

Экономика**Роль финансовых институтов КНР в развитии
автодорожной инфраструктуры проекта
«Пояс и путь»**

© 2020

DOI: 10.31857/S013128120012471-9

Сазонов Сергей Леонидович

Кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН. E-mail: sazonovch@mail.ru.

Ван Цзинвэй (КНР)

Аспирант Института Дальнего Востока РАН. E-mail: wjw07@yandex.ru.

Аннотация:

В последние годы особую актуальность приобрели вопросы диверсификации финансирования интеграционных процессов в сфере развития автомобильного транспорта, направленных на объединение дорожных сетей КНР и стран—участниц мегапроекта «Один пояс, один путь» и создающих новые контуры евразийского региона. Активное участие ведущих китайских финансовых институтов, создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и различных фондов, направленных на строительство автодорожных сетей в сопредельных странах, позволяют Китаю развивать экономику западных провинций, генерировать мультипликативный эффект в сопредельных отраслях китайской промышленности, стимулировать рост объемов внешней торговли КНР. Это, в свою очередь, активизирует экономическое развитие стран-участниц проекта, способствует укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях и обеспечивает им самостоятельный выход на новые мировые рынки.

Ключевые слова:

Китай, западные провинции, «Один пояс, один путь», Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, облигации, инвестирование, автомобильный транспорт, транзит.

Для цитирования:

Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй. Роль финансовых институтов КНР в развитии автодорожной инфраструктуры проекта «Пояс и путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2020. № 5. С. 56–66. DOI: 10.31857/S013128120012471-9.

Economics**The Role of Chinese Financial Institutions in the Development
of the Road Infrastructure of the «Belt and Road» Project****Sergey Sazonov**

Ph.D. in Economics, leading researcher of IFES RAS. E-mail: sazonovch@mail.ru.

Wang Jingwei (People's Republic of China)

Ph.D. student at IFES RAS. E-mail: wjw07@yandex.ru.

Abstract:

In recent years, the issues of integration processes in the field of road transport development's financing diversification, aimed at the unification of the road networks of the PRC and the countries, participating in the «belt and road» megaproject and creating the new contours of the Eurasian region, have become particularly relevant. The active participation of leading Chinese financial institutions, the creation of the Asian infrastructure investment Bank and various funds aimed

at building road networks in neighboring countries allow China to develop the economy of the Western provinces, generate a multiplier effect in neighboring Chinese industries, and stimulate the growth of China's foreign trade. This, in turn, activates the economic development of the project's participating countries, contributes to strengthening of transport integration at the regional and sub-regional levels, and provides them with independent access to new world markets.

Key words:

China, Western provinces, belt and road, Asian infrastructure investment Bank, bonds, investments, road transport, transit.

For citation:

Sazonov S.L., Wang Jingwei. The Role of Chinese Financial Institutions in the Development of the Road Infrastructure of the «Belt and Road» Project // Far Eastern Affairs. 2020. No.5. Pp. 56–66. DOI: 10.31857/S013128120012471-9.

В наши дни уже более 110 стран и международных организаций согласились принять участие в реализации проекта Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП) и Морского Шёлкового пути (МШП) XXI века, который сегодня в мире принято называть проектом «Один пояс, один путь» (ОПОП) или Инициатива «Пояс и путь» (ИПП) (Belt and Road initiative). В общем виде план строительства маршрута транзитных автомобильных перевозок по трассам маршрута «Один пояс, один путь» предусматривает создание двух автомобильных транспортных коридоров: 1) **Континентальный сухопутный маршрут автомобильных перевозок в рамках проекта ЭПШП** (сухопутный континентальный маршрут) включает 3 направления: **Северное** (через территорию Казахстана и РФ), **Центральное** (страны Центральной Азии) и **Южное** (Пакистан). Маршруты автомобильных магистралей будут совпадать со сложившимися экономическими коридорами транспортировки грузов, которые группируются по территориальной близости стран. Маршрут автомобильного транзита в рамках ЭПШП пройдет по 5 коридорам, а именно: Евразийскому экономическому коридору (ЕЭК), Экономическому коридору Китай—Монголия—Россия (КМРЭК), Экономическому коридору Китай—Центральная Азия—Западная Азия (ЭКЦЗА), Экономическому коридору Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма (ЭКБКМ) и Экономическому коридору Китай—Пакистан (КПЭК).

