

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ И МЕЖДУНАРОДНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

DOI: 10.48015/2076-7404-2020-12-4-40-66

**Я.В. Лексютина\***

### ПОТЕНЦИАЛ ВЛИЯНИЯ ИНИЦИАТИВ «ПОЯС И ПУТЬ» И АБИИ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ АРХИТЕКТУРУ АЗИИ

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования*

*«Санкт-Петербургский государственный университет»  
199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7-9*

Развитие экономических процессов в Азии в первые два десятилетия XXI в. можно схематично представить в виде нескольких волн, различающихся фокусом внешнеэкономической активности стран региона и превалирующей экономической региональной повесткой. 2000-е годы характеризовались бумом заключения двусторонних соглашений о либерализации торговли, созданием асеаноцентричных зон свободной торговли в формате АСЕАН+1 и имевшими весьма общий характер обсуждениями перспектив образования обширного регионального интеграционного объединения. «Возвращение в Азию» с 2009 г. крупнейшего внерегионального актора — США — вывело задачу создания крупного регионального торгово-экономического блока из умозрительной в практическую плоскость предметного обсуждения параметров и принципов его функционирования. Период с 2010 по 2017 г., представляющий собой вторую волну в развитии экономических процессов в Азии, характеризовался «мягким» соперничеством США и Китая, крупнейших мировых экономик, за право определять модель экономической интеграции в регионе (Транстихоокеанское экономическое партнерство vs Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство) и занятие руководящей роли в создании региональной системы правил в сфере торговли и инвестиций. Третья волна последовала за выдвиганием Пекином в 2013 г. инициатив «Пояс и путь» и АБИИ, которые расширили фокус усилий азиатских стран с вопросов

---

\* Лексютина Яна Валерьевна — доктор политических наук, профессор РАН, профессор кафедры американских исследований Санкт-Петербургского государственного университета (e-mail: lexuana@ya.ru).

либерализации торговли и инвестиционной деятельности до задач содействия инфраструктурному развитию и взаимосвязанности региона.

Цель данной статьи — оценить инициативы «Пояс и путь» и АБИИ с позиций их содействия повышению роли Китая в экономических процессах в Азии и их влияния на экономическую архитектуру региона. В первой части статьи характеризуются протекавшие в регионе и в Китае экономические процессы, на фоне которых произошло выдвижение китайских инициатив «Пояс и путь» и АБИИ. Во второй и третьей частях обе инициативы анализируются в контексте их влияния на экономическую архитектуру региона и региональные позиции Китая. При этом акцент делается на выявлении содержательных изменений, которые китайские инициативы претерпели за 2013–2019 гг., и промежуточных результатов их реализации. «Пояс и путь» и АБИИ трактуются в статье как инициативы, отражающие намерение Китая конвертировать свою возросшую экономическую и финансовую мощь в региональное влияние. Учреждение новых многосторонних финансовых институтов, разработка новых региональных правил, регулирующих торговлю, инвестиционную и хозяйственную деятельность, внедрение новых производственных, технических и иных стандартов, изменение транспортно-логистической карты региона, создание новых цепочек добавленной стоимости и прочие результаты внешнеэкономической деятельности Китая способны привести к реформатированию региональной экономической архитектуры.

**Ключевые слова:** Китай, «Пояс и путь», Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, АБИИ, Азия, АТР, инфраструктурное развитие, взаимосвязанность, интеграционные процессы, глобальные общественные блага.

Выдвижение Китаем сразу двух амбициозных проектов — инициативы «Пояс и путь» и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) — стало событием, выпадающим из общей рутины мировых финансово-экономических процессов XXI в. Страна, всего несколько десятилетий назад являвшаяся реципиентом масштабной экономической помощи и объектом инфраструктурных планов других государств, уже сама становится одним из крупнейших в мире доноров помощи развивающимся странам, преуспевает в создании крупного многостороннего банка развития (АБИИ) и предлагает глобальную программу развития («Пояс и путь»), удостоившуюся сравнения с «планом Маршалла». Продемонстрированная китайским руководством за время реализации политики «реформ и открытости»

способность успешно достигать поставленных целей и выполнять намеченные проекты заставила мировое сообщество серьезно отнестись к заявленным в 2013 г. Си Цзиньпином инициативам. Огромный интерес к ним практически сразу после их обнародования возник и в экспертном сообществе. Еще тогда, когда сами китайцы не в полной мере понимали, что такое «Пояс и путь», и сам этот проект претерпевал процесс концептуализации в высших эшелонах власти в Китае, зарубежные исследователи спешили предложить свои интерпретации китайских инициатив, понять причины их выдвижения, найти корреляцию между «Поясом и путем» и историческим Шелковым путем.

Вполне закономерно, что в России большой пласт исследовательской литературы был посвящен изучению возможностей и вызовов, которые несет китайская инициатива для нашей страны. В частности, изучались предлагаемые Китаем крупные транспортные коридоры и возможность развития транзитно-транспортного потенциала России; китайская инициатива соотносилась с российскими интересами на постсоветском пространстве и с проектом Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и т.д. По сути, российские, китайские и иностранные эксперты «препарировали» китайскую инициативу во всех возможных плоскостях и проекциях, от их внимания не ускользнули даже малейшие нюансы. АБИИ, в отличие от проекта «Пояс и путь», реже становится объектом научных исследований. Изучая АБИИ, эксперты преимущественно останавливаются на таких вопросах, как выявление принципов его функционирования и сравнение его с традиционными многосторонними банками развития.

Настоящая статья призвана внести свой, пусть и незначительный, вклад в дальнейшее развитие указанных тематик. Объединение в рамках одной статьи изучения двух инициатив — «Пояс и путь» и АБИИ — позволяет зафиксировать важный нюанс. Выдвинутые синхронно, эти проекты по мере их концептуализации Пекином стали развиваться по двум принципиально разным траекториям: идея АБИИ в процессе своего развития привела к созданию полноценного регионального общественного блага для Азии (многостороннего банка развития), в то время как инициатива «Пояс и путь» пока так и осталась контролируемой и направляемой Пекином и не может быть отнесена к категории «общественного блага». Цель настоящей статьи заключается в оценивании инициатив «Пояс и путь» и АБИИ с позиций их влияния на экономическую архитектуру Азии и их содействия повышению роли Китая в региональных экономических процессах. В первой части статьи характеризуются протекавшие в

регионе и в Китае экономические процессы, на фоне которых произошло выдвижение китайских инициатив «Пояс и путь» и АБИИ. Во второй и третьей частях указанные инициативы анализируются в контексте их влияния на экономическую архитектуру региона и региональные позиции Китая. При этом акцент делается на выявлении содержательных изменений, которые оба проекта претерпели за 2013–2019 гг., и промежуточных результатов их реализации.

### **Исторический контекст выдвижения китайских инициатив**

Первые два десятилетия XXI в. для Азии стали периодом значительного изменения регионального экономического ландшафта, что нашло отражение в стремительном укреплении экономической мощи ряда стран и соответственно изменении соотношения сил между крупнейшими региональными экономиками, динамичном развитии интеграционных экономических процессов как на двусторонней основе в виде соглашений о свободной торговле, так и в форме создания обширных региональных торгово-экономических блоков, а также в выдвижении и реализации крупных инициатив в сфере инфраструктурного развития и взаимосвязанности региона.

Обратившись сравнительно поздно к такому механизму стимулирования торговли и инструменту внешнеторговой политики, как подписание преференциальных торговых соглашений, азиатские страны взяли высокие темпы в вопросах либерализации торговых режимов. С 2000 г. по апрель 2013 г. численность преференциальных торговых соглашений стремительно увеличилась с 9<sup>1</sup> до 76 [Kawai, Wignaraja, 2013], что фактически привело к занятию Азией позиции лидера среди регионов мира по количеству заключенных соглашений о свободной торговле. К 2013 г. в регионе уже успешно функционировали как созданные на двусторонней основе, так и субрегиональные зоны свободной торговли (ЗСТ), такие как ЗСТ АСЕАН и пять зон в формате АСЕАН+1 (АСЕАН+КНР, АСЕАН + Южная Корея, АСЕАН+Япония, АСЕАН+Индия, АСЕАН + Австралия и Новая Зеландия) [Костюнина, 2017: 443].

