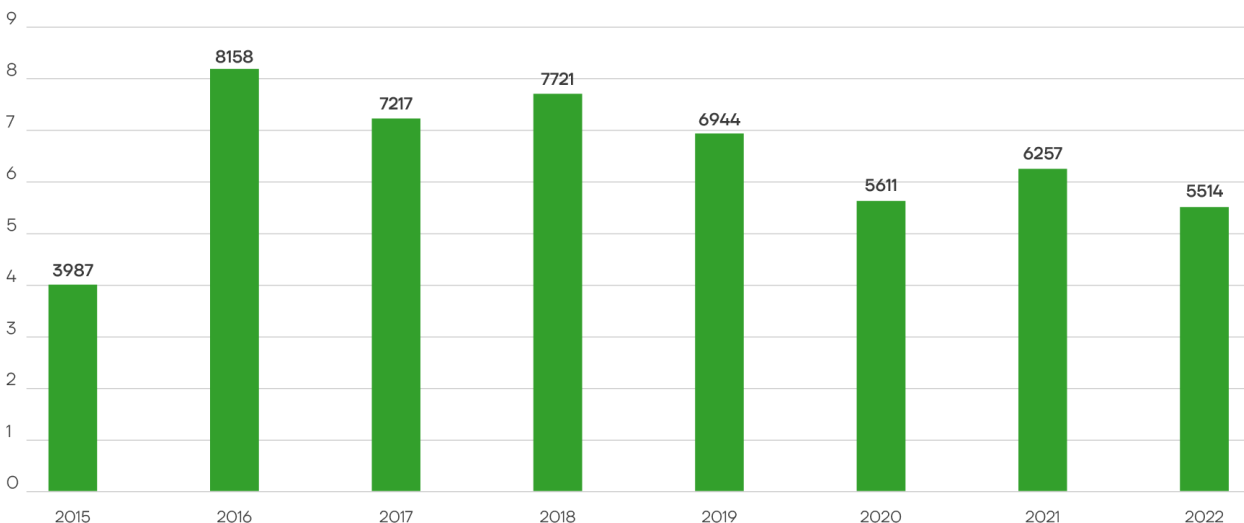
Кроме того, тот же ВСТО позволяет как поставлять нефть по сухопутному маршруту в Китай через ответвление «Сковородино-Дацин», так и использовать нефтепровод для морских поставок через порт Козьмино. По такому же принципу реализуется вся инициатива: приоритет сухопутных поставок, но также развитие морского пути.

Китайские инвесторы меняют стратегию

«Один пояс — один путь» получил очень мощный старт, но в силу геополитических и экономических факторов в последние несколько лет демонстрирует некоторое замедление в части новых проектов и их объемов.

Новые иностранные проекты, заключенные в странах «Пояса и пути»

Тыс. шт.