2) **Сухопутно-морской маршрут автомобильных перевозок в рамках МШП** из центральных, восточных и южных административных единиц провинциального уровня КНР пройдет в южном направлении через территорию стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) до их основных портов¹. А далее через эти порты морским путем грузы будут доставлены в основные порты Южной Азии, Африки и Европы для последующей сухопутной автомобильной транспортировки в различные города соответствующего региона мира. Маршрут автомобильных перевозок грузов в рамках МШП будет проходить по территории субрегиональной экономической зоны «Большой Меконг» и совпадать со сложившимся экономическим коридором ЭККПИК (Экономический коридор Китай—полуостров Индокитай). В рамках строительства этих коридоров многие страны разработали собственные планы развития национальной инфраструктурной сети, которые получили собственное название. Монголия выдвинула план «Степной путь», Индия провозгласила инициативу «Операция Муссон», Туркменистан выступил с планом «Возрождение Великого Шелкового пути», Южная Корея выдвинула «Евразийскую инициативу», Вьетнам предложил создание «Двух коридоров и одного круга», Турция озвучила план

1. Из 50 крупнейших мировых портов (по такому показателю, как объем оборота контейнеров) — 8 расположены в 6 странах ЮВА (Малайзии, Вьетнаме, Филиппинах, Таиланде, Индонезии и Сингапуре), а для экономического развития стран АСЕАН инфраструктурный сектор приобрел ключевое значение в связи с их выгодным стратегическим расположением на пересечении океанических торговых путей.

создания «Центрального коридора», Польша отстаивает план «Янтарного пути». Все эти проекты и планы тесно увязаны с китайской Инициативой «Пояс и путь» и направлены на двустороннее сопряжение.

Для успешной реализации проекта ОПОП (или ИПШ) в период 2014–2015 гг. были учреждены специальные финансовые институты — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Фонд Шелкового пути (создан в декабре 2014 г. и к началу 2020 г. одобрил и профинансировал инфраструктурные проекты в рамках этого мегапроекта в объеме около 59,5 млрд юаней) и различные фонды финансирования ЭПШП и МШП. К началу 2019 г. в КНР было учреждено около 30 фондов, которые осуществляли финансирование строительства инфраструктуры в странах, прилегающих к маршруту ОПОП. Крупнейшим из них стал созданный в конце 2014 г. Фонд ЭПШП с размером активов в 100 млрд юаней (около 15 млрд долл.). 2 центральных банка Китая намерены дополнительно инвестировать 380 млрд юаней в развитие транспортной инфраструктуры маршрута ОПОП (Экспортно-импортный банк Китая намерен вложить 130 млрд юаней, а Государственный банк развития Китая готов предоставить 250 млрд юаней). Правительство КНР заявило о готовности в период до 2021 г. предоставить странам Азии кредиты в размере 60 млрд юаней (около 9 млрд долл.) для реализации Инициативы «Пояс и путь». По состоянию на начало 2019 г. контрактные инвестиции в рамках Фонда ЭПШП достигли 11 млрд долл., а фактически предоставленный объем инвестиций составил 7,7 млрд долл.²

На 21-й встрече глав стран АТЭС (2014 г., о. Бали) Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с предложением о создании АБИИ и в конце июня 2015 г. в Пекине 50 стран подписали «Соглашение об учреждении АБИИ». В начале 2017 г. количество стран-членов равнялось 57, из которых 2/3 были представителями азиатского региона. В конце 2017 г. эта цифра возросла до 78 государств, к концу 2018 г., количество стран-участников АБИИ увеличилось до 85. К началу 2020 г. общее количество государств—членов АБИИ возросло до 100 и АБИИ стал вторым по объемам активов мировым банком после Всемирного банка³. В 2017, 2018 и 2019 г. 3 крупнейших международных рейтинговых агентства (Standard&Poor's, Moody's и Fitch) присваивали АБИИ кредитный рейтинг самого высокого уровня — «AAA», а Базельский комитет по банковскому надзору допустил использование банками нулевого весового коэффициента риска в отношении приемлемых обязательств АБИИ.

В 2016 г. АБИИ выдал кредитов на общую сумму 1,75 млрд долл. на реализацию 9-ти инфраструктурных проектов в 7 азиатских странах, включая Индонезию, Бангладеш, Казахстан, Пакистан, Узбекистан, Мьянму, Таджикистан. В 2017 г. общий объем кредитов банка превысил 3,5 млрд долл., а в 2018 г. руководство АБИИ инвестировало около 4 млрд долл. в развитие транспортных сетей стран, прилегающих к маршруту ОПОП. Позднее банк открыл кредитную линию для реализации еще 35 инфраструктурных проекта в 13 странах, включая Индонезию, Пакистан, Киргизию, Азербайджан, Оман, Турцию и Египет⁴. Выступая на 16-й выставке China-ASEAN (Наньнин, ГЧАР, сентябрь 2019 г.) президент АБИИ Цзинь Лицунь заявил, что за последние четыре года АБИИ инвестировал в общей сложности 1 млрд долл. в 10 инфраструктурных проектов в

2. Silk Road Fund sustainable, 100 billion RMB funding not aimed at buying influence.

URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0515/c90000-9215835.html>; Belt and Road Initiative provides financing platforms for cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/23/content_74710909.htm.