Более того, с 2010–2011 гг. в Азии интенсифицировалась деятельность по созданию обширных региональных ЗСТ наподобие общих рынков ЕС или Североамериканской зоны свободной торговли (НАФТА). Обсуждение различных проектов региональной ЗСТ велось еще с 1990-х — начала 2000-х годов (проект ЗСТ в

---

<sup>1</sup> Bilateral FTAs by geographic area, WTO notification and status, 2000 and 2017 // Asia Regional Integration Center. Available at: <https://aric.adb.org/fta> (accessed: 28.02.2010).

рамках Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), проекты АСЕАН+3, АСЕАН+6) [He Ping, Shen Chen, 2013: 139–140], однако предметный и интенсивный характер работа в этом направлении приобрела только с 2010–2011 гг., когда региональные интеграционные процессы стали развиваться одновременно по двум трэкам: в рамках предложенного Вашингтоном проекта Транстихоокеанского партнерства [Труш, 2014; Давыдов, 2018] и продвигаемой Пекином идеи создания Всеобъемлющего регионального экономического партнерства. По сути, в период с 2010 по 2017 г. в регионе развернулось своеобразное противоборство между США и Китаем за лидерство в процессах экономической интеграции в Азии, занятие руководящей роли в формировании новой экономической архитектуры Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и создании региональной системы правил в сфере торговли и инвестиций [Лексютина, 2014: 3]. В силу динамично развивавшихся процессов региональной экономической интеграции в Азии направление интеграционных процессов в выгодное для себя русло стало без преувеличения одной из ключевых задач и для США, и для Китая.

При этом интенсифицировавшееся при администрации Б. Обамы региональное соперничество двух держав выявило произошедший сдвиг в расстановке сил в АТР. С наступлением второго десятилетия XXI в. развитие получила тенденция к превращению Китая в регионального экономического лидера, вокруг которого начала концентрироваться деловая активность. В 2010 г. Китай, потеснив Японию, стал второй крупнейшей мировой экономикой и крупнейшей экономикой в Азии. К 2013 г. Пекин занял место крупнейшего торгового партнера АСЕАН и многих стран АТР, включая Австралию, Вьетнам, Индонезию, Малайзию, Монголию, Мьянму, Новую Зеландию, Северную Корею, Южную Корею и Японию. По-прежнему уступая США, ЕС и Японии в инвестиционной активности в АТР в 2013 г., Китай между тем уверенно наращивал инвестиции, кредитование и помощь развитию странам региона.

В 2013 г., с приходом к власти в КНР Си Цзиньпина, в китайской внешнеэкономической стратегии в регионе проявилась новая характеристика: стали происходить институционализация и концептуализация места и роли Пекина в региональных экономических процессах. Осенью 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин выступил с инициативами создания Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в. (впоследствии они были дополнены Ледовым Шелковым путем и получили собирательное наименование «Один пояс, один путь», или сокращенно «Пояс и

путь»), а также учреждения нового многостороннего банка развития, дополняющего в Азии деятельность Всемирного банка и Азиатского банка развития (АБР), — Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ).

Заявленные Пекином инициативы в своем первоначальном виде были сфокусированы на двух основных направлениях: содействии инфраструктурному строительству в регионе (в случае «Пояса и пути» — в Евразии, в случае с АБИИ — в Азии) и взаимосвязанности стран АТР с акцентом на транспортно-логистической составляющей. Фокус на этих двух направлениях был продиктован как потребностями стимулирования экономического развития Китая, так и запросом на инфраструктурное финансирование со стороны развивающихся стран региона.

После мирового финансово-экономического кризиса 2008 г. перед китайской экономикой встал ряд новых вызовов, обусловивших необходимость поиска иной модели экономического роста, отличной от существовавшей экспортоориентированной. Так, снижение мирового спроса на промышленную продукцию сказалось на резком сокращении китайского экспорта в 2009 г. и замедлении его роста в последующие годы, что вызвало кризис перепроизводства и обострило проблему избыточных производственных мощностей в Китае (в таких отраслях, как сталелитейная, алюминиевая, цементная, угольная и пр.). С 2011 г. стал наблюдаться устойчивый тренд замедления темпов экономического роста Китая, свидетельствующий о вступлении страны в период «новой нормальности» [Борох, Ломапов, 2018: 61] и о необходимости поиска новых драйверов развития экономики.

Содействие инфраструктурному развитию и взаимосвязанности региона стало рассматриваться в Китае как способ преодоления указанных вызовов [Луконин, Новичкова, 2019: 149–150]. Так, предоставление финансирования развивающимся странам — как на двусторонней основе в рамках инициативы «Пояс и путь», так и по каналу АБИИ — должно было стимулировать реализацию многочисленных крупных инфраструктурных проектов в государствах-получателях, тем самым обеспечивая долгосрочными заказами машиностроительный и строительные комплексы Китая — отрасли, где наиболее остро ощущался кризис перепроизводства. Развитие транспортной и иной инфраструктуры в развивающихся странах также было призвано способствовать облегчению доступа Пекина к их ресурсным базам и транспортировке идущих из Китая в эти государства или транзитом через них экспортных товаров, что одно-

временно смягчало проблему ресурсобеспеченности КНР [Сазонов и др., 2017: 86] и способствовало наращиванию китайского товарооборота. В целом масштабное инфраструктурное строительство в развивающихся странах при непосредственном участии Китая было призвано оказать огромный мультипликативный эффект на развитие китайской экономики [Сазонов, 2016: 133–134] и стать искомым драйвером экономического роста КНР.

Одновременно в Азии сформировался запрос на финансирование инфраструктурного строительства. Ускоренный экономический рост и урбанизация, наблюдавшиеся во многих развивающихся азиатских странах, обусловили их возрастающие потребности в привлечении капиталовложений в инфраструктурное строительство. В связи с мировым финансово-экономическим кризисом 2008 г. многие развивающиеся страны столкнулись с необходимостью привлечения большей финансовой поддержки от многосторонних банков развития и иных внешних источников. В 2009 г. ежегодные потребности в инфраструктурных инвестициях в Азии оценивались АБР в размере 750 млрд долл.<sup>2</sup> В опубликованном в 2017 г. докладе АБР потребности Азии в инфраструктурных капиталовложениях в период с 2016 по 2030 г. уже прогнозировались в масштабах 1,7 трлн долл. в год или 26 трлн долл. на весь период<sup>3</sup>, при том что ежегодные расходы на инфраструктуру в регионе составляли только 881 млрд долл. (на 2015 г.)<sup>4</sup>. По расчетам АБР, если из анализа исключить Китай, то разница между потребностями в финансировании инфраструктурного развития в Азии и его фактическими объемами в 2016–2020 гг. достигала 308 млрд долл. в год (без учета расходов на социальную инфраструктуру) [Ra, Li, 2018: 1]. Всемирный банк и АБР, крупные источники финансирования инфраструктурного строительства в Азии, были не в состоянии обеспечить возрастающие потребности азиатских развивающихся стран. Так, в 2012 г. для реализации проектов, связанных с развитием инфраструктуры, Всемирный банк предоставил 25,5 млрд долл., а АБР — 7,5 млрд долл. [Yoshino et al., 2018: 382–383].

На фоне такого существенного дефицита инфраструктурного финансирования в Азии — превышения потребностей в нем над

---

<sup>2</sup> Meeting Asia's infrastructure needs // Asian Development Bank. February 2017. Available at: <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs> (accessed: 01.03.2020).

<sup>3</sup> Среди прочего увеличение ожидаемых потребностей связано с включением в анализ АБР большего количества стран и расходов на «социальную» инфраструктуру.

<sup>4</sup> Meeting Asia's infrastructure needs...

текущими объемами расходов на инфраструктуру — китайские инициативы «Пояс и путь» и АБИИ выглядели своевременными и были высоко востребованы.

**АБИИ: от вспомогательного механизма  
инициативы «Пояс и путь» к становлению  
в качестве многостороннего банка развития**

Инициативы построения «Пояса и пути» и создания АБИИ были официально выдвинуты председателем КНР почти синхронно с разницей в один месяц: в начале сентября 2013 г. в ходе визита Си Цзиньпина в Казахстан было обнародовано предложение о формировании новой модели регионального сотрудничества в Евразии под наименованием «Экономический пояс Шелкового пути» и уже в октябре 2013 г. на саммите АТЭС была озвучена идея Пекина об учреждении АБИИ<sup>5</sup>.

