

DOI: 10.24412/2686-7702-2022-4-47-55

О некоторых аспектах китайской инициативы «Один пояс, один путь»

С.Л. Сазонов, И.Д. Ильинская

Аннотация. Провозглашённая Китаем инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП) неоднозначно воспринимается его основными экономическими соперниками и даже встречает ожесточённое сопротивление западных государств, прежде всего США. Это выражается в выдвигании собственных инициатив по строительству инфраструктуры в развивающихся странах, которые, по мнению Штатов и Евросоюза, должны противодействовать усилению китайского влияния. В статье приведены доказательства в пользу того, что с тех пор, как в 2013 г. руководством КНР была предложена и запущена инициатива «Один пояс, один путь», Китай реагировал на жизненно важные потребности развивающихся стран, сотрудничая с ними в укреплении национальных инфраструктурных объектов, таких как железные дороги, автомобильные магистрали и порты, а также предоставляя финансовую помощь на исключительно льготных условиях. Суть китайской инициативы заключается в поиске, формировании и продвижении новой модели международного сотрудничества и развития с помощью строительства глобальных транспортных маршрутов. В статье рассматриваются основные инфраструктурные проекты, адаптированные к реальным потребностям стран-участниц китайской инициативы, причём Китай не навязывает им путь собственного развития, а важнейшим аспектом реализации мегапроекта является улучшение жизни людей.

Ключевые слова: Китай, США, Европейский Союз, инициатива «Один пояс, один путь», инфраструктурные проекты, темпы роста.

Авторы: Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

Ильинская Ирина Дмитриевна, редактор Центра научного мониторинга и развития, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-6664-6563; E-mail: ilinskaya@iccaras.ru

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Сазонов С.Л., Ильинская И.Д. О некоторых аспектах китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Восточная Азия: факты и аналитика. 2022. № 4. С. 47–55. DOI: 10.24412/2686-7702-2022-4-47-55

On some aspects of the Chinese Belt and Road Initiative

S.L. Sazonov, I.D. Ilinskaya

Abstract. The Belt and Road Initiative, proclaimed by China, is ambiguously perceived by its main economic rivals and even meets fierce resistance from Western countries, primarily the United States. This is expressed in putting forward their own initiatives to build infrastructure in developing countries, which, according to the leadership of the United States and the European Union, should counteract the strengthening of the Chinese influence. The article provides evidence that since the leadership of the PRC proposed and launched the Belt and Road Initiative in 2013, China has responded to the vital needs of developing countries by cooperating with them in the development of national infrastructure facilities, such as railways, highways and ports, as well as providing financial assistance on exceptionally preferential terms. The essence of the Chinese initiative is to find, form and promote a new model of international cooperation and development through the construction of global transport routes. The article discusses the main infrastructure projects adapted to the real needs of the participating countries of the Chinese initiative. It is noted that China does not impose its own development path on them, and the most important aspect of the implementation of the megaproject is to improve people's lives.

Keywords: China, the USA, the European Union, Belt and Road Initiative, infrastructure projects, growth rates.

Authors: Sazonov Sergey L., PhD (Economics), Leading Research Fellow of the Centre “Russia, China, the World”, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

Ilinskaya Irina D., Editor of the Center for Scientific Monitoring and Development, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-6664-6563; E-mail: ilinskaya@iccaras.ru.

Conflict of interests. The authors declare the absence of the conflict of interests.

For citation: Sazonov S.L., Ilinskaya I.D. (2022). O nekotorykh aspektakh kitayskoy iniciativy “Odin poyas, odin put” [On some aspects of the Chinese Belt and Road Initiative]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], 4: 47–55. (In Russian). DOI: 10.24412/2686-7702-2022-4-47-55

Западные альтернативы проекта «Один пояс, один путь»