3. Top ten business news in 2019. URL: http://www.bjreview.com/Business/201912/t20191223_800188238.html.

4. Belt and Road Initiative provides financing platforms for cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/23/content_74710909.htm.

шести странах АСЕАН, а в период 2020–2023 гг. банк намерен инвестировать еще 1,09 млрд долл. в реализацию десяти проектов в области развития автодорожного и железнодорожного строительства в этих странах⁵. В начале 2019 г. совет директоров АБИИ одобрил выделение 500 млн долл. для кредитного портфеля, который будет инвестирован в корпоративные облигации с целью финансирования инфраструктурного развития, а управляемый АБИИ портфель будет состоять из корпоративных облигаций, выпущенных эмитентами, занимающимися строительством транспортной инфраструктуры, включая квазисуверенные облигации и «зеленые облигации»⁶, доходы от которых будут направляться в развитие транспортной сети стран, участвующих в строительстве ЭПШП и МШП XXI в. В апреле 2019 г. Президент АБИИ Цзинь Лицзюнь отметил, что в 2018 г. на международные строительные проекты с участием китайских подрядчиков приходилось 23,7% доли рынка глобальных инвестиций международных строительных подрядов⁷. К началу 2020 г. АБИИ одобрил 46 проектов инвестиционного сотрудничества с 18 странами на общую сумму 8,48 млрд долл.⁸ Расширится сотрудничество АБИИ с международными финансовыми институтами в области финансирования инфраструктурных проектов в странах Азии, участвующих в проекте «Один пояс, один путь» — в мае 2017 г. АБИИ и Азиатский банк развития (АБР) подписали Меморандум о взаимопонимании для укрепления сотрудничества в этой сфере, в марте 2019 г. оба банка подписали «Рамочное соглашение о софинансировании суверенных операций», которое определяет общие механизмы софинансирования инфраструктурных проектов между двумя финансовыми институтами, и к середине 2019 г. АБИИ и АБР уже совместно проинвестировали 5 инфраструктурных проектов в странах ЮВА⁹.

Основным участником внешней инвестиционной активности Китая является Национальный инвестиционный фонд Китая (НИФК), созданный в 2007 г. и призванный стимулировать размещение китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ). Фондом распоряжается Инвестиционная корпорация Китая (China Investment Corporation Ltd, ИКК), являющаяся государственным суверенным фондом. Финансовые активы ИКК были сформированы путем передачи ей 200 млрд долл. из валютных запасов страны, а механизм капитализации предусматривал выпуск Министерством финансов КНР специального десятилетнего облигационного займа в размере 1,55 трлн юаней и использование этих средств для выкупа указанной части национальных валютных запасов. В результате ИКК превратилась в крупнейший суверенный инвестиционный фонд, чьи финансовые активы в 2019 г. увеличились до 940 млрд долл., а доля зарубежного портфеля ИКК сегодня составляет около 45% общего объема активов корпорации. ИКК сотрудничает с более 130 странами, а объемы ее финансовой мощи позволяют ей финансировать развитие крайне капиталоемкой транспортной инфраструктуры¹⁰. ИКК добивается получения максимальной прибыли для своих акционеров в пределах допустимого диапазона допусти-

5. AIB to invest \$1.09B in ASEAN countries to boost interconnectivity. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-09/22/content_75233037.htm.
6. Квазисуверенные и «зеленые облигации» представляют собой долговой инструмент с фиксированным доходом, которые предназначены, в частности, и для инфраструктурных проектов.
7. *Jing Shuiyu*. AIB chief calls for companies to maintain high-level standards. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/23/WS5cbe5250a3104842260b7a3a.html>.
8. Asian Infrastructure Investment Bank. URL: http://english.scio.gov.cn/featured/chinakeywords/2020-01/22/content_75639596.htm.
9. ADB says to continue cooperating with China on BRI. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/26/content_74724276.htm.
10. *Xie Jun*. BRI calls for focus on strategy by firms. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1143683.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/3/27); *Zhou Wa*. New China Investment Corp. Chair. URL: http://www.bjreview.com/Nation/201904/t20190408_800164246.html.