Первоначально, как косвенно следовало из заявлений китайских официальных лиц и интерпретировалось многими экспертами, АБИИ должен был стать вспомогательным финансовым институтом при реализации китайской инициативы «Пояс и путь». Однако спустя год функции финансирования проектов этой инициативы были закреплены за специально созданным для этих целей в декабре 2014 г. Фондом Шелкового пути — китайским государственным инвестиционным фондом, чей общий капитал в размере 40 млрд долл.<sup>6</sup> складывался из финансовых взносов Государственной администрации по валютному регулированию Китая, Китайской инвестиционной корпорации, Банка развития Китая и Экспортно-импортного банка Китая (в пропорции 65, 15, 5 и 15% соответственно)<sup>7</sup>. По мере эволюции идеи создания АБИИ и расширения спектра стран, желавших подключиться к новому многостороннему банку развития (вклю-

---

<sup>5</sup> President Xi Jinping delivers important speech and proposes to build a Silk Road Economic Belt with Central Asian countries // Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 07.09.2013. Available at: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgjtfnshzzfh\\_665686/t1076334.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfnshzzfh_665686/t1076334.shtml) (accessed: 10.04.2020); President Xi Jinping makes remarks on promoting the connectivity in the Asia Pacific at the 21st APEC economic leaders' meeting // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. 08.10.2013. Available at: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwynmlxycx21apec\\_665682/t1087409.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwynmlxycx21apec_665682/t1087409.shtml) (accessed: 11.04.2020).

<sup>6</sup> Во время состоявшегося в мае 2017 г. Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути» были обнародованы планы докапитализации Фонда Шелкового пути на 100 млрд юаней (14,5 млрд долл.).

<sup>7</sup> Shareholder structure // Silk Road Fund. Available at: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> (accessed: 26.02.2020).



чая развитые государства Азии и Европы), Китай с середины 2015 г. стал дистанцировать АБИИ от инициативы «Пояс и путь» [Weiss, 2017: 6]. АБИИ должен был стать полноценным многосторонним банком развития, где все решения, включая затрагивающие вопросы выделения финансирования, принимаются не единолично Китаем, а с учетом голосов каждой страны-участницы. Фонд Шелкового пути, напротив, будучи инвестиционным государственным китайским фондом, находился под исключительным контролем китайской стороны.

Несмотря на серьезную критику и противодействие созданию АБИИ со стороны США и Японии [Горбунова, Комаров, 2016: 87], инициированный Китаем новый многосторонний банк развития получил широкую поддержку как развивающихся, так и развитых стран. После двухлетнего подготовительного периода АБИИ с уставным капиталом 100 млрд долл. был учрежден в декабре 2015 г. и приступил к работе в январе 2016 г. Создание АБИИ стало значимым событием не только для региона, но и для мира. Среди более чем 25 функционирующих региональных и субрегиональных многосторонних банков развития АБИИ оказался одним из крупнейших как по количеству стран-членов, так и по объему подписного капитала: по числу участников он уступает только институтам Всемирного банка, а по подписному капиталу — Европейскому инвестиционному банку, Международному банку реконструкции и развития (МБРР), Межамериканскому банку развития и АБР [Лексютина, 2018: 92]. АБИИ имеет открытое членство для всех стран — участниц МБРР и АБР, но в структуре управления банка за региональными членами<sup>8</sup> закреплён особый статус: они вносят не менее 75% подписного капитала и соответственно имеют не менее 75% голосов<sup>9</sup> в процессе принятия решений.

За прошедшие с момента своего учреждения годы АБИИ превратился в полноценный многосторонний банк развития, отвечающий лучшим мировым практикам. Он продемонстрировал хорошие результаты, получив и подтвердив высокие кредитные рейтинги (Moody's Aaa/Prime-1, S&P's AAA/A-1+, Fitch's AAA/F1+)<sup>10</sup>. Членство

---

<sup>8</sup> Под регионом, согласно разъяснению АБИИ, подразумеваются Азия и Океания по классификации ООН.

<sup>9</sup> Articles of Agreement // Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Available at: [https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/\\_download/articles-of-agreement/basic\\_document\\_english-bank\\_articles\\_of\\_agreement.pdf](https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf) (accessed: 15.02.2020).

<sup>10</sup> 2018 AIIB annual report and financials // AIIB. Available at: <https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2018/home/index.html> (accessed: 11.04.2020).

АБИИ увеличилось почти вдвое — с 57 до 102 стран на 1 марта 2020 г. Банк имеет внушительный для такого молодого финансового института инвестиционный портфель, насчитывающий 63 проекта (на 1 марта 2020 г.), при этом большая их часть реализуются при тесном сотрудничестве с ведущими многосторонними банками развития, в том числе с Всемирным банком и АБР.

В Азии АБИИ дополнил деятельность Всемирного банка и АБР и означал появление еще одного источника финансирования для азиатских развивающихся стран<sup>11</sup>. За четыре года своего функционирования АБИИ одобрил финансирование различных проектов в государствах Южной, Восточной, Центральной Азии и Закавказья. При этом, как и в других многосторонних банках развития (Всемирном банке и АБР), одним из основных получателей помощи от АБИИ стала Индия: на конец 2018 г. почти треть всех средств АБИИ было направлено на проекты в этой стране. Получателями финансирования от АБИИ в АТР в 2016–2019 гг. стали Бангладеш и Индонезия (по пять проектов), Китай (два проекта), Камбоджа, Лаос, Филиппины и Мьянма (по одному проекту)<sup>12</sup>.

Особенностью АБИИ является его нацеленность на содействие инфраструктурному развитию и взаимосвязанности региона. Официально закрепленная за банком миссия состоит в улучшении «социально-экономических результатов в Азии» посредством «инвестирования в устойчивую инфраструктуру и другие производственные сектора в Азии и за ее пределами»<sup>13</sup>. Всемирный банк, изначально учрежденный в целях поддержки инфраструктурного развития (в 1950–1960-х годах около 70% займов Всемирного банка направлялось в инфраструктуру), с течением времени сместил акцент на решение вопросов изменения климата, снижения уровня бедности, помощи беженцам, внедрения системы должного управления (уже к 1999 г. на инфраструктурное развитие выделялось лишь 19% всех займов Всемирного банка) [Wang, 2016]. В АБР на инфраструктурные проекты направляется порядка 60–70% всего финансирования.

---

<sup>11</sup> Вместе с тем необходимо уточнить, что согласно уставным документам АБИИ получателями финансирования от него могут быть страны не только в Азии, но и за ее пределами.

<sup>12</sup> Our projects // АИИВ. Available at: <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html> (accessed: 15.02.2020).

<sup>13</sup> Introduction // АИИВ. Available at: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html> (accessed: 19.02.2020).

Вместе с тем нельзя не отметить, что объемы выделяемых АБИИ средств пока невелики. За три года функционирования (2016–2018) суммарные инвестиции АБИИ составили только 7,5 млрд долл.: на конец 2016 г. — 1,7 млрд долл., на конец 2017 г. — 4,2, на конец 2018 г. — 7,5 млрд долл.<sup>14</sup> В 2019 г. АБИИ одобрил инвестиционных проектов на общую сумму порядка 4,5 млрд долл.<sup>15</sup> Подобные объемы инвестирования предстают крайне ограниченными на фоне масштабов кредитования и предоставления помощи со стороны такого крупного многостороннего банка развития, функционирующего в регионе, как АБР. Так, обязательства АБР в 2017 г. составили 19,69 млрд долл., а в 2018 г. — 21,58 млрд долл., из которых 70% было направлено на инфраструктурные проекты<sup>16</sup>. Пока картина такова, что на инфраструктурные нужды региона АБР в год выделяет больше, чем АБИИ за все четыре года своей работы суммарно. Вероятно, такие небольшие объемы финансирования связаны с тем, что АБИИ — еще достаточно молодой финансовый институт. Согласно прогнозам некоторых экспертов, в десятилетней перспективе АБИИ способен достичь сопоставимого или даже превышающего показатели ключевых региональных банков развития объема кредитного портфеля [Шелепов, 2016: 147; Humphrey, 2015].

