

Почему программа «Один пояс – один путь» больше, чем сумма входящих в нее проектов?

Натали Блит (Natalie Blyth), руководитель глобального подразделения по финансированию торговли и международному бизнесу, HSBC

Стюарт Тейт (Stuart Tait), генеральный менеджер группы и руководитель регионального подразделения по коммерческим банковским услугам в Азиатско-Тихоокеанском регионе, HSBC

Первый форум по международному сотрудничеству «Один пояс – один путь» (*Belt and Road, BRI*), который анонсировал председатель КНР Си Цзиньпин в Давосе, пройдет в мае этого года в переломный момент для всего экономического развития. Китай продемонстрирует крупные инфраструктурные проекты, нацеленные на продвижение этой амбициозной инициативы, при этом тональность диалога по торговле, которую выберут мировые лидеры, может оказаться не менее важной.

Ключевой темой форума является проблема неопределённости. Новая администрация США пересматривает свою прежнюю политику, направленную на углубление международной экономической интеграции. Великобритания ведет переговоры о новых соглашениях со своими континентальными партнерами в ЕС. Результаты недавних выборов в некоторых странах ознаменовали политический переход от старого порядка «левых против правых» к новому порядку «националистов против интернационалистов».

Пока стороны пытаются договориться о новых условиях сотрудничества, торговля меняется. Цифровые инновации и развитие логистики создают новые возможности, открывая рынки для бизнеса и бросая вызов глубоко укоренившимся операционным моделям.

Хотя быстрое увеличение сложности глобальных цепочек поставок, возможно, достигло своего пика, сейчас мы наблюдаем растущий интерес к межрегиональной и внутрирегиональной торговле. Роль Китая в управлении этими потоками приобретает все большее значение, и нигде эта роль не проявляется сильнее, чем в рамках программы «Один пояс – один путь».

Инвестируя в железные дороги, порты и электростанции, расположенные вдоль многовекового Шелкового пути, Китай стремится стимулировать трансграничную торговлю. Речь идет не только о торговле с соседними странами, но также и об отдаленных регионах, таких как Европа, Африка и Ближний Восток.

Экономические преимущества программы «Один пояс – один путь» уже становятся очевидными. Только за первые девять месяцев 2016 года китайские компании подписали 4000 инженеринговых контрактов общей стоимостью 70 миллиардов долларов США под эгидой *BRI*.

Программа «Один пояс – один путь» также поможет дать новое определение торговле, которая, являясь в первую очередь перемещением товаров, также будет включать в себя новый смысл, а именно предоставление услуг – от консалтинга до онлайн-ритейла. В марте этого года премьер-министр Малайзии Наджиб Тун Разак вместе с основателем *Alibaba* Джеком Ма раскрыли подробности проекта по созданию цифровой зоны свободной торговли (*Digital Free Trade Zone*) в Малайзии. Программа включает в себя обеспечение необходимых условий для онлайн-коммерции, а также развитие центров для спутниковых сервисов и

виртуальных платформ электронных услуг для стимулирования инноваций в малом и среднем бизнесе, а также в торговле материальными и нематериальными продуктами.

Это первые шаги для реализации потенциала программы «Один пояс – один путь» в путешествии длиной в несколько десятилетий. Китай несомненно выиграет от этой программы, но также выиграют его азиатские соседи и торговые партнеры в других частях света.

Сегодня для проектов программы *BRI* необходимы строительные материалы, тяжелое машинное оборудование и инженеринговые услуги. Завтра новая инфраструктура упростит цепочки поставок, активизирует торговлю и снизит издержки для бизнеса. Компании будут адаптировать свои стратегии производства и сбыта, чтобы использовать эти новые возможности, в результате чего объем торговли будет расти.

Фактически, Китай ожидает, что в следующем десятилетии объем торговли со странами вдоль сухопутного «пояса» и морского «пути» превысит 2,5 триллионов долларов США в год. Примером проекта, способствующего росту, является грузовое железнодорожное сообщение между Китаем и Европой, для которого с 2011 года было запущено уже более 3500 поездов, связавших 27 китайских городов с 11 европейскими странами.