мого риска — в 2019 г. он достиг рекордного уровня в 19,65% чистой прибыли от объема зарубежных инвестиций ИКК. ИКК входит в число акционеров Фонда Шелкового пути, который в основном обеспечивает инвестиционную и финансовую поддержку реализации Инициативы «Пояса и пути». Доля ИКК в уставном капитале Фонда Шелкового пути (размер которого составляет 40 млрд долл. и 100 млрд юаней (14,9 млрд долл.) оценивается в 17%. В марте 2019 г. ИКК Китая объявила о намерении создать целевой инвестиционный фонд, который займется финансированием инфраструктурных проектов в рамках проекта ОПОП, а новая финансовая структура с рабочим названием «Фонд сотрудничества ОПОП» будет привлекать как международных, так и китайских инвесторов для обеспечения финансирования крупных инфраструктурных проектов в странах, прилегающих к маршруту мегапроекта. Во время проведения Боаоского азиатского экономического форума в 2019 г. глава правительства КНР Ли Кэцян заявил, что Китай будет прилагать еще большие усилия для создания более благоприятной среды китайским и зарубежным инвесторам, участвующим в реализации Инициативы «Пояс и путь»¹¹. Например, в 2018 г. после проведения 9-го китайско-британского финансово-экономического диалога был создан инвестиционный фонд в размере 1 млрд долл. для финансирования проектов плана развития мегапроекта.

В 2018 г. правительство Китая создало несколько фондов с объемом капитала в размере около 50 млрд юаней (7,6 млрд долл.), основная цель которых заключается в финансировании проектов инфраструктурного строительства в рамках реализации мегапроекта «Один пояс, один путь» в провинции Юньнань, Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР) и странах ЮВА. Фонды были учреждены дочерней компанией Китайского банка развития и Гуанси-Чжуанской инвестиционной корпорацией (Guangxi Investment Group). Помимо учреждения фондов, Китайский банк развития намерен оказать местным властям провинции Юньнань и ГЧАР финансовую поддержку посредством выделения целевых кредитов и эмиссии ценных бумаг, направляемых на развитие местных транспортных сетей и региональной инфраструктуры стран ЮВА. Активное участие в финансировании развития инфраструктуры в странах, прилегающих к маршруту ОПОП, принимают другие крупнейшие государственные и коммерческие банки КНР. С 2013 г. Промышленный и коммерческий банк Китая (Industrial and Commercial Bank of China), входящий в «большую четверку» коммерческих китайских банков, принадлежащих государству, открыл 32 отделений в 20 странах, прилегающих к маршруту ОПОП, и 26 отделений в центральном и западном регионах КНР. Эта банковская сеть, покрывающая более 50% маршрутов ОПОП позволяет финансировать крупные инвестиционные проекты в области развития региональной инфраструктуры. В апреле 2019 г. руководство Экспортно-импортного банка Китая (Эксимбанк Китая) заявило, что объем предоставленных кредитов на более 1,8 тыс. проектов в рамках реализации Инициативы «Пояс и путь» превысил 1 трлн юаней (около 149 млрд долл.)¹². В конце 2019 г. 9 китайских банков имели 86 отделений в 34 странах, прилегающих к маршруту ОПОП. За 7 лет реализации проекта ОПОП (ИПП) Промышленный и коммерческий банк Китая предоставил преференциальные и синдицированные кредиты на общую сумму около 25 млрд долл. китайским компаниям, участвующим в реализации 110 проектов ОПОП в 33 странах Азии, Европы и Африки, а Китайский банк развития профинансировал более 600 проектов на общую сумму в 105,9 млрд долл., что составило около 34% всего объема зарубежных кредитов банка, причем при финансировании строительства транспортной инфра-

11. Chinese premier meets members of BFA board of directors. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/28/content_74620014.htm.

12. China Exim Bank's B&R loans surpasses 1 trln yuan. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/22/content_74707207.htm.

структуры за рубежом китайские компании могли получать револьверную кредитную линию на срок до 20–25 лет¹³. К началу 2019 г. Банк Китая (Bank of China Ltd) учредил зарубежные филиалы в 24 странах, прилегающих к маршрутам «Один пояс, один путь», принял участие в осуществлении более 600 крупных инфраструктурных проектов и предоставил кредиты на общую сумму более 130 млрд долл. странам, участвующим в мегапроекте (в текущие проекты банк инвестировал более 455 млрд долл.). Как было отмечено в рамках 2-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству и реализации проекта ОПОП (апрель 2019 г.), за период с момента выдвижения ИПП и до начала 2020 г. китайские банки в общей сложности предоставили кредиты на развитие инфраструктурных проектов в рамках строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского шёлкового пути XXI в. в размере около 440 млрд долл.¹⁴. Для привлечения дешевого финансирования среднесрочных и долгосрочных инфраструктурных проектов в рамках реализации мегапроекта, 11 апреля 2019 г. Банк Китая завершил эмиссию партии мультивалютных облигаций на сумму 3,8 млрд долл. Облигации были выпущены в филиалах Банка Китая в Люксембурге, Франкфурте, Сиднее, САР Сянган и Аомэнь в 5-и валютах, а именно: доллар США, евро, юань, доллар САР Сянган и патака САР Аомэнь. Все выпущенные облигации прошли процедуру листинга на фондовой бирже Сянган, а некоторые виды облигаций прошли эту процедуру на Шанхайской фондовой бирже и фондовых биржах Франкфурта и Люксембурга¹⁵. С 2015 г. Банк Китая 5 раз выпускал облигации, связанные с инфраструктурным строительством в рамках проекта ОПОП, в 7-и валютах на общую сумму 14,6 млрд долл., причем за последние несколько лет интерес международных инвесторов, особенно европейских, к этим облигациям Банка Китая значительно вырос: в 2019 г. европейские инвесторы составили 83% числа покупателей облигаций, выпущенных в рамках последней эмиссии, что на 47% больше по сравнению с 1-й эмиссией этих облигаций Банка Китая в 2015 г.¹⁶.