Инициатива «Один пояс, один путь», способствующая восстановлению мировой экономики за счёт стабилизации цепочек поставок между странами и закладывающая основу для дальнейшего глобального экономического сотрудничества, вызывает недовольство западных держав. Китайские эксперты отмечают, что Вашингтон и некоторые его союзники разрабатывают со странами третьего мира альтернативные проекты инфраструктурного сотрудничества. Так, во время 35-го саммита АСЕАН (Бангкок, ноябрь 2019) была анонсирована инициатива Blue Dot Network (BDN), выработанная США, Японией и Австралией. Проект будут продвигать американская Корпорация зарубежных частных инвестиций (англ. Overseas Private Investment Corporation, ОПИС), Департамент иностранных дел и торговли Австралии (англ. The Department of Foreign Affairs and Trade, DFAT) и Японский банк международного сотрудничества (англ. Japan Bank for International Cooperation, JBIC). Официальная цель инициативы заключается в «продвижении

высококачественных и надёжных стандартов для развития глобальной инфраструктуры в Индо-Тихоокеанском регионе и во всём мире»¹.

В начале июня 2021 г. страны «Большой семёрки» (G7) объявили о намерении развивать инфраструктуру государств с низким и средним уровнем дохода в рамках международной экономической инициативы «Восстановить лучший мир» (*англ.* Build Back Better World, B3W), которая распространится на страны от Латинской Америки и Карибского бассейна до Африки и Индо-Тихоокеанского региона. Разрабатываемый Евросоюзом под руководством США план по мобилизации государственных и частных средств для финансирования инфраструктурных проектов ЕС за рубежом в рамках расширенного Европейского фонда устойчивого развития (*англ.* European Fund for Sustainable Development Plus, EFSD+) нацелен на создание адекватной инфраструктуры стоимостью 40 трлн долл., необходимой развивающимся государствам к 2035 г., а также направлен на противодействие китайскому проекту «Один пояс, один путь». В начале октября 2021 г. делегации США и стран ЕС посетили Эквадор, Панаму и Колумбию, в ноябре – Сенегал и Гану, в декабре 2021 г. состоялся азиатский тур, а в январе 2022 г. США и европейские союзники заявили о намерении инвестировать в реализацию 5–10 крупных инфраструктурных проектов по всему миру².

Кроме того, Европейский союз в попытке создать конкуренцию ОПОП 1 декабря 2021 г. объявил о запуске собственной инициативы Global Gateway, которая была провозглашена планом по мобилизации в период с 2022 по 2027 г. до 300 млрд евро (341 млрд долл.) государственных и частных средств для развития инфраструктуры стран всего мира. Финансовую поддержку проекту окажут сам Европейский союз, а также его финансовые институты, включая Европейский инвестиционный банк и Европейский банк реконструкции и развития, а управлять проектами Global Gateway в странах-партнёрах будут представительства ЕС по всему миру³.

После того как Индо-Тихоокеанский регион стал геополитическим модным нарративом в западных странах, Великобритания как близкий союзник США сразу же восприняла идею присоединиться к инициативам по развитию инфраструктурного, экономического и торгового сотрудничества в регионе для противодействия китайскому влиянию. В частности, в январе 2022 г. во время визита министра иностранных дел Великобритании Л. Трасс в Австралию был подписан Меморандум о взаимопонимании в области «Совместного продвижения инвестиций в инфраструктуру стран Индо-Тихоокеанского региона». Причём для реализации этого плана Великобритания намерена до 2025 г. ежегодно инвестировать в развитие инфраструктуры развивающихся стран до 8 млрд фунтов стерлингов (11 млрд долл.)⁴.

¹ Индо-Тихоокеанский регион и будущее Америки. URL: <https://www.fondsk.ru/news/2019/11/18/indo-tihookeanskij-region-i-budushee-ameriki-49488.html?print> (дата обращения: 10.12.2022).

² US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11> (дата обращения: 10.12.2022).

³ Mororeschi A. The EU Global Gateway: The narrow path between relevance and invisibility. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-eu-global-gateway> (дата обращения: 10.12.2022).

⁴ Biz Quick Take: UK-Australia infrastructure plan to counter China? More empty talks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1246536.shtml> (дата обращения: 10.12.2022).