При этом, по данным АСЕАН, вклад компаний из ЕС составляет примерно одну шестую от совокупных прямых иностранных инвестиций в экономику стран АСЕАН. Вложения Евросоюза в размере 20,1 миллиарда долларов США в 2015 году более чем в два раза превосходили китайские.

Европейские компании, занимающиеся проектированием, строительством, эксплуатацией, логистикой, архитектурой и деловыми услугами, все еще борются с экономическими сложностями у себя дома, но могут и должны использовать возможности от ожидаемого азиатского инфраструктурного бума.

По данным экономического исследовательского центра *Bruegel*, европейские страны выиграют от программы «Один пояс – один путь» благодаря совершенствованию транспортной инфраструктуры и снижению транспортных издержек. Данные *Bruegel* говорят о том, что, вероятно, десять основных торговых бенефициаров будут представлять Европу: Бельгия, Нидерланды, Словакия, Австрия, Венгрия, Дания, Молдавия, Германия, Босния и Герцеговина и Польша. Ежегодное увеличение торговли составит не менее 8,2% для каждой страны. Если связать это с потребностями развития стран АСЕАН, можно получить самые масштабные возможности для стимулирования международной торговли со времен создания ВТО более 20 лет назад.

В связи с тем, что развивающиеся рынки продолжают расти и становятся экономиками, движимыми потреблением, их растущий средний класс начнет требовать более широкого выбора товаров, а также услуг, например, в сферах здравоохранения, образования и туризма. Мы прогнозируем, что к 2030 году на развивающихся рынках примерно три миллиарда человек будет принадлежать к среднему классу. Эти социальные изменения сместят потребительский центр тяжести в сторону Азии.

В то же время, быстро увеличивающееся число состоятельных городских жителей в странах АСЕАН стимулирует спрос на жилье, школы, больницы, дороги, железнодорожный транспорт, аэропорты и другую инфраструктуру.

Согласно анализу HSBC, удовлетворение этого спроса в шести крупнейших экономиках АСЕАН – Индонезии, Малайзии, Филиппинах, Таиланде и Вьетнаме – потребует инвестиций в размере около 2,1 триллиона долларов США к 2030 году. И здесь китайская программа «Один пояс – один путь» поможет посмотреть на возможности для бизнеса под новым углом.

По данным на октябрь 2016 года, уже более 300 финансируемых Китаем предприятий были созданы в 26 зонах экономического сотрудничества в восьми странах АСЕАН с общим

объемом инвестиций в 1,77 миллиарда долларов США под эгидой проектов по международному сотрудничеству «Один пояс – один путь».

Китай пообещал помочь Лаосу построить железную дорогу стоимостью 6 миллиардов долларов США, которая соединит Вьентьян с южной китайской провинцией Юньнань к 2020 году. Между тем, уже налажено железнодорожное сообщение Сингапур-Куньмин длиной 7000 км. Пекин получил контракт на строительство первого высокоскоростного железнодорожного сообщения в Индонезии стоимостью 5,1 миллиарда долларов США – это будет 150-километровая дорога от Джакарты до Бандунга, третьего по величине города Индонезии.

Обещая сделать перемещение людей быстрее и дешевле, эта инфраструктура также поможет бизнесу. Скоропортящиеся продукты – от новозеландской и австралийской ягнатины до филиппинских фруктов – смогут попадать на рынки Центральной Азии, Европы и Ближнего Востока наземным транспортом через Китай, что потенциально позволит экономить драгоценное время в пути.

Говоря о форуме «Один пояс – один путь», правительство Китая заявило, что оно «будет содействовать созданию крупных проектов и заключению соглашений по сотрудничеству», но при этом «Китай не намерен монополизировать все выгоды или даже львиную долю выгод». Цель состоит в том, чтобы «вместе со странами-партнерами сделать пирог побольше и разделить его поровну».