27 февраля 2020 г. Банк Китая объявил, что, с целью расширения объемов финансирования инфраструктурного развития в рамках реализации мегапроекта он намерен привлечь 2,82 млрд долл. за счет офшорной эмиссии привилегированных акций с доходностью 3,6%. Привлечение средств было завершено 4 марта 2020 г. Привилегированные акции банка, наряду с простыми акциями, представляют собой два основных типа акций, которые банк предлагает национальным и зарубежным инвесторам. Привилегированные акционеры имеют приоритетные права перед обыкновенными акционерами в распределении прибыли и остаточных активов. Финансовые средства на выплату дивидендов выделяются привилегированным акционерам в первоочередном порядке, причем большинство этих ценных бумаг имели фиксированные дивиденды.

В конце апреля 2019 г. крупнейший кредитор КНР Китайский торгово-промышленный банк через свой сингапурский филиал выпустил первые «зеленые облигации» межбанковского регулярного сотрудничества в рамках Инициативы «Пояс и путь» в объ-

-
13. Memorable quotes from Boao forum. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/29/WS5c9d4d41a310484226032b4_8.html; Investment spurs BRI countries' growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/23/content_74711231.htm.
 14. *Chen Jia*. Leveraging private funds prioritized in BRI projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/26/WS5cc20b24a3104842260b868c.html>; *Zhang Liying*. Multilateral development banks key to connectivity: VP of AIIB. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/26/content_74725509.htm.
 15. Bank of China lists US\$ 500M BRI bond in Luxembourg. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/25/content_74720180.htm; Numbers of the Week May 2–9, 2019. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201905/t20190506_800166901.html.
 16. Bank of China issues BRI-related bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/12/content_74673497.htm.

еме эквивалентном 2,2 млрд долл., которые были предложены в 3-х валютах, а именно: в китайских юанях, долларах США и евро. По сообщению руководства банка, выпуск облигаций был направлен на поддержку развития «зеленых» инфраструктурных проектов в рамках проекта ОПОП и стимулирование регулярного межбанковского сотрудничества в азиатском регионе. Созданный в 2017 г. механизм регулярного сотрудничества между банками в рамках мегапроекта насчитывает более 80 членов из 46 стран, поэтому около 80% из 22 андеррайтеров «зеленых облигаций», эмитированных в рамках Инициативы «Пояс и путь», были участниками этого проекта¹⁷.

В области международного финансового сотрудничества к началу 2019 г. Китай заключил двусторонние соглашения о валютном свопе с 20 странами, прилегающими к маршруту ЭПШП и МШП XXI в., а с 7 странами подписал клиринговые соглашения для расчетов в юанях. По состоянию на начало 2019 г. китайская государственная корпорация страхования экспортных кредитов Sinosure обеспечила страховую защиту страны — участницы мегапроекта на общую сумму, превышающую 600 млрд долл.

23 февраля 2020 г. вступил в силу «Пересмотренный закон Китая о ценных бумагах», принятый в конце 2019 г. высшим законодательным органом КНР (Всекитайским собранием народных представителей), что является важной вехой в реформе рынка капитала страны. В пересмотренном Законе о ценных бумагах, состоящем из 14 глав, изложены подробности регулирования выпуска и торговли ценными бумагами, подробно регламентирована процедура проведения сделок по «слиянию и поглощению», детализированы положения о защите инвесторов, в первую очередь иностранных. Новый закон выдвигает на первый план правила для недавно созданного Совета по науке и технологиям, который будет контролировать систему первичного публичного размещения акций (ИРО) на основе регистрации на китайских фондовых рынках. В соответствии с действующей системой ИРО новые акции должны быть одобрены Комиссией по регулированию ценных бумаг Китая, прежде чем они будут внесены в список для размещения на фондовых рынках¹⁸.