Для Китая АБИИ — первый многосторонний финансовый институт, созданный по инициативе и при определяющей роли КНР, — стал во многом имиджевым проектом, подтверждающим способность Пекина создавать глобальные общественные блага, генерировать широкую международную поддержку выдвигаемых им инициатив, осуществлять лидерские функции, реализовывать международные проекты глобального значения [Лексютина, 2018]. Связанные с доминирующим местом Китая в структуре управления АБИИ<sup>17</sup> опасения относительно возможных злоупотреблений Пекина и продавливания им своей повестки [Weiss, 2017: 7] представляются преувеличенными, поскольку для продвижения собственных интересов гораздо эффективнее использовать двусторонние каналы

---

<sup>14</sup> 2018 AIB annual report and financials // АИБ. Available at: <https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2018/home/index.html> (accessed: 27.02.2020).

<sup>15</sup> Approved projects // АИБ. Available at: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html> (accessed: 27.02.2020).

<sup>16</sup> 2018 annual report // Asian Development Bank. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/496016/adb-annual-report-2018.pdf> (accessed: 25.02.2020).

<sup>17</sup> Китай является крупнейшим вкладчиком АБИИ и имеет долю в размере 26,8% (на март 2020 г.), что значительно превышает доли других стран-членов.

предоставления финансирования, нежели многосторонние банки развития. В целом Пекину удалось создать полноценный многосторонний финансовый институт, дополняющий деятельность традиционных многосторонних банков развития в Азии и вносящий свой вклад в региональное развитие.

### **«Пояс и путь»: смещение центра тяжести региональных экономических процессов**

Усилившаяся роль Китая в инфраструктурном развитии Азии нашла отражение не только в учреждении АБИИ, но и в реализации инициативы «Пояс и путь», важным направлением которой выступает содействие инфраструктурной взаимосвязанности региона посредством создания транспортно-логистических коридоров. Инициатива «Пояс и путь» на сегодня является наиболее крупной по географическому охвату и грандиозности ожидаемых социально-экономических результатов для всей Евразии и даже за ее пределами. С некоторыми оговорками можно утверждать, что эта инициатива интенсифицировала процесс выдвижения другими странами крупных проектов для евразийского пространства, нацеленных на стимулирование инфраструктурного развития, взаимосвязанности региона или «интеграции интеграций». Неполный перечень таких инициатив, планов и проектов включает южнокорейскую Евразийскую инициативу (выдвинута в октябре 2013 г.), индийские проекты «Маусам» и «Дорога специй» (2014), японскую концепцию «качественной инфраструктуры» (2015), российскую инициативу Большого евразийского партнерства (2015) [Петровский, 2018: 10], Стратегию евразийской взаимосвязанности ЕС (2018). И в этой связи уже сейчас можно говорить о большой роли, которую китайская инициатива «Пояс и путь» сыграла в развитии региона, независимо от того, станет ли она успешной в перспективе. Этот проект уже побудил других крупных региональных и внерегиональных акторов активизировать участие в инфраструктурном развитии региона.

Для КНР инициатива «Пояс и путь» не стала чем-то принципиально новым. Интерес к реализации масштабных инфраструктурных проектов и инвестированию в Азии и за ее пределами Китай проявил гораздо раньше обнародования инициативы. Уже с 2004–2005 гг. Пекин стал расширять инвестиционную деятельность за рубежом и увеличивать масштабы предоставляемой развивающимся странам помощи, в том числе на азиатском направлении. Многие флагманские проекты «Пояса и пути» были разработаны,

а некоторые и частично реализованы еще до 2013 г. Концептуальное оформление в виде инициативы «Пояс и путь» внешнеэкономической и торговой политики, реализуемой Пекином еще с середины первого десятилетия XXI в., было призвано разрешить серьезную проблему, стоящую перед Китаем в его восхождении к статусу мирового лидера, — отсутствие прогресса в распространении китайских ценностей в мире, необходимость придания им общемирового статуса [Лексютина, 2017]. Как любой великой державе Китаю нужна была великая идея, великий проект. С выдвижением инициативы «Пояс и путь» Пекин мог рассчитывать на роль уже не только экономического, но и «идейного» лидера стран региона [Лукин и др., 2016: 5].

В отличие от большинства других региональных и глобальных проектов, инициатива «Пояс и путь» носит комплексный характер, охватывая очень разные направления приложения усилий. Она выходит далеко за рамки создания ЗСТ и многосторонних торговых механизмов (соответственно в этом состоит ее принципиальное отличие от ранее упоминавшихся проектов Транстихоокеанского партнерства и Всеобъемлющего регионального партнерства) и предполагает формирование среды для комплексного развития [Денисов, 2016: 26]. Инициатива направлена на содействие инфраструктурному развитию Евразии и мира в целом, усиление транспортной и производственной взаимосвязанности, стимулирование торгово-экономических связей путем либерализации торговли, создания свободных экономических зон, упрощения торговых процедур, повышения прозрачности торговых мер технического характера, а также на интенсификацию инвестиционного сотрудничества Китая со странами региона, налаживание финансового взаимодействия и интернационализацию китайской национальной валюты. Речь идет также об углублении политического сотрудничества и гуманитарных связей [Чубаров, 2018: 53–54] как пререквизите реализации инициативы «Пояс и путь».

Успешная ее реализация способна привести к серьезным изменениям в транспортно-логистической и финансово-экономической архитектуре Азии вплоть до придания ей китаецентричного характера. Так, реализация инфраструктурных проектов в рамках «Пояса и пути» в связи с развитием крупных транспортных коридоров, ориентированных на Китай, способна существенно трансформировать транспортно-логистическую карту региона и соответственно изменить распределение экономических сфер влияния крупных держав в АТР. Ярким примером может служить выдвинутый Пекином план строительства Трансгималайского транспортного коридора между

Непалом и Китаем, предоставляющего Непалу альтернативные идущим через территорию Индии транспортные пути. Другой иллюстративный пример — транспортные проекты Китая в Центральной Азии, также способные существенно изменить логистическую карту региона, дополнив ориентированные на Россию транспортные коридоры центральноазиатских государств по линии юг–север коридорами восток–запад с ориентацией на Китай и Европу.

Серьезное влияние на региональную архитектуру будет оказывать распространение китайских производственных, технических и иных стандартов. В последние несколько лет Китай работает над созданием общепринятых промышленных стандартов для стран — участниц «Пояса и пути». В первую очередь усилия Пекина сфокусированы на таких направлениях, как железные дороги, электромобили, авиация, информационные технологии и бытовая техника<sup>18</sup>.

Инициатива «Пояс и путь», которая подкрепляется реализуемой Пекином с 2015 г. программой «Сделано в Китае 2025», также способна привести к изменению региональных цепочек добавленной стоимости и становлению КНР в качестве центра высокотехнологичного производства и инноваций [Киреева, 2019: 562]. Китай предпринимает комплексные усилия с целью повысить свою роль в глобальных цепочках добавленной стоимости от сборки готовой продукции из импортных комплектующих к созданию передовых технологий в КНР. Инициатива «Пояс и путь» предусматривает перенос трудоемких производств, «грязных» производств и производств по сборке готовой продукции из Китая в развивающиеся страны.

Данная инициатива также приведет к углублению экономической зависимости целого ряда стран региона от Китая вследствие его доминирования в системе внешнеторговых связей этих государств, высокого уровня задолженности перед КНР и т.д. Такую зависимость Пекин сможет при желании конвертировать в политическое влияние.

При оценке потенциального воздействия «Пояса и пути» на региональную архитектуру также важно учитывать определяющую роль государства в реализации данной инициативы. Это находит отражение как в том, что финансирование проектов в ее рамках происходит преимущественно за счет государственных средств (по линии двух «политических» банков — Экспортно-импортного банка Китая и Банка развития Китая — напрямую или опосредованно

---

<sup>18</sup>Li Lei. Belt and Road industrial standards to be introduced: Official // China Daily. 11.09.2019. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201909/11/WS5d78ee06a310cf3e3556b120.html> (accessed: 12.04.2020)

через Фонд Шелкового пути), так и в том, что государство предоставляет широкие дотации, налоговые и иные преференции китайским участникам инициативы; проекты реализуются, как правило, крупными китайскими государственными корпорациями, а участие частного среднего и мелкого бизнеса пока незначительное. Именно государство, исходя из национальных и стратегических интересов, устанавливает приоритеты и ориентиры «Пояса и пути».