Барьеры и ограничения для реализации западных контрпроектов

Администрации Байдена потребовались месяцы напряжённых переговоров, чтобы двухпартийный законопроект об инфраструктуре на сумму 1,2 трлн долл. был в конце 2021 г. одобрен Палатой представителей. Это делает гигантский план ВЗВ на 40 трлн долл. почти невозможным, поскольку он выходит далеко за рамки финансовых возможностей США. Пока руководство яростно отстаивало свои расходы на развитие национальной инфраструктуры, экономика страны, подпитываемая значительными программами количественного смягчения, стала постепенно сворачивать стимулирование, необходимое во время пандемии⁵. Принимая во внимание давление, с которым столкнулись Федеральная резервная система США и Европейский центральный банк (ЕЦБ) с целью наращивания планов по нормализации денежно-кредитной политики на своих заседаниях в середине декабря 2021 г., реализация таких законопроектов о внешних инвестициях становится всё более невыполнимой⁶.

Более того, предложение 40 трлн долл. вызвало сарказм среди признанных экономистов многих стран, поскольку, по их мнению, «просто трудно поверить, что страны G7 могут предложить такую сумму денег, которая превышает совокупный объем ВВП семи стран в 2020 г.»⁷. Они также отмечают, что Build Back Better World, по существу, представляет собой политическую уловку, направленную на то, чтобы бросить вызов восьмилетнему проекту ОПОП. Хотя инициатива ВЗВ и представлена как реальный конкурент Китая в области развития региональной инфраструктуры, остаётся неясным, какая сумма потребуется даже для реализации первоначальных проектов в её рамках⁸.

Что касается инициативы Global Gateway, то здесь ситуация на поверку выглядит тоже не слишком радужно. Надо понимать, что страны G7 сталкиваются сегодня с массой проблем – инфляцией, растущим внутренним долгом и другими сложностями, вызванными общемировой геополитической ситуацией и эффектами постковидной экономики. Трудно представить, что Старый свет способен приблизиться к китайскому объёму инвестиций в инфраструктурные проекты, поэтому инициатива Global Gateway выглядит «бумажным тигром»⁹.

По этому поводу высказался директор консалтинговой фирмы DCA China-Analytic: «Вначале было верно, что Пекин в основном инвестировал в инфраструктуру или в доставку углеводородов в Китай. Но в последние годы “Шёлковый путь” адаптировался к новым приоритетам Си Цзиньпина в области возобновляемых источников энергии или цифровых

⁵ US' B3W infrastructure projects financially unfeasible, bound to fail: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238551.shtml?id=11> (дата обращения: 10.12.2022).

⁶ Li Qiaoyi, Cui Fandi. EU's Global Gateway 'another rubber check' from West. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202112/1240432.shtml> (дата обращения: 10.12.2022).

⁷ Song Lin. G7 infrastructure plan can hardly rival BRI. 'Build Back Better World' can hardly rival BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202106/1226107.shtml> (дата обращения: 10.12.2022).

⁸ The EU's Global Gateway: Groundbreaking initiative or smart rebranding? URL: <https://ecdpm.org/work/the-eus-global-gateway-groundbreaking-initiative-or-smart-rebranding/> (дата обращения: 10.12.2022).

⁹ M. Gavas, S. Pleeck. The EU's Global Gateway Is Not a Groundbreaking Plan for Domination in Global Infrastructure. URL: <https://www.cgdev.org/blog/eus-global-gateway-not-groundbreaking-plan-domination-global-infrastructure> (дата обращения: 10.12.2022).

и нейронных сетей, новых технологий»¹⁰. Так что одним декларативным выдвиганием инициативы вряд ли получится остановить Пекин и проект ОПОП, который уже значительно эволюционировал.

Ютта Урпилайнен, комиссар ЕС, отвечающая за политику развития, заявила в интервью журналистам: «Безусловно, ЕС сталкивается с серьёзными проблемами в конкуренции с китайским проектом “Один пояс, один путь”, поскольку блок начинает работу с опозданием, как и США, а программа Пекина представляет собой инициативу на триллион долларов по финансированию инфраструктурных проектов в развивающемся мире. Если сравнивать помощь в целях развития инфраструктуры развивающихся стран со стороны блока с помощью Пекина, то мы предоставляем гранты, а Китай выдаёт миллиардные кредиты»¹¹.