Сегодня трудно оценить, в какой степени эпидемия COVID-19 нарушит планы Китая по реализации проекта «Один пояс, один путь», но некоторые китайские эксперты отмечают, что негативные последствия как для китайской, так и мировой экономики в целом, будут отмечаться в течение всего 2020 г. Именно поэтому с начала 2020 г. Китай стал расширять объемы инвестирования в области строительства дорог в странах, пострадавших от эпидемии COVID-19 и участвующих в проекте ОПОП. С целью оказания финансовой поддержки этим странам в марте 2020 г. Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерство коммерции КНР и Банк развития Китая (находящийся под прямой юрисдикцией Госсовета КНР, являющийся одним из стратегических банков в КНР и отвечающий за привлечение средств для крупных инфраструктурных проектов) опубликовали совместное руководство, в котором перечислен ряд финансовых стимулов, включая возобновляемые (револьверные) и контокоррент-

17. Андеррайтинг на рынке ценных бумаг (underwriting) — организация выпуска и распределение ценных бумаг на финансовом рынке. Финансовые институты, которые осуществляют андеррайтинг, называется андеррайтерами, которые возлагают на себя полную ответственность за размещение ценных бумаг (облигаций). Это означает, что они выкупают весь выпуск ценных бумаг за свой счет, а уже после продают его профессиональным участникам рынка ценных бумаг и инвесторам, поэтому на андеррайтеров ложится весь риск, и они взимают соответствующий уровень комиссии (ICBC issues first green BRI inter-bank regular cooperation bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-04/18/content_74695658.htm).

18. China's landmark Securities. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/29/content_75758352.htm; *Li Xiang*. Securities Law set to boost capital market. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202002/25/WS5e548c30a31012821727a1c8_2.html.

ные кредитные линии, специальные займы, продление срока погашения займов, а также всестороннюю кредитную поддержку. По просьбе руководства Банка зарубежные партнеры должны сообщить о своих условиях и спросе на финансирование в период вспышки эпидемии¹⁹. В начале марта 2020 г. руководство Народного банка Китая призвало финансовые институты стран, участвующих в реализации проекта ОПОП, внести свой вклад в глобальную борьбу с новой коронавирусной эпидемией и обеспечить устойчивый экономический рост за счет расширения инфраструктурного строительства. Механизм регулярного сотрудничества между банками в рамках ОПОП был создан по инициативе Китайского торгово-промышленного банка в 2017 г., а в 2020 г. он уже объединял 94 финансовых института из 52 стран.

Наращивая свои капиталовложения в строительство автодорожной инфраструктуры соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей национальной и региональной экономики. Расширение транспортной сети в западных провинциях Китая преследует цель усиления интеграции КНР в региональную и мировую экономическую систему, а также повышения эффективности ее участия в региональных инфраструктурных проектах. При этом развитая приграничная транспортная сеть западных провинций КНР, объединенная с транспортными коридорами сопредельных стран, позволит не только повысить потенциал сотрудничества западного региона Китая с соседними странами, но и обеспечит осуществление политики «выхода вовне», реализуя задачи наращивания экспорта капитала и значительного увеличения объемов экспорта. В международном аспекте планы создания ОПОП призваны обеспечить увеличение объемов китайских прямых зарубежных инвестиций, которые будут направляться на расширение строительства автомагистралей за рубежом, увеличение экспорта китайской инновационной продукции автомобильной отрасли с высокой добавленной стоимостью и передовых технологий в области автодорожного строительства. На первый взгляд крайне выгодные для сопредельных стран практически беспроцентные китайские кредиты на развитие автодорожной инфраструктуры на самом деле в первую очередь приносят баснословные экономические дивиденды самому Китаю и позволяют китайским компаниям монополизировать евразийский рынки строительства автомобильных дорог и закупки автомобилей. Строительство Китаем за рубежом автомобильных дорог создает мультипликативный эффект в сопряженных отраслях экономики центральных и западных районов КНР, являющихся основными поставщиками материалов и оборудования для зарубежных автодорожных компаний. Китайские ПЗИ, опирающиеся на государственную поддержку руководства КНР²⁰, направляемые на создание и модернизацию автодорожных сетей сопредельных стран, позволяют Китаю развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный и строительный комплексы, одновременно найдя применение избыточным мощностям, напри-

19. China ramps up efforts in supporting B&R projects, enterprises. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1181424.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/3/3).