Принципиально важным представляется то, что и со стороны своих партнеров по инициативе Пекин ожидает участия государства. Так, кредитование проектов в зарубежных странах, а это преобладающая форма финансового участия Китая в государствах «Пояса и пути», осуществляется под госгарантии соответствующего зарубежного партнера, и большая часть проектов в русле инициативы реализуются в соответствии с достигнутыми межгосударственными договоренностями. Призванная купировать риски для китайской стороны, такая модель одновременно имеет существенный недостаток: смена власти в странах вдоль «Пояса и пути» как в результате очередного электорального цикла, так и вследствие политической нестабильности может потенциально привести к пересмотру отношения к китайским проектам. Новое политическое руководство может заявить о полном прекращении, приостановке или ревизии условий проектов, ранее согласованных с Пекином предыдущими властями. Подобные прецеденты уже имели место при смене политической власти в Мальдивской Республике, Малайзии, Шри-Ланке, Пакистане.

Инициатива «Пояс и путь» вопреки ее позиционированию Пекином в качестве глобального общественного блага и части глобального экономического управления имеет ярко выраженный китаецентричный характер. Источником инвестиций, кредитования и помощи развитию является КНР, стратегические и тактические решения, связанные с реализацией инициативы, принимаются исключительно китайским руководством, условия сотрудничества согласуются Пекином на индивидуальной основе с каждой из стран-участниц, специализированный институционализированный механизм многосторонней координации сотрудничества вдоль «Пояса и пути» отсутствует. Проводимый с 2017 г. раз в два года Форум высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути», который позиционируется Китаем в качестве многосторонней площадки для обсуждения современного состояния и уточнения дорожной карты инициативы, скорее нацелен на демонстрацию

достигнутых в ходе ее реализации результатов и масштаба ее поддержки со стороны мирового сообщества.

Способность инициативы «Пояс и путь» оказывать сильное воздействие на экономические процессы в регионе связана с вовлеченностью в нее почти всех стран Азии. По официальным китайским данным, в период с 2013 по 2019 г. охват инициативы увеличился с 64 до 136 государств Евразии, Африки, Латинской Америки и Южной части Тихого океана. В Азии на февраль 2020 г. участниками инициативы были все страны региона за исключением КНДР, Индии, Японии и Австралии<sup>19</sup>. Большое количество государств из разных регионов мира, которые китайская сторона причисляет к участвующим в «Поясе и пути», позволяет Пекину говорить о глобальном масштабе проекта. Вместе с тем есть основания полагать, что на современном этапе прослеживается тенденция к локализации инициативы в весьма ограниченном круге приоритетных для КНР стран, и по большей части это азиатские государства. В Докладе о развитии сотрудничества Китая в области иностранных инвестиций в 2019 г. при характеристике китайских прямых иностранных инвестиций в страны «Пояса и пути» называются только 12 государств (как получающие наибольшие объемы китайских инвестиций), и все они находятся в Азии: Бангладеш, Вьетнам, Индонезия, Казахстан, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, ОАЭ, Россия, Сингапур, Таиланд<sup>20</sup>.

При этом нельзя не отметить и проявившиеся сложности в реализации инициативы «Пояс и путь». Она взяла высокий старт в 2013–2015 гг., породила большие ожидания со стороны развивающихся государств, но к настоящему моменту сбавила темп и пока не смогла достичь изначально заявленного китайским руководством размаха. В ходе реализации инициативы Пекин столкнулся с многочисленными проблемами и сложностями: это и уже упоминавшаяся возможность смены политических элит в развивающихся странах, ставшая под вопрос перспективы заявленных проектов, и вызовы безопасности китайских активов и граждан, задействованных на проектах в нестабильных государствах (в пакистанском Белуджиста-

---

<sup>19</sup> Yī tóng zhōngguó qiāndìng gòng jiàn “yīdài yīlù” hézuò wénjiàn de guójia yì lǎn [Список стран, подписавших с Китаем документы о сотрудничестве в рамках инициативы «Пояс и путь»] // Belt and Road Portal. 04.12.2019. Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/77073.htm> (accessed: 28.02.2020).

<sup>20</sup> Zhōngguó duìwài tóuzī hézuò fāzhǎn bàogào, 2019 [Доклад о развитии сотрудничества Китая в области иностранных инвестиций, 2019] // Ministry of Commerce of the People's Republic of China. P. 101–107. Available at: <http://images.mofcom.gov.cn/fec/202005/20200507111104426.pdf> (accessed: 29.05.2020).



не), и синофобные настроения (например, в Казахстане, Киргизии и Таджикистане), и проблемы, связанные с регулированием трудовых отношений, защитой окружающей среды и практикой корпоративной социальной ответственности; и сильная закредитованность перед Пекином некоторых развивающихся стран (таких как Пакистан, Киргизия, Таджикистан, Шри-Ланка, Мальдивская Республика, Бангладеш, Лаос, Камбоджа, Монголия) и т.д. Ситуация усугубляется настороженной реакцией и даже противодействием китайской инициативе некоторых влиятельных государств (в форме ее дискредитации или противопоставления ей иных моделей инфраструктурного развития, кредитования, инвестирования и пр.) [Лексютина, 2019], а также спорадически проявляющейся неудовлетворенностью в отдельных странах «Пояса и пути» ходом реализации инициативы или отдельными аспектами политики КНР. Озвучиваемые китайскими лидерами на крупных международных площадках инвестиции, кредиты и программы помощи развивающимся странам нередко так и остаются обещаниями и не соответствуют реальным объемам (не всегда по вине китайской стороны).

Данные об объемах китайского кредитования и инвестиций в странах «Пояса и пути», находящиеся в открытом доступе, свидетельствуют о несоответствии текущего финансирования проектов инициативы высоким ожиданиям, которые были связаны с ней на раннем этапе ее развития. Первоначальные планы, в частности, включали реализацию 900 локальных проектов в 60 странах с выделением Китаем 890 млрд долл. [Авдокушин, 2015: 7]. Однако на март 2017 г., почти за три года своей работы, Фонд Шелкового пути инвестировал лишь в 15 проектов на общую сумму 6 млрд долл.<sup>21</sup>, при этом ощутимая часть инвестиций пошла на приобретение долей энергетических компаний. Более того, как следует из китайских официальных данных, в период с 2013 по 2018 г. китайские совокупные инвестиции в страны «Пояса и пути» составили только 90 млрд долл.<sup>22</sup> Такими темпами — при инвестировании в среднем 15 млрд долл. в год — Китай сможет достичь заявленного масштаба инициативы в 1 трлн долл. только к концу 2070-х годов.

Объем кредитования — превалирующей формы финансового участия Китая в реализации зарубежных проектов «Пояса и путь» —

---

<sup>21</sup> Scope of investment // Silk Road Fund. Available at: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23805/index.html> (accessed: 01/03/2020).

<sup>22</sup> Six years of 'Belt and Road' // Belt and Road Portal. 11.10.2019. Available at: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/105854.htm> (accessed: 12.12.2019).

также не соответствует изначально заявленным планам Пекина, и даже наблюдается тенденция к его сокращению. Как следует из анализа RWR Consulting, кредитование китайскими «политическими» банками проектов инициативы «Пояс и путь» в период с 2015 по 2018 г. сократилось на 89%, а кредитование коммерческими банками, занимающимися решением финансовых проблем внутри страны, почти полностью прекратилось [Schrader, 2018]. Зарубежное кредитование двумя «политическими» банками Китая сократилось с 221 млрд долл. в 2013–2016 гг. до 66 млрд долл. в 2017–2018 гг. [Schrader, 2018].