На Восточноазиатском саммите (*англ.* East Asia Summit, ВАС), прошедшем в 2021 г., американский президент Дж. Байден пообещал членам АСЕАН инвестировать 150 млн долл. в инфраструктуру, безопасность, финансировать такие направления, как готовность к пандемии и экологически чистая энергия. «Тем не менее расходы США бледнеют по сравнению с расходами Китая», – отмечает агентство Reuters в одном из отчётов. Для сравнения: только в ноябре 2021 г. Китай пообещал странам АСЕАН помощь на сумму 1,5 млрд долл. в течение трёх лет для борьбы с пандемией COVID-19 и стимулирования экономики. Объём торговли АСЕАН с США в 2021 г. составил 379 млрд долл., а с Китаем за тот же период он исчислялся 878,2 млрд долл. Так что КНР является крупнейшим торговым партнёром блока, и все его члены подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем в рамках инициативы ОПОП¹².

Победное шествие проекта «Один пояс, один путь»

В чём же причина того, что запад (прежде всего, США) так сильно беспокоит экспансия проекта «Один пояс, один путь», раз он принимает столь активные меры по формированию контринициатив аналогичного характера?

С момента провозглашения ОПОП в 2013 г. этот мегапроект получил положительную оценку в странах Юго-Восточной, Южной и Центральной Азии, Северной Африки, Центральной и Восточной Европы. Согласно годовому отчёту исследовательского центра «Один пояс, один путь» Китайской академии общественных наук, к началу 2022 г. ОПОП привлёк 65 стран с общим населением в 4,6 млрд человек, или 62 % численности мирового населения. Общая площадь государств, участвующих в инициативе, достигла 50 млн кв. км, или 39 % от общей площади мировой суши, их совокупный ВВП составил 23 трлн долл., то есть 31 % мирового ВВП¹³.

¹⁰ With its ‘Global Gateway’, EU tries to compete with China’s Belt and Road Initiative. URL: <https://www.france24.com/en/europe/20211203-with-its-global-gateway-eu-tries-to-compete-with-the-china-s-belt-and-road> (дата обращения: 10.12.2022).

¹¹ *Standish R.* Global Gateway: Can The EU's Giant Infrastructure Plan Rival China's Belt And Road? URL: <https://www.globalsecurity.org/military/library/news/2021/11/mil-211130-rferl02.htm> (дата обращения: 10.12.2022).

¹² *Ma Miaomiao.* Recent leaders' meeting shows ASEAN countries seek balance while the U.S. tries to divide Asia. URL: https://www.bjreview.com/World/202205/t20220523_800294984.html (дата обращения: 10.12.2022).

¹³ *Xiong Xinyi.* China’s high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml> (дата обращения: 10.12.2022).

Выступая с программной речью по видео на церемонии открытия ежегодной конференции Боаоского азиатского форума (БАФ) 20 апреля 2021 г., председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что «Китай будет активно работать совместно со всеми странами-участниками проекта, чтобы бороться с бедностью и развивать региональную экономику». По словам китайского лидера, к 2030 г. работа в рамках ОПОП позволит вывести из бедности почти 40 млн человек по всему миру¹⁴.

ОПОП: цифры и факты

Хотя торговля Китая с его основными партнёрами в последние годы продолжала стабильно расти, его внешнеторговый оборот со странами-участницами проекта «Один пояс, один путь» расширялся ещё быстрее. В 2021 г. объём торговли КНР с пятью крупнейшими торговыми контрагентами – АСЕАН, Европейским союзом, США, Японией и Республикой Корея – составил соответственно 5,67, 5,35, 4,88, 2,4 и 2,34 трлн юаней (темпы роста – 19,7 %, 19,1 %, 20,2 %, 9,4 % и 18,4 %). За тот же период китайский товарооборот со странами, расположенными вдоль ОПОП, увеличился на 23,6 %, что на 2,2 процентных пункта выше, чем общий темп роста внешнеторгового оборота КНР, причём объём торговли товарами с высокой добавленной стоимостью (ноутбуки, планшеты и бытовая техника) в 2021 г. подскочил на 13,2 %¹⁵.