20. В Китае предусмотрены определенные меры поддержки производителей автомобилей и подвижного состава, которые экспортируют свою продукцию, а именно возмещение затрат на сертификацию, логистику, омологацию (подгонку продукции под стандарты стран-импортеров), а также применение нулевой экспортной пошлины на зарубежные комплектующие для продукции транспортной отрасли. Благодаря мерам государственной поддержки в части компенсации транспортно-логистических затрат китайские автотранспортные компании способны предоставить партнерам конкурентоспособные цены, а государственное субсидирование процентной ставки по кредитам со связанным финансированием в значительной степени обеспечивает привлекательность конкурентных предложений китайских производителей автомобилей, которые максимально используют потенциал государственной поддержки в части поддержки локализации предприятий и создания гарантийных и сервисных центров в других странах.

мер, по производству стали и цемента. Инвестиции в развитие инфраструктуры приграничных стран предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях²¹ и только под обязательство использовать китайские материалы и оборудование, технологии и технику, китайские стандарты²² при строительстве автомобильных дорог с привлечением для их проектирования, обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Ведущие китайские банковские структуры предпочитают выдавать кредиты под обеспечение государственных гарантий стран-заемщиков, контргарантий перво-классных банков и государственных компаний, участников проектного кредитования и при этом проводится юридическая экспертиза технико-экономического обоснования кредита и его соответствия основным требованиям, разработанным МВФ. Активную поддержку оказывает Комиссия по контролю над ценными бумагами Госсовета КНР (China Securities Regulatory Commission, CSRC) — с ее помощью в 2019 г. на биржах в Шанхае и Шэньчжэне было реализовано 6 выпусков облигаций ЭППП и МПП XXI века, которые принесли мегапроекту 6,7 млрд юаней (около 996 млн долл.). По заявлению главы Комиссии Лю Шиюя, регулятор и далее будет активно развивать фьючерсный рынок и рынок облигаций для обеспечения финансирования проекта «Один пояс, один путь»²³.

Сегодня в мире ускоряется процесс усиления экономической взаимозависимости национальных экономик, увеличивается скорость движения и объемов товаров, услуг, технологий и капиталов через государственные границы (западные экономисты называют этот процесс «экономической глобализацией»). Именно инфраструктурная взаимосвязь обеспечивает процесс усиления экономической интеграции между странами, приводит к слиянию отдельных национальных рынков в один всемирный рынок. Согласно оценкам аналитиков Всемирного банка, около 60% мирового ВВП производится в прибрежных районах, расположенных в пределах 100 км от береговой линии. Некоторые государства, особенно страны, не имеющие выхода к морю, находятся в невыгодном с точки зрения вовлечения в экономическую интеграцию положении, что, в свою очередь, препятствует их сбалансированному и поступательному экономическому развитию. Между тем, по оценкам некоторых экспертов, развитие мировой инфраструктурной интеграции может способствовать увеличению темпов роста мировой экономики до 5%. При реализации китайского мегапроекта ОПОП приграничные с Китаем страны смогут в полной мере использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между крупнейшими мировыми экономическими центрами. При этом, помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связанности территорий, приграничные государства получают возможность интегрировать свои магистрали в международную транспортную сеть, увеличивать объемы внешней торговли, диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли про-

21. К началу 2019 г. Китай предоставил Пакистану льготные кредиты в размере 5,874 млрд долл. для крупных пакистанских транспортных проектов, причем правительство Пакистана должно выплатить КНР сумму в размере 6,017 млрд долл., которая включает лишь символические проценты (*Hu Weijia*. Indian media shouldn't distort CPEC facts, goals. URL: <http://www.global-times.cn/content/1134238.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/5/20).
22. 22 декабря 2017 г. Государственный комитет по стандартизации КНР утвердил План действий по унификации стандартов при совместном строительстве транспортных маршрутов ОПОП на период 2018–2020 гг., где отмечалась «необходимость углубления сотрудничества по стандартизации в области проектирования и строительства транспортной инфраструктуры и применения в странах, прилегающих к маршруту «пояса и пути», китайских государственных стандартов и технологий» (*Zhang Liying*. China signs cooperation agreements with 86 entities under Belt and Road. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/23/WS5a3dbf9da31008cf16da306e.html>.
23. China issues six new Belt and Road bonds by November. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176459.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/1/12).

мышленности, увеличивать количество новых рабочих мест, что будет приводить к улучшению общей мировой экономической ситуации. Сопредельные с Китаем страны охотно отзываются на предложение Китая участвовать в реализации плана строительства маршрутов ОПОП в обмен на финансовую помощь КНР в деле строительства и модернизации своих транспортных сетей.