Сокращение кредитования со стороны «политических» банков Китая некоторые эксперты связывают с уменьшением международных резервов КНР, которые являются важным источником капитала для Экспортно-импортного банка Китая и Банка развития Китая [He, Malkin, 2019]. Если в сентябре 2013 г., на момент обнародования инициативы «Пояс и путь», международные резервы КНР составили 3,66 трлн долл. и в июне 2014 г. достигли 3,99 трлн долл., своего исторического максимума, то затем они стали падать, сократившись до 3,12 трлн долл. к январю 2020 г.<sup>23</sup> Существенными факторами, которые обуславливают уменьшение финансирования со стороны Китая проектов инициативы «Пояс и путь», являются замедление роста китайской экономики и многочисленные экономические проблемы страны, усугубляющиеся ввиду торговой войны с США, равно как и более осторожный подход Пекина к финансированию.

Столкнувшись в ходе реализации инициативы «Пояс и путь» с указанными вызовами и сложностями, Китай встал перед необходимостью трансформации своих подходов. Такие изменения уже стали происходить в вопросах отбора проектов, их финансирования и алгоритмов реализации. Так, отбор проектов и причисление их к бренду «Пояса и пути» стали проводиться на основе тщательной экспертизы. Китайским финансовым институтам правительство рекомендовало проявлять осторожность в вопросах зарубежного кредитования, чтобы кредиторы были в состоянии вернуть вложенные средства. В апреле 2019 г. Министерство финансов КНР обнародовало Принципы оценки приемлемости уровня задолженности для участвующих в инициативе «Пояс и путь» стран, которые рекомендовалось использовать финансовым институтам Китая и государств «Пояса и пути» для анализа устойчивости долга и управления долго-

---

<sup>23</sup> China foreign exchange reserves, 1989–2020 // CEIC. Available at: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/china/foreign-exchange-reserves> (accessed: 29.02.2020).

выми рисками<sup>24</sup>. В целях обеспечения достаточного финансирования для инициативы «Пояс и путь» Пекин стал предпринимать попытки привлекать к софинансированию многосторонние банки развития и третьи страны из числа развитых.

Вместе с тем принципиальное значение для перспектив развития китайской инициативы и ее влияния на страны Азии будет иметь то, по какому пути пойдет Пекин в ее реализации: будет ли она адаптирована под лучшие мировые практики в области кредитования, инвестирования, осуществления инфраструктурных проектов и ведения бизнеса (прозрачность и открытость проектов, соблюдение экологических и трудовых стандартов, принцип финансовой ответственности и пр.) или, напротив, станет способствовать экспорту иной модели, характеристиками которой будут выступать отсутствие прозрачности в реализации проектов и предоставлении финансирования, игнорирование экологических и трудовых стандартов, интересов местного населения, использование коррупционных схем и пр.

\* \* \*

На современном этапе Китай объективно играет принципиально важную, хотя и не эксклюзивную роль в экономических процессах в Азии и оказывает сильное воздействие на складывание региональной экономической архитектуры. Проецируемое КНР влияние уже связано не только с внушительной финансово-экономической мощностью этого крупнейшего азиатского государства и его глубокой интегрированностью в региональную экономическую систему, но и с предпринимаемыми китайским руководством усилиями по реформированию региональной экономической системы. Выдвижение Пекином инициатив «Пояс и путь» и АБИИ, а точнее, направленность и содержание, которые эти проекты приобрели в процессе своей эволюции, свидетельствуют о намерениях КНР формировать региональный экономический ландшафт, создавать региональные общественные блага [Zhai Kun, 2015: 9], направлять развитие экономических процессов в Азии.

Изначально продиктованная потребностями внутреннего развития Китая и поиском новых драйверов экономического роста инициатива «Пояс и путь» достаточно быстро приобрела более широкое значение в китайской стратегии как основа для построения

---

<sup>24</sup>Debt sustainability framework for participating countries of the Belt and Road Initiative // Ministry of Finance of People's Republic of China. 25.04.2019. Available at: <http://m.mof.gov.cn/czxw/201904/P020190425513990982189.pdf> (accessed: 06.11.2019).

китаецентричной региональной экономической архитектуры. Реализация «Пояса и пути» будет способствовать формулированию при определяющей роли Пекина новых региональных правил, регулирующих торговлю, инвестиционную и хозяйственную деятельность; широкому внедрению китайских производственных, технических и иных стандартов; изменению транспортно-логистической карты региона ввиду развития крупных транспортных коридоров, ориентированных на КНР; созданию новых цепочек добавленной стоимости с Китаем в качестве центра высокотехнологичного производства и инноваций; формированию обширной партнерской сети Пекина на основе общих экономических интересов.

АБИИ дополняет усилия КНР в этом направлении. Банк стал первым многосторонним финансовым институтом, учрежденным по инициативе и при определяющей роли Китая, что подтвердило его способность создавать региональные общественные блага и брать на себя лидерские функции в процессе реализации крупных международных инициатив. АБИИ также стал первым многосторонним банком развития, где Пекин пользуется несопоставимо большим по сравнению с другими странами-членами правом голоса, что свидетельствует об усилении роли Китая в системе международных и региональных финансовых институтов. Создание АБИИ как механизма, дополняющего и отчасти меняющего систему региональных финансовых институтов, стало во многом знаковым событием для Азии. Впервые с 1966 г., даты учреждения АБР, в Азии был создан крупный региональный банк развития, нацеленный на содействие инфраструктурному развитию этого региона.

Вместе инициативы «Пояс и путь» и АБИИ отражают намерение Пекина конвертировать свою существенно возросшую экономическую и финансовую мощь в региональное и глобальное влияние. Не отказываясь от участия в региональных проектах и инициативах, в том числе выдвинутых другими крупными государствами (например, в Новом банке развития), Китай отдает приоритет собственным проектам и инициативам, закрепляющим за ним статус «архитектора» региональных экономических процессов.

Для развивающихся стран Азии значимость китайских инициатив трудно переоценить. «Пояс и путь» и АБИИ открыли возможности для масштабных финансовых заимствований и использования китайского опыта в области инфраструктурного строительства. Участвуя в китайской инициативе, развивающиеся страны получают инфраструктуру, которая способна стать точкой роста в соответствующих экономиках, более глубоко инкорпорируются в региональные

экономические процессы, включаются в глобальные и региональные цепочки добавленной стоимости и т.д. Большое значение китайских инициатив состоит в том, что их выдвижение способствовало актуализации вопросов инфраструктурного строительства в мировой и региональной повестке и всплеску внешнеэкономической активности ведущих стран мира в регионе.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авдокушин Е.Ф. Тигр прыгнул, дракон взлетел — проект «Один пояс — один путь». Теория и практика // Вопросы новой экономики. 2015. № 4 (36). С. 4–17.

2. Борох О., Ломанов А. Новая эпоха Китая: от обогащения к усилению // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 3. С. 59–70. DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-3-59-70.

3. Горбунова М.Л., Комаров И.Д. Гибридные механизмы многостороннего экономического сотрудничества — новое явление во внешней политике КНР // Вестник международных организаций. 2016. Т. 11. № 3. С. 82–98. DOI: 10.17323/1996-7845-2016-03-82.

4. Давыдов А.С. Транстихоокеанское партнерство — фактор регионального и глобального соперничества США с Китаем и Россией // Азиатско-Тихоокеанский регион: проблемы глобальных и региональных измерений безопасности. М.: ИДВ РАН, 2018. С. 185–194.

5. Денисов И.Е. Поднебесная смотрит на Запад // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 9. № 6. С. 20–40. DOI: 10.23932/2542-0240-2016-9-6-20-40.

6. Киреева А.А. Инициатива «Один пояс, один путь»: содержание, причины выдвижения, значение // Модель развития современного Китая: оценки, дискуссии, прогнозы / Под ред. А.Д. Воскресенского. М.: Стратегические изыскания, 2019. С. 551–580. DOI: 10.18611/2221-3279-2018-9-3-61-74.

7. Костюнина Г.М. Интеграционная модель АСЕАН+1: основные положения соглашений и влияние на внешнеэкономические связи // Вестник РУДН. Серия: Международные отношения. 2017. Т. 17. № 3. С. 441–457. DOI: 10.22363/231306602017173441457.

8. Лексютина Я.В. АТР как авансцена соперничества Китая и США в XXI веке // Азия и Африка сегодня. 2014. № 7. С. 2–10.