Согласно данным китайской таможни, в 2021 г. объём импорта и экспорта Китая со странами, расположенными вдоль маршрутов «Одного пояса, одного пути», достиг 11,6 трлн юаней, причём экспорт исчислялся суммой в 6,59 трлн юаней, увеличившись на 21,5 %, а импорт составил 5,01 трлн юаней, поднявшись на 26,4 %. Этот рост в основном обусловлен следующими аспектами.

Во-первых, усилилась кооперация производственных цепочек и цепочек поставок – с 2013 по 2021 гг. доля промежуточных продуктов в экспорте Китая в страны, вовлечённые в проект ОПОП, увеличилась с 49,8 % до 56,2 %, причём в 2021 г. объём экспорта автозапчастей, текстиля и литиевых электронных батарей вырос на 26,7 %, 14,1 %, и 50,4 % соответственно.

Во-вторых, активизировалось сотрудничество в области энергетики, сельского хозяйства и добычи минеральных ресурсов. В 2021 г. Китай импортировал 1,18 трлн юаней сырой нефти из стран-участниц мегапроекта (рост на 44 %), сельскохозяйственной продукции на 326,55 млрд юаней (рост на 26,1 %), металлических руд на 212,77 млрд юаней (рост на 24,9 %) и природного газа на 185,45 млрд юаней (увеличение на 38,9 %).

Наконец, активизировались китайские частные предприятия – в 2021 г. объём внешнеторгового оборота китайских частных предприятий со странами-членами инициативы достиг 6,21 трлн юаней, увеличившись на 25,6 %, что составило 53,5 % от общего объёма импорта и экспорта Китая в эти страны в 2021 г.¹⁶. По данным Государственного комитета по делам развития и реформ, к концу 2022 г. Китай подписал 206 соглашений о

¹⁴ Xi calls for building Belt and Road into pathway to poverty alleviation, growth. URL: http://www.bjreview.com/China/202104/t20210420_800244157.html (дата обращения: 10.12.2022).

¹⁵ Импорт и экспорт Китая в 2021 году впервые достигли 6 трлн долларов. URL: <https://pandaily.com/chinas-2021-imports-and-exports-hit-6-trillion-for-first-time/> (дата обращения: 10.12.2022).

¹⁶ SCIO press conference on China's import and export performance in 2021. URL: http://www.china.org.cn/china/2022-01/20/content_78001746.htm (дата обращения: 10.12.2022).

сотрудничестве в рамках инициативы «Пояса и пути» со 149 странами и 32 международными организациями¹⁷.

Китай создал более 80 зон сотрудничества в странах, прилегающих к маршруту, с общим объёмом инвестиций в размере 50,7 млрд долл., что способствовало увеличению налоговых поступлений и созданию более 350 тыс. новых рабочих мест в странах-участницах китайского проекта¹⁸. Пекин предоставляет странам вдоль ОПОП кредиты на инфраструктурное строительство на исключительно льготных условиях, оказывает неоценимую помощь в развитии их национальных транспортных сетей, улучшении связности региональной транспортной инфраструктуры и увеличении объёмов международных транзитных перевозок. С 2013 по 2021 г. только центральные государственные предприятия Китая вложили средства в более чем 3 тыс. крупных проектов, а общий объём инвестиций Китая в страны-участницы достиг около 1 трлн долл., из них в виде помощи развивающимся странам (в основном, странам Азии) в общем объёме более 300 млрд юаней, а беспроцентные и льготные кредиты в основном предоставлялись в рамках проекта «Пояс и путь» на развитие национальных инфраструктурных сетей¹⁹.

Таким образом, инициатива «Один пояс, один путь» продолжает оставаться важным внешнеполитическим и внешнеэкономическим инструментом и «платформой» для достижения Китаем системных целей, в том числе ключевой – великого возрождения китайской нации. Экспансия китайского проекта простирается тем временем всё дальше от исторической траектории Шёлкового пути.