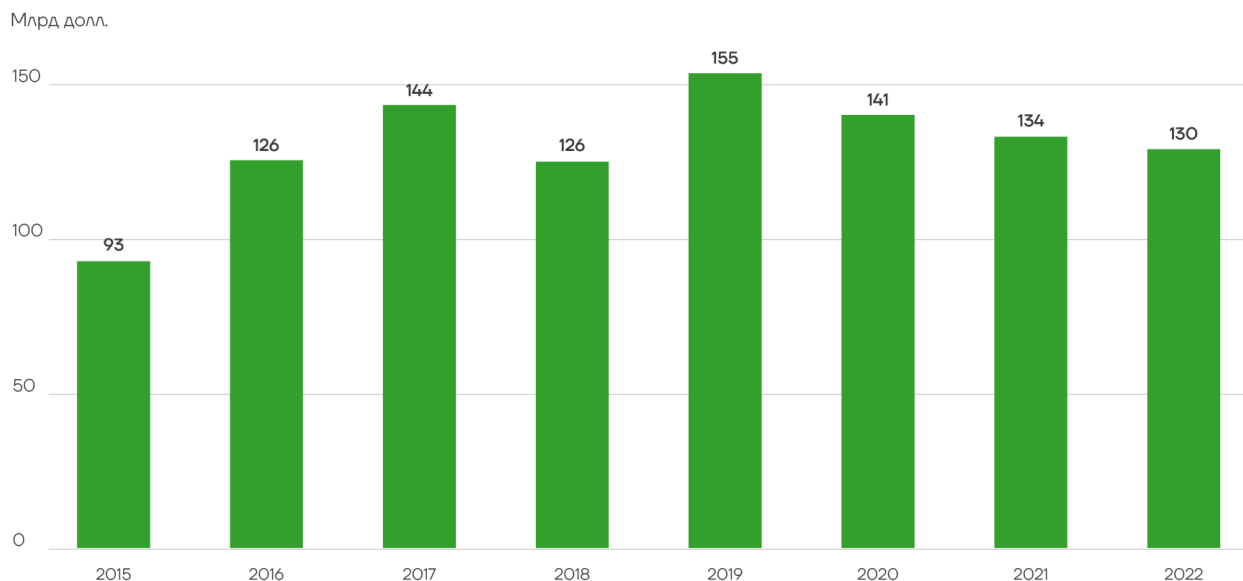


Данные: Министерство коммерции КНР, Народный банк Китая

По данным статистики Министерства коммерции Китая и Народного банка Китая, количество новых проектов сократилось с пика в 2016 году в 8158 новых проектов

до 5514 проектов в 2022 году. Сокращение происходит волнообразно, в отличие от стоимости новых проектов, которая достигла максимального значения в 2019 году на уровне 155 млрд долл., а затем постепенно снизилась до 130 млрд долл.

Стоимость новых зарубежных проектов в странах «Пояса и пути»



Данные: Министерство коммерции КНР, Народный банк Китая

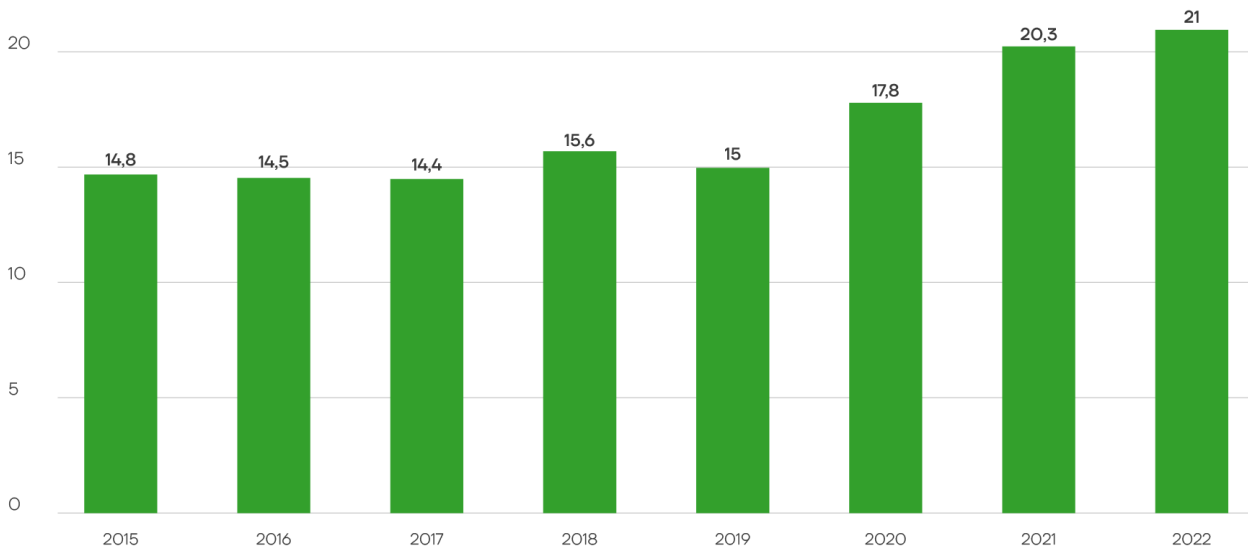
Инициатива столкнулась с серьезными вызовами, в том числе из-за огромного аппетита к инвестициям как со стороны стран-участниц, так и со стороны китайских компаний. Темпы роста в первые годы реализации инициативы были высокими, но затем мы наблюдали резкое замедление китайской экономики до многолетних минимумов и проблемы в экономиках и политических системах, особенно в странах Азии, что резко усиливало проблемы безопасности при реализации проектов, вплоть до их заморозки. Сильнейшим негативным фактором стала пандемия коронавируса и полное закрытие Китая. С конца 2019 года до конца 2022 года были осложнены любые переговоры по проектам, возникли дополнительные сложности с логистикой и т.д. События на Украине только усугубили эти проблемы, делая как минимум один сухопутный коридор менее востребованным на ближайшие годы.