9. Лексютина Я.В. Китайские инициативы «Пояс и путь» и АБИИ: подходы Японии и Индии // Китай в мировой и региональной политике (история и современность) / Отв. ред.-сост. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2019. С. 145–157. DOI: 10.24411/2618\_6888\_2019\_10008.

10. Лексютина Я.В. «Один пояс — один путь» — заявка Китая на мировое лидерство? // РСМД. 22.05.2017. Доступ: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/> (дата обращения: 01.01.2020).

11. Лексютина Я.В. Функциональные изменения участия Китая в многосторонних банках развития: от заемщика к кредитору // Вестник международных организаций. 2018. Т. 13. № 1. С. 80–98. DOI: 10.17323/1996-7845-2018-01-05.

12. Лукин А.В., Лузянин С.Г., Ли Синь и др. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи. М.: Центр изучения кризисного общества, 2016.

13. Луконин С., Новичкова М. Зачем Китаю «Один пояс, один путь» и почему китайская инициатива наказуема? // Федерализм. 2019. № 1. С. 147–160. DOI: 10.21686/2073-1051-2019-1-147-160.

14. Петровский В.Е. Россия, Китай и контуры «Большого евразийского партнерства». М.: ИДВ РАН, 2018.

15. Сазонов С.Л. Экономическая парадигма формирования «пояса и пути» // Стратегия экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации: Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). М.: ИДВ РАН, 2016. С. 131–148.

16. Сазонов С.Л., Заклязьминская Е.О., Чэнь Сяо. Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 3. С. 82–94.

17. Труш С. Американский проект Транстихоокеанского партнерства и Китай // Международная жизнь. 2014. № 11. С. 127–140.

18. Чубаров И.Г. Пять составляющих внешнеэкономического курса Китая «Один пояс, один путь» // Международная аналитика. 2018. № 3 (25). С. 45–58. DOI: 10.46272/2587-8476-2018-0-3-45-58.

19. Шелепов А.В. Сравнительные перспективы развития Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Нового банка развития // Вестник международных организаций. 2016. Т. 11. № 3. С. 132–152. DOI: 10.17323/1996-7845-2016-03-132.

20. He A., Malkin A. China tweaks its Belt and Road Initiative to avoid further backlash // The Hill. 05.06.2019. Available at: <https://thehill.com/opinion/finance/442306-china-tweaks-its-belt-and-road-initiative-to-avoid-backlash> (accessed: 02.11.2019).

21. He Ping, Shen Chen. RCEP and China's Asia-Pacific FTA strategy // China International Studies. 2013. May/June. P. 138–158.

22. Humphrey C. Developmental revolution or Bretton Woods revisited? The prospects of the BRICS New Development Bank and the Asian Infrastructure Investment Bank. 2015. ODI Working Paper 418. Available at: <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/9615.pdf> (accessed: 21.09.2019).

23. Kawai M., Wignaraja G. Addressing the challenges of Asian FTAs // East Asia Forum. 10.06.2013. Available at: <http://www.eastasiaforum.org/2013/06/10/addressing-policy-challenges-of-asian-ftas/> (accessed: 19.09.2019).

24. Ra S., Li Zh. Closing the financing gap in Asian infrastructure // ADB South Asia Working Paper Series. 2018. No. 57. Available at: <https://www.>

adb.org/sites/default/files/publication/431261/swp-057-financing-gap-asian-infrastructure.pdf (accessed: 15.02.2020).

25. Schrader M. Domestic criticism may signal shrunken Belt and Road ambitions // The Jamestown Foundation. 10.08.2018. Available at: <https://jamestown.org/program/domestic-criticism-may-signal-china-scaling-back-its-bri-ambitions/> (accessed: 03.11.2019).

26. Wang H. New multilateral development banks opportunities and challenges for global governance. New York: Council on Foreign Relations, 2016. DOI: 10.1111/1758-5899.12396.

27. Weiss M. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). 2017. Available at: <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf> (accessed: 09.02.2020).

28. Yoshino N., Helbe M., Abidhadjaev U. Financing infrastructure in Asia and the Pacific. Capturing impacts and new sources. Tokyo: ADBI, 2018. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/394191/adb-financing-infrastructure-asia-capturing-impacts-and-new-sources.pdf> (accessed: 20.02.2020).

29. Zhai Kun. Borrow internationally well-known concepts to introduce the ‘Belt and Road’ strategy // International Understanding, 2015. No. 1. P. 8–12.

**Ya.V. Leksyutina**

**THE BELT AND ROAD INITIATIVE AND THE AIIB:  
POTENTIAL IMPACT  
ON THE ECONOMIC ARCHITECTURE OF ASIA**

*St. Petersburg State University,  
7-9, Universitetskaya emb., St. Petersburg, 199034*

Dynamics of economic development in Asia in the first two decades of the 21st century can be visualized schematically as a series of waves with different focuses of economic activities of regional powers and prevailing regional economic agenda. The first decade of this century was marked by an increasing number of bilateral free trade agreements, the establishment of ASEAN+1 free trade zones and very general in nature discussions on the prospects for the establishment of a large regional integration block. The US ‘Pivot to Asia’ has promoted transformation of these abstract discussions into substantive debates on parameters and principles of a broader regional trading and economic cooperation arrangement. The second wave in the development of economic processes in Asia (from 2010 to 2017) was characterized by a ‘soft’ rivalry between the US and China for setting the priority model of economic integration in the region (Trans-Pacific Economic Partnership vs. Regional Comprehensive Economic Partnership) and for establishing rules of a regional trade and investment system. The third wave followed the launch of the Belt and Road Initiative and AIIB, which expanded the focus of the

regional countries' activities from trade liberalization to promoting regional infrastructure development and connectivity.

The author aims to assess the role of the Belt and Road and AIIB initiatives in consolidating China's position in Asia, as well as their potential impact on the regional economic architecture. The first section outlines economic processes in China and in the region in general, which provided a context for establishing the Belt and Road and AIIB initiatives. The second and third sections examine their impact on regional economic processes and on the PRC's regional positions. The author accentuates substantive changes that these initiatives underwent in 2013-2019 and identifies their intermediate outcomes. The author concludes that the Belt and Road and AIIB initiatives reflect the PRC's intent to convert its growing economic and financial capabilities into regional influence. The establishment of new multilateral financial institutions, development of new rules governing trade, investment and economic activities, adoption of new production and technical standards, transformation of the regional transport and logistics system, development of new value chains, and other outcomes of foreign economic activities of China already has the potential to reshape the regional economic architecture.

**Keywords:** China, the Belt and Road initiative, The Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB, Asia, Asia-Pacific region, infrastructural development, connectivity, integration process, global public goods.

**About the author:** *Yana V. Leksyutina* — Doctor of Sciences (Political Science), Professor of the Russian Academy of Sciences, Professor at the American Studies Department, St. Petersburg State University (e-mail: [lexyana@ya.ru](mailto:lexyana@ya.ru)).

## REFERENCES

1. Avdokushin E.F. 2015. Tigr prygnul, drakon vzletel — proekt 'Odin poyas — odin put'. Teoriya i praktika [A tiger has jumped, a dragon has flown up — a project 'One Belt — One Road'. Theory and practice]. *Issues of the New Economy*, no. 4 (36), pp. 4–17. (In Russ.)
2. Borokh O., Lomanov A. 2018. Novaya epokha Kitaya: ot obogashcheniya k usileniyu [China's new epoch: From seeking wealth to gaining strength]. *World Economy and International Relations*, vol. 62, no. 3, pp. 59–70. DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-3-59-70. (In Russ.)
3. Gorbunova M.L., Komarov I.D. 2016. Gibrnidnye mekhanizmy mnogostonnogo ekonomicheskogo sotrudnichestva — novoe yavlenie vo vneshnei politike KNR [A hybrid mechanism of multilateral economic cooperation as a new form of foreign policy of China]. *International Organizations Research Journal*, vol. 11, no. 3, pp. 82–98. DOI: 10.17323/1996-7845-2016-03-82. (In Russ.)