Африканский континент

На мероприятии по случаю празднования 58-го Дня Африки в Пекине в мае 2021 г. член Госсовета и министр иностранных дел Китая Ван И отметил, что «даже в условиях пандемии COVID-19 Китай оставался главным торговым партнёром Африки 12 лет подряд, а китайско-африканское сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс, один путь» продолжает углубляться, причём 46 африканских стран и Африканский союз подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем в этой области».

За последние 20 лет Китай был крупнейшим источником занятости в странах «Чёрного континента», создавая ежегодно в среднем 18,6 тыс. новых рабочих мест, против 12 тыс. позиций, сформированных США. Это чрезвычайно важный аспект развития, потому что именно подъём занятости остаётся лучшим способом борьбы с бедностью и содействия экономическому росту африканских стран.

По данным аналитического Центра глобального развития (*англ.* The Center for Global Development, CGD), в 2000–2015 гг. два китайских банка развития за рубежом инвестировали 23 млрд долл. в инфраструктурные проекты в странах Африки. Это на 8 млрд долл. больше, чем общие вложения в транспортную сеть африканских стран других восьми крупнейших

¹⁷ 9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity. URL: https://www.bjreview.com/World/202209/t20220915_800306550.html (дата обращения: 10.12.2022).

¹⁸ Cooperation on BRI infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage amid two sessions. Cooperation on infrastructure, high-tech and nuclear energy take center stage. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254529.shtml> (дата обращения: 10.12.2022).

¹⁹ Liu Ting. BRI drives global development. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html (дата обращения: 10.12.2022).

кредиторов, включая Всемирный банк, Африканский банк развития, а также банки развития США и Европы.

В то же время US International Development Finance Corporation, главное агентство США по финансированию развития, выделило за тот же период всего 1,9 млрд долл. на региональную инфраструктуру²⁰.

Китайские аналитики отмечают, что «финансовое положение некоторых африканских стран находится в упадке из-за огромных внешних долгов». По этой причине в ходе Пекинского саммита Форума китайско-африканского сотрудничества в 2018 г. Китай объявил об увеличении объёма грантов, беспроцентных и льготных кредитов, а также о частичном списании долгов странам африканского континента. Китай также учредил специальный фонд в размере 10 млрд долл. для финансирования развития и специальный фонд в размере 5 млрд долл., нацеленный на рост импорта из Африки. Среди институтов Китая выделяется Фонд развития Китай-Африка (ФРКА, *англ.* China-Africa Development Fund) с первоначальным размером капитала в 5 млрд долл., который был создан на основе уставного капитала, предоставленного Государственным банком развития Китая в 2007 г. В рамках Пекинского саммита Форума китайско-африканского сотрудничества (*англ.* The Forum on China–Africa Cooperation, FOCAC), проведённого в 2006 г. для стимулирования развития экономик стран Африки. В 2015 г. во время саммита ФРКА в Йоханнесбурге Китай объявил, что дополнительно выделит фонду 5 млрд долл. для «содействия совместному строительству проекта “Один пояс, один путь”». Официальной целью фонда было провозглашено преодоление следующих сложностей в сотрудничестве с африканскими странами: общий недостаток инвестиций в развитие инфраструктуры и дефицит профессиональных кадров в этой области, слабое развитие транспортных сетей. В отличие от других институтов помощи Китая, фонд предоставляет не кредиты, а прямые инвестиции посредством софинансирования проектов китайских компаний, нацеленных на сотрудничество со странами африканского континента. Обычно им покрывается 30 % объёма инвестиций необходимого для проекта финансирования. Оставшаяся часть обеспечивается китайскими и иностранными инвесторами. Такой подход позволяет африканским странам развивать проекты, не увеличивая долги, и повышать тем самым потенциал для их самостоятельного становления. Благодаря большим и диверсифицированным объёмам инвестиций фонд сыграл важную роль в развитии транспортной инфраструктуры, которая обеспечила экономический рост в странах Африки, а также увеличила занятость и налоговые поступления в бюджеты африканских стран. К началу 2023 г. общая сумма инвестиций фонда в проекты 39 африканских стран составила более 6,6 млрд долл. Структура также обеспечила капиталовложения от китайских компаний и предприятий в размере более 31 млрд долл.