Падение количества проектов и их стоимости, учитывая все факторы, не выглядит критичным или даже серьезным. Аппетит Китая к зарубежным прямым инвестициям в рамках инициативы только растет.

Резкое увеличение объема нефинансовых прямых инвестиций в страны-участницы инициативы со стабильных 15 млрд долл. началось как раз после 2019 года. В 2022 году темпы роста замедлились, но показатель достиг максимума в 21 млрд долл.

Объем нефинансовых прямых инвестиций в странах «Пояса и пути»

Млрд долл.



Данные: ООН, Bloomberg

Динамика показывает изменение предпочтений китайских инвесторов. Это может быть связано с активной инвестиционной деятельностью в предыдущие годы: компаниям предстоит расчистить балансы от токсичных и плохих активов, прежде чем участвовать в новых проектах. Также инвесторы становятся менее склонными к риску, в том числе из-за отсутствия прямого участия государства в большинстве проектов. Часть проектов оказались нерентабельными, поэтому нефинансовые инвестиции являются менее рискованным путем для банков и компаний. Также китайским инвесторам все сложнее находить партнеров в принимающей стране, а нефинансовые инвестиции снимают риски с обеих сторон.

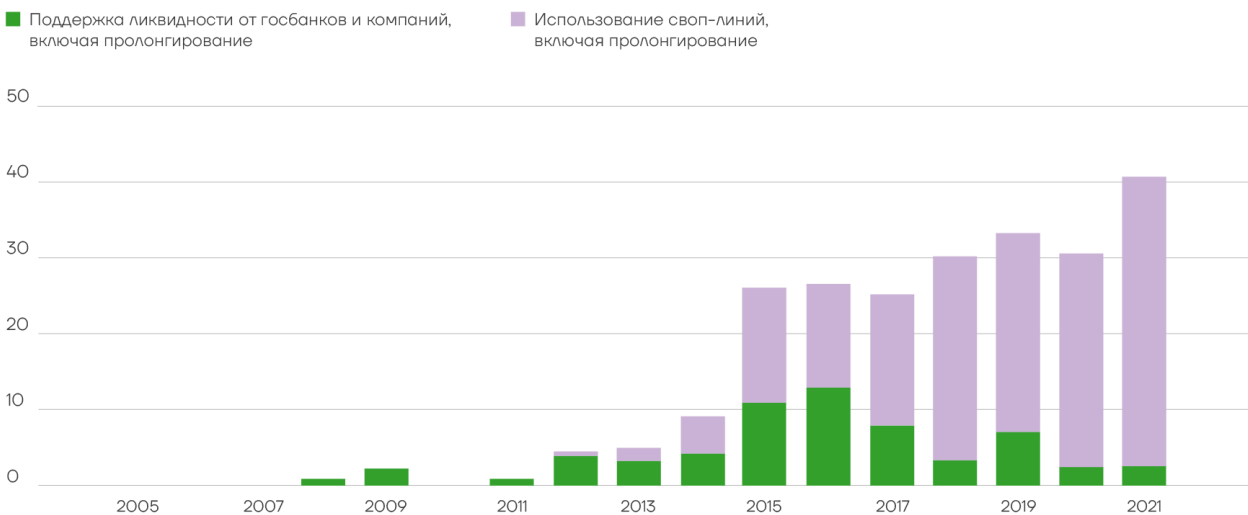
В самих проектах прослеживается явный акцент на сухопутные коридоры. Масштабные портовые проекты также реализуются, но не дают быстрого экономического эффекта, что находит отражение в негативном восприятии местных властей. В качестве примера можно привести сложности в ходе осуществления проекта в порту Хамбантота в Шри-Ланке, в ходе которого Коломбо объявил дефолт из-за невозможности платить по кредитам китайским кредиторам, за долги отдав порт в аренду на 99 лет. Это вызвало недовольство местного населения и бизнеса, а представители Китая оказались не готовы купировать этот негатив оперативно. Ситуация с глубоководным портом Гвадар еще сложнее: он был построен Китаем еще до начала реализации инициативы «Один пояс — один путь» и должен был стать ключевой точкой при создании важнейшего Экономического коридора Китай-Пакистан (СРЕС). В последние годы также растет недовольство среди местного населения, которое не получило за эти годы преимуществ от строительства порта, часто происходят теракты в отношении китайских специалистов. Для полноценной работы коридора необходимо модернизировать порт и построить железную дорогу Кашгар-Гвадар, стоимостью почти в 58 млрд долл., но для Пакистана