4. Davydov A.S. 2018. Transtikhookeanskoe partnerstvo — faktor regional'nogo i global'nogo sopernichestva SShA s Kitaem i Rossiei [The Trans-Pacific Partnership — a factor of the US regional and global competition with China and Russia]. In *Aziatsko-Tikhookeanskii region: problemy global'nykh i regional'nykh izmerenii bezopasnosti* [Asia-Pacific region: Issues of global and regional dimensions of security]. Moscow, IFES RAS Publ., pp. 185–194. (In Russ.)

5. Denisov I.E. 2016. Podnebesnaya smotrit na Zapad [The Celestial Empire looks to the West]. *Kontury Global'nykh Transformatsii: Politika, Ekonomika, Pravo*, vol. 9, no. 6, pp. 20–40. DOI: 10.23932/2542-0240-2016-9-6-20-40. (In Russ.)

6. Kireeva A.A. 2019. Initsiativa ‘Odin poyas, odin put’’: sodержanie, prichiny vydvizheniya, znachenie [‘One Belt, One Road’ Initiative: Its rationale, content, and significance]. In Voskresenskii A.D. (ed.). *Model' razvitiya sovremennogo Kitaya: otsenki, diskussii, prognozy* [The development model of modern China: Estimates, discussions, forecasts]. Moscow, Strategicheskie izyskaniya Publ., pp. 551–580. DOI: 10.18611/2221-3279-2018-9-3-61-74. (In Russ.)

7. Kostyunina G.M. 2017. Integratsionnaya model' ASEAN+1: osnovnye polozheniya soglashenii i vliyanie na vneshneekonomicheskie svyazi [The integration model ASEAN+1: The main norms of agreements and effect of foreign economic ties]. *Vestnik RUDN. International Relations*, vol. 17, no. 3, pp. 441–457. DOI: 10.22363/231306602017173441457. (In Russ.)

8. Leksyutina Ya.V. 2014. ATR kak avanstsena sopernichestva Kitaya i SShA v XXI veke [The Pacific Rim as a bridgehead of rivalry between China and the US in the XXI century]. *Asia and Africa today*, no. 7, pp. 2–10. (In Russ.)

9. Leksyutina Ya.V. 2019. Kitaiskie initsiativy ‘Poyas i put’ i ABII: podkhody Yaponii i Indii [China's Belt and Road Initiative and the AIIB: Approaches of Japan and India]. In Safronova E.I. (ed.). *Kitai v mirovoi i regional'noi politike (istoriya i sovremennost')* [China in world and regional politics (History and modern times)]. Moscow, IFES RAS Publ., pp. 145–157. DOI: 10.24411/2618\_6888\_2019\_10008. (In Russ.)

10. Leksyutina Ya.V. ‘Odin poyas — odin put’ — zayavka Kitaya na mirovoe liderstvo? [One Belt, One Way — China's claim to global leadership?]. RIAS. 22.05.2017. Available at: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/> (accessed: 01.01.2019). (In Russ.)

11. Leksyutina Ya.V. 2018. Funktsional'nye izmeneniya uchastiya Kitaya v mnogostoronnikh bankakh razvitiya: ot zaemshchika k kreditoru [Functional changes in China's participation in multilateral development banks: From borrower to creditor status]. *International Organizations Research Journal*, vol. 13, no. 1, pp. 80–98. DOI: 10.17323/1996-7845-2018-01-05. (In Russ.)

12. Lukin A.V., Luzyanin S.G., Li Sin' et al. 2016. *Kitaiskii global'nyi proekt dlya Evrazii: postanovka zadachi* [Chinese global project for Eurasia: Problem statement]. Moscow, Tsentr izucheniya krizisnogo obshchestva Publ. (In Russ.)

13. Lukonin S., Novichkova M. 2019. Zachem Kitayu 'Odin poyas, odin put' i pochemu kitaiskaya initsiativa nakazuema? [Why does China need 'One Belt, One Road' and why Chinese initiative can be punished?]. *Federalism*, no. 1, pp. 147–160. DOI: 10.21686/2073-1051-2019-1-147-160. (In Russ.)
14. Petrovskii V.E. 2018. *Rossiya, Kitai i kontury 'Bol'shogo evraziiskogo partnerstva'* [Russia, China and the contours of the Greater Eurasian Partnership]. Moscow, IFES RAN Publ. (In Russ.)
15. Sazonov S.L. 2016. Ekonomicheskaya paradigma formirovaniya 'poyasa i puti' [China's Euroasian transit transportation routes]. In *Strategiya ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i rol' ShOS v ee realizatsii* [The Silk Road Economic Belt strategy and the role of the SCO in its implementation]. Moscow, IFES RAS Publ., pp. 131–148. (In Russ.)
16. Sazonov S.L., Zaklyaz'minskaya E.O., Chen' Syao. 2017. Proekt 'Poyas i put' kak reshayushchii faktor razvitiya ekonomiki Kitaya [The project of 'Belt and Road' as a decisive factor in the development of Chinese economy]. *Far Eastern Affairs*, no. 3, pp. 82–94. (In Russ.)
17. Trush S. 2014. Amerikanskii proekt Transtikhookeanskogo partnerstva i Kitai [American project of Trans-Pacific Partnership and China]. *International Affairs*, no. 11, pp. 127–140. (In Russ.)
18. Chubarov I.G. 2018. Pyat' sostavlyayushchikh vneshneekonomicheskogo kursa Kitaya 'Odin poyas, odin put'' [Five connectivity areas of the China's Belt and Road Initiative]. *International Analytics*, no. 3, pp. 45–58. DOI: 10.46272/2587-8476-2018-0-3-45-58. (In Russ.)
19. Shelepov A.V. 2016. Sravnitel'nye perspektivy razvitiya Aziatskogo banka infrastrukturykh investitsii i Novogo banka razvitiya [Comparative prospects of the New Development Bank and Asian Infrastructure Investment Bank]. *International Organizations Research Journal*, vol. 11, no. 3, pp. 132–152. DOI: 10.17323/1996-7845-2016-03-132. (In Russ.)
20. He A., Malkin A. 2019. China tweaks its Belt and Road Initiative to avoid further backlash. *The Hill*. Available at: <https://thehill.com/opinion/finance/442306-china-tweaks-its-belt-and-road-initiative-to-avoid-backlash> (accessed: 02.11.2019).
21. He Ping, Shen Chen. 2013. RCEP and China's Asia-Pacific FTA strategy. *China International Studies*. May/June, pp. 138–158.
22. Humphrey C. 2015. Developmental revolution or Bretton Woods revisited? The prospects of the BRICS New Development Bank and the Asian Infrastructure Investment Bank. *ODI Working Paper 418*. Available at: <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/9615.pdf> (accessed: 21.09.2019).
23. Kawai M., Wignaraja G. 2013. Addressing the challenges of Asian FTAs. *East Asia Forum*. Available at: <http://www.eastasiaforum.org/2013/06/10/addressing-policy-challenges-of-asian-ftas/> (accessed: 19.09.2019).
24. Ra S., Li Zh. 2018. Closing the financing gap in Asian infrastructure. *ADB South Asia Working Paper Series*, no. 57. Available at: <https://www.adb.org/sites/>

default/files/publication/431261/swp-057-financing-gap-asian-infrastructure.pdf (accessed: 15.02.2020).

25. Schrader M. 2018. *Domestic criticism may signal shrunken Belt and Road ambitions*. The Jamestown Foundation. Available at: <https://jamestown.org/program/domestic-criticism-may-signal-china-scaling-back-its-bri-ambitions/> (accessed: 03.11.2019).

26. Wang Hongying. 2016. *New multilateral development banks opportunities and challenges for global governance*. New York, Council on Foreign Relation. DOI: 10.1111/1758-5899.12396.

27. Weiss M. 2017. *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. CRS. Available at: <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf> (accessed: 09.02.2020).

28. Yoshino N., Helble M., Abidhadjaev U. 2018. *Financing infrastructure in Asia and the Pacific. Capturing impacts and new sources*. Tokyo, ADBI. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/394191/adbi-financing-infrastructure-asia-capturing-impacts-and-new-sources.pdf> (accessed: 20.02.2020).

29. Zhai Kun. 2015. Borrow internationally well-known concepts to introduce the ‘Belt and Road’ strategy. *International Understanding*, no. 1, pp. 8–12.