Таким образом, учитывая огромные средства, которые КНР выделяет на развитие одного из самых перспективных регионов планеты, а кроме того, создаёт институты развития для африканских стран, можно говорить о том, что Китай, похоже, налаживает сотрудничество с Африкой всерьёз и надолго. С геополитической точки зрения Поднебесная пока выигрывает у Запада в борьбе за влияние на «Чёрном континенте», что вписывается в общую канву китайского стремления заявить о себе как о лидере среди развивающихся

²⁰ Новости о китайских инвестициях в инфраструктуру Африки. URL: <https://prc.today/novosti-o-kitajskih-investicziyah-v-infrastrukturu-afriki/> (дата обращения: 10.12.2022).

стран. Страны Африки в этом смысле представляют собой прекрасный плацдарм для продвижения китайской модели экономического развития. Китай сильно рискует, делая вложения в Африку, где отмечается высокая социальная, политическая и экономическая нестабильность, значительный уровень террористической опасности, неблагоприятный инвестиционный климат [Михайличенко 2018]. Тем не менее, не в пример западным странам, КНР продолжает наращивать инвестиции в этом направлении, постепенно трансформируя экономическую силу в политическое превосходство.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Лузянин С.Г., Афонасьева А.В. Один Пояс, Один Путь – политические и экономические измерения // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2017. № 40. С. 5–14.
- Михайличенко К.М. Роль Африки в инициативе Китайской Народной Республики «Один Пояс, один Путь» // Вестник РУДН. Серия: Политология. 2018. Том. 20. № 1. С. 60–68.
- Островский А.В. Экономическое противостояние США и Китая: кто победит? // Восточная Азия: факты и аналитика. 2020. № 2. С. 6–19. DOI: 10.24411/2686-7702-2020-10008
- Сафронова Е.И. Отношения КНР с развивающимися странами и формирование нового мирового экономического порядка // Китай в мировой политике / Отв. ред.-сост. А.Д. Воскресенский. М.: МГИМО(У); РОССПЭН, 2001. С. 419.

REFERENCES

- Lousianin S.G., Afonasyeva A.V. (2017). Odin Poyas, Odin Put' – politicheskie i ehkonomicheskie izmereniya [Belt and Road Initiative – political and economic dimensions]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika [Tomsk State University Journal of Economics]*, 40: 5–14. (In Russian).
- Mikhaylichenko K.M. (2018). Rol' Afriki v initsiative Kitayskoy Narodnoy Respubliki “Odin Poyas, Odin Put'” [Africa’s role in the PRC’s Belt and Road Initiative]. *Vestnik RUDN [Bulletin of the RUDN]*. Series: Political science, vol. 20, no. 1: 60–68. (In Russian).
- Ostrovsky A.V. (2020). Ekonomicheskoe protivostoyanie SSHA i Kitaya: kto pobedit? [Economic confrontation between the USA and China: who will win?]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika [East Asia: Facts and Analytics]*, 2: 6–19. (In Russian). DOI: 10.24411/2686-7702-2020-10008
- Safronova E.I. (2001). Otnosheniya KNR s razvivayushchimisya stranami i formirovanie novogo mirovogo ekonomicheskogo poryadka [China's relations with developing countries and the formation of a new world economic order]. *Kitay v mirovoy politike [China in World politics]*, resp. ed.-comp. A.D. Voskresensky. Moscow: MGIMO(U); ROSSPEN, 419 p. (In Russian).

* * *

Wang Jimin. Chinese concept of global governance. “One Belt, One Road” 2.0. China in the new structure of the Silk Road. Lin Yifu, ed. 2018. (In Chinese).

Поступила в редакцию: 25.12.2022
 Финальная версия: 27.12.2022
 Принята к публикации: 28.12.2022

Received: 25 December 2022
 Final version: 27 December 2022
 Accepted: 28 December 2022