железнодорожный проект слишком дорогой, так как его ВВП всего в 6 раз больше этой суммы. Сейчас СПЕС существует, но не работает в полную силу, и пока неясно, будет ли проект реализован, поскольку Китай не готов финансировать строительство самостоятельно.

Проекты автономных портов, реализованные в рамках инициативы, оказались неэффективны без сопутствующих автомобильных и железных дорог, а на них сейчас китайские компании не готовы выделять прямые инвестиции по различным причинам, в основном из-за возросших рисков и повышения стоимости самих проектов, а также проблем с возвратом старых кредитов. В результате, в рамках «Пояса и пути» образовались долги по проектам, которые не были реализованы или находятся в упадке после реализации и по которым идут переговоры о реструктуризации долга, либо реструктуризация уже прошла.

Годовые объемы рефинансирования трансграничных кредитов со стороны Китая

Млрд долл.



Данные: «China as an International Lender of Last Resort» (Horn, Parks, Reinhart, Trebesch, 2023)

К концу 2021 года Китай провел 128 реструктуризаций для 22 стран-должников на общую сумму 240 млрд долл. В основном речь идет о постоянной пролонгации краткосрочных кредитов. Если в 2010 году менее 5% зарубежного кредитного портфеля Пекина составляли страны-заемщики, находящиеся в плохом финансовом состоянии, то к 2022 году цифра достигла 60%. Китай вынужденно отреагировал на растущую волну долгового кризиса, отказавшись от кредитования инфраструктурных проектов и нарастив операции по поддержке ликвидности.

Китаю приходится выбирать между требованием по погашению кредитов на сотни миллиардов долларов, которые выдавали компании и государственные банки, и доброй репутацией.

Хотя изначально «Один пояс — один путь» был масштабной инициативой с массой преимуществ за счет проектов в области инфраструктуры, которые являются ключевыми для стимулирования развития в странах с низким уровнем доходов, проблема оказалась в недостатке этих инвестиций от всех заинтересованных стран. В одиночку Китай не может финансировать все проекты, а возможности других сильно ограничены, в том числе из-за необходимости наращивания долга.

Трансформация и будущее инициативы «Один пояс — один путь»

- Нужно вводить строгие процедуры управления рисками и улучшения координации по проектам.
- Фрагментация позволяет более гибко реализовывать проекты, постепенно двигаясь к созданию полноценных экономических коридоров и транспортных маршрутов.
- Традиционный акцент на сухопутной части «Пояса и пути» сохранится.
- Наметившиеся тренды и сложившаяся динамика в 2021-2022 годах требуют проверки из-за большого числа нетипичных факторов.
- Китаю и странам-участницам придется более ответственно подходить к вопросам безопасности.
- Основной проблемой остается нехватка инвестиционных ресурсов у Китая.
- Потребность в инвестициях в странах, входящих в периметр «Пояса и пути» будет сохраняться в ближайшие годы.