Как заявление о намерениях, программа «Один пояс – один путь» амбициозна и позитивна. Она означает, что, стимулируя инвестиции, мы стимулируем и торговлю, поскольку это в свою очередь приводит к росту ВВП. Учитывая неопределенность, с которой мы сталкиваемся в настоящем, мы должны с радостью воспринимать тот факт, что мировые лидеры собираются в Пекине, и призвать их использовать *Belt and Road* как катализатор для еще большего международного сотрудничества в будущем.

Группа HSBC

HSBC Holdings plc - материнская компания Группы HSBC со штаб-квартирой в Лондоне. Группа HSBC обслуживает клиентов во всем мире примерно через 4000 отделений, расположенных в 70 странах и регионах мира (в Азии, Европе, Северной и Южной Америке, на Ближнем Востоке и в Северной Африке).

С активами 2 416 млрд. долларов США по состоянию на 31 марта 2017 года, Группа HSBC является одной из самых крупных в мире организаций, оказывающих банковские и финансовые услуги.

HSBC в России

В России Группа HSBC осуществляет свою деятельность через ООО «Эйч-эс-би-си Банк (РР)», который предлагает широкий спектр корпоративных и инвестиционно-банковских продуктов и услуг компаниям и финансовым институтам.

“Группа HSBC”, “HSBC” означает Эйч-эс-би-си Холдингс плс (HSBC Holdings plc), компанию, созданную и действующую в соответствии с законодательством Англии и Уэльса, и/или Эйч-эс-би-си Банк плс (HSBC Bank plc), банк, созданный и действующий в соответствии с законодательством Англии и Уэльса, и каждую из компаний, их контролирующих и/или ими контролируемых и/или входящих в группу, контролируруемую этим банком.

ООО «Эйч-эс-би-си Банк (РР)». Генеральная лицензия Банка России № 3290. 115054, Москва, Павелецкая площадь, д.2, стр.2.

Настоящий документ не является инвестиционной, финансовой, юридической, налоговой или какой-либо иной рекомендацией или консультацией, а также не является рекомендацией и/или предложением и/или основанием заключения каких-либо сделок с HSBC или с

третьими лицами, совершения иных юридических и/или инвестиционных действий любого характера, принятия инвестиционных, финансовых, производственных решений. HSBC не берет на себя обязательство консультировать Вас по юридическим, налоговым, инвестиционным, финансовым или любым иным вопросам, а также не несет ответственность за какие-либо прямые или косвенные убытки или упущенную выгоду, возникающие из совершения каких-либо сделок или иных действий юридического или инвестиционного характера, либо принятия каких-либо решений, на основании настоящего документа.

Настоящий документ основывается на информации, являющейся актуальной на момент публикации и/или распространения настоящего документа, полученной из надежных, по мнению HSBC, источников, которые, однако, не подлежали независимой проверке HSBC. HSBC не предоставляет, и не будет предоставлять, никаких гарантий, заявлений или заверений, явно выраженных или подразумеваемых, и не принимает на себя никаких обязательств или ответственности в отношении точности представленной в настоящем документе информации, а также не обязан поддерживать актуальность информации в документе, которая может быть изменена без уведомления, в частности, в случае любого изменения законодательства, применимого к описываемым в настоящем документе продуктам и/или услугам.

Мнения, данные, цифровые показатели, прогнозы, оценки, суждения и любая иная информация, выраженные в настоящем документе, основаны на информации, являющейся общедоступной на момент публикации и/или распространения настоящего документа, и могут быть изменены без уведомления. Данные мнения, данные, цифровые показатели, прогнозы, оценки, суждения и любая иная информация не являются гарантированными, представлены на дату публикации или распространения настоящего документа, основаны на отраслевых и рыночных трендах, обстоятельствах и иных факторах, связанных с рисками и переменными показателями.

Настоящий документ не является рекламой, как это определено в Федеральном Законе № 38-ФЗ от 13 марта 2006 года «О рекламе» (с внесенными поправками); документ представляет собой информацию и анализ, не имеющие основной целью продвижение товара.