В рамках ОПОП были достигнуты позитивные результаты в сфере инвестиционного и финансового сотрудничества. В 2017 г. общий объем ПЗИ китайских компаний, направленный в страны, прилегающие к маршрутам «Один пояс, один путь», составил 14,4 млрд долл. (рост на 14,5% по сравнению с 2016 г.), в 2018 г. — 15,64 млрд долл. (рост на 8,9% по сравнению с 2017 г.)²⁴, что составило 13% всего объема ПЗИ КНР (120,5 млрд долл.), а объем контрактов на выполнение подрядных работ, подписанных с этими странами в 2018 г., равнялся 16,12 млрд долл.²⁵. Всего, по данным Министерства коммерции КНР, за период с 2013 по 2018 г. общий объем двусторонних инвестиций между КНР и странами, прилегающими к маршрутам ОПОП, составил 130 млрд долл., причем объем китайских ПЗИ в эти страны превысил 90 млрд долл. (среднегодовой прирост составил 5,2%), а объем привлеченных Китаем прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из этих стран равнялся 40 млрд долл.²⁶. По данным Министерства коммерции, объем китайских ПЗИ в страны, расположенные вдоль маршрута «Один пояс, один путь», за первые 11 месяцев 2019 г. достиг 12,78 млрд долл., составив 12,5% от общего объема ПЗИ КНР за этот период. Объем зарубежных контрактных проектов, подписанных китайскими предприятиями в этих странах, составил 127,67 млрд долл., увеличившись на 41,2% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г., объем завершенных зарубежных контрактных проектов в странах ОПОП составил 74,61 млрд долл., что было на 1,3% больше чем за 11 месяцев 2018 г, а страны—участницы этого мегапроекта инвестировали 7,02 млрд долл. в экономику КНР (рост на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.) и создали 4964 предприятия в Китае²⁷.

В 2018 г. около 100 крупных государственных компаний и корпораций КНР имели около 8,5 тыс. филиалов и отделений в 150 стран мира, из них около 80 китайских государственных компаний открыли свои подразделения в странах, расположенных вдоль маршрута ОПОП²⁸. К началу 2019 г. Китай уже подписал двусторонние инвестиционные соглашения с 58 странами—участниками мегапроекта, китайские предприятия создали 113 зон торгово-экономического сотрудничества в 46 странах, которые главным образом сосредоточены в ЮВА и Европе — количество задействованных китайских компаний составило 4,52 тыс., а общий объем китайских инвестиций — 34,87 млрд долл. Новые зоны торгово-экономического сотрудничества обеспечили создание около 300 тыс. новых рабочих мест, а также выплату налогов в размере 2,86 млрд долл. Во время своего выступления в 2018 г. на Форуме по международному экономическому сотрудничеству в рамках реализации Инициативы «Пояс и путь» (ИПП) министр транспорта КНР отметил, что в

24. B&R industrial parks yield remarkable achievements: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-03/19/content_74588152.htm.

25. Zhou Wa. Highlights of Premier Li's news conference. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/15/WS5c8afedca3106c65c34eebd3.html>.

26. Investment spurs BRI countries' growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-04/23/content_74711231.htm.

27. China's investment in B&R countries exceeds 12 billion USD. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176512.shtml> (Source: Xinhua Published: 2020/1/12).

28. Deng Yaqing. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: http://www.bjreview.com/Business/201801/t20180109_800084922.html.

2019 г. было введено в действие 386 трансграничных маршрутов автомобильных и железнодорожных перевозок между КНР и 17 странами, участвующими в мегапроекте²⁹.

Литература/References

Chen Jia. Leveraging private funds prioritized in BRI projects. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/26/WS5cc20b24a3104842260b868c.html>.

Deng Yaqing. Exploring Belt and Road Opportunities. Localization helps a Chinese SOE make inroads into overseas markets. URL: http://www.bjreview.com/Business/201801/t20180109_800084922.html.

Jing Shuiyu. AIIB chief calls for companies to maintain high-level standards. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/23/WS5cbe5250a3104842260b7a3a.html>.

Li Xiang. Securities Law set to boost capital market. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202002/25/WS5e548c30a31012821727a1c8_2.html.

Ren Xiaojin, Zhong Nan. Belt and Road's economic ties to enrich world, official says. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202004/25/WS5cc123caa3104842260b84d3.html>.

Xie Jun. BRI calls for focus on strategy by firms. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1143683.shtml> (Source: Global Times Published: 2019/3/27).

Zhang Liying. China signs cooperation agreements with 86 entities under Belt and Road. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/23/WS5a3dbf9da31008cf16da306e.html>.

Zhang Liying. Multilateral development banks key to connectivity: VP of AIIB. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-02/26/content_74725509.htm.

Zhou Wa. Highlights of Premier Li's news conference. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/15/WS5c8afcdca3106c65c34eebd3.html>.

Zhou Wa. New China Investment Corp. Chair. URL: http://www.bjreview.com/Nation/201904/t20190408_800164246.html.

29. *Ren Xiaojin, Zhong Nan.* Belt and Road's economic ties to enrich world, official says. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202004/25/WS5cc123caa3104842260b84d3.html>.