

## ИНИЦИАТИВА “ПОЯСА И ПУТИ”: ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ И ВЫЗОВЫ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

© 2021 г. Н. Пыжиков, Е. Гуцин

*ПЫЖИКОВ Никита Сергеевич, руководитель информационно-аналитического центра, Институт развития интеграционных процессов, Всероссийская академия внешней торговли, РФ, 117312 Москва, ул. Вавилова, 7 (ns.pyzhikov@vavt.ru).*

*ГУЦИН Евгений Сергеевич, научный сотрудник, Институт развития интеграционных процессов, Всероссийская академия внешней торговли, РФ, 117312 Москва, ул. Вавилова, 7 (egushchin@vavt.ru); Институт прикладных экономических исследований, Российская академия народного хозяйства и государственной службы, РФ, 119571 Москва, пр-т Вернадского, 82–84, корп. 9, офис 1805 (gushchin-es@ranepa.ru).*

Статья поступила в редакцию 02.11.2020.

Анализируется текущий статус реализации инициативы “Пояса и Пути” (ИПП), ее ключевые достижения и вызовы, в том числе связанные с пандемией *COVID-19*. Благодаря гибкой структуре ИПП удавалось развиваться в условиях торговой войны США и Китая и роста антикитайских настроений в мире. Пандемия подтолкнула Китай к ужесточению процедуры отбора проектов в рамках ИПП с акцентом на наиболее стратегически значимые и экономически эффективные. Для партнеров эффект может быть двояким: усиление зависимости от Китая наиболее нестабильных экономик, в то время как в отношении стран с устойчивым экономическим положением Пекин будет в большей степени готов идти на уступки.

**Ключевые слова:** инициатива “Пояса и Пути”, ИПП, Китай, пандемия *COVID-19*, прямые иностранные инвестиции, долговая ловушка, инфраструктура, внешняя торговля.

**DOI:** 10.20542/0131-2227-2021-65-3-42-51

В 2010-е годы Китай превратился в одного из крупнейших инвесторов в мире. Инициатива “Пояса и Пути” (ИПП), впервые озвученная китайским руководством в 2013 г., спустя 7 лет существования продолжает увеличивать свои масштабы.

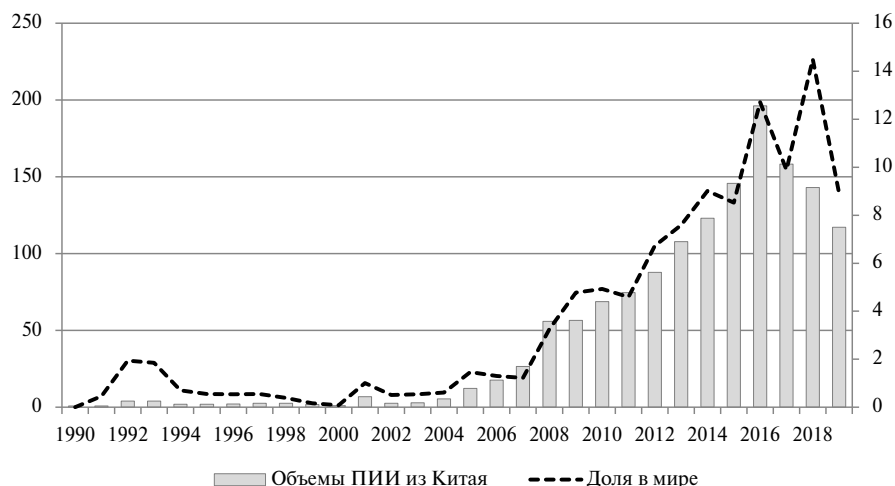
### ТЕКУЩИЙ СТАТУС РЕАЛИЗАЦИИ

Китай активно наращивал объемы исходящих ПИИ еще до официального провозглашения концепции ИПП (рис. 1). Фундамент экономического присутствия Китая в некоторых странах ИПП начал закладываться уже с 2000-х годов [1]. Знаковым стал 2008 г., когда объем исходящих из Китая ПИИ впервые превысил 50 млрд долл. К 2016 г. объем достиг почти 200 млрд долл. Однако с этого времени абсолютные объемы китайских ПИИ сокращались, а в 2019 г. упала и доля Китая в мировых объемах исходящих ПИИ с пика в 14,5%, достигнутого в 2018 г., до 8,9%. Вероятными причинами этого стали торговая война с США, а также трудности с реализацией ИПП.

ИПП нацелена на решение сразу нескольких задач. С одной стороны, Пекин наращивает свое международное влияние, используя ИПП как инструмент “мягкой силы”. Китай превращается из страны

с дешевой рабочей силой в страну с избытком капитала, которая наращивает собственный экспорт услуг и прямые инвестиции за рубеж, а также проводит интернационализацию своей национальной валюты. С другой стороны, он решает свои внутриэкономические проблемы, а именно: замедление темпов экономического роста, избыточные мощности в тяжелой промышленности и строительстве, необходимость в диверсификации поставок сырья и развития западных провинций [3, сс. 50-59].

Одна из ключевых характеристик ИПП – отсутствие жестких рамок. Это обеспечивает ей гибкость и дает преимущества в условиях резких изменений в мировой экономике и национальных экономических приоритетах КНР (как это происходило во время пандемии *COVID-19* в 2020 г.). Руководство страны может быстро переформатировать ИПП под новые цели и задачи. Это хорошо видно на примере работы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), который хотя и не является ключевым финансовым институтом при реализации ИПП, был создан параллельно с ИПП и имеет с ней общие задачи. Фокус работы АБИИ в 2020 г. сместился с инфраструктурных проектов на поддержку стран в борьбе с последствиями пандемии *COVID-19* и инвестиции в здравоохранение. В апреле 2020 г. АБИИ создал специальный фонд



**Рис. 1.** Объемы ПИИ из Китая и их доля в мировых потоках ПИИ в 1990–2019 гг. (левая шкала — млрд долл., правая шкала — %)

Составлено авторами по: [2].

размером 10 млрд долл. на борьбу с последствиями пандемии в мире. На 22 июля 2020 г. на эти цели АБИИ предоставил кредитов на сумму 5.7 млрд долл., крупнейшие получатели помощи — Индия, Индонезия, Казахстан и Филиппины [4].

Одновременно с преимуществами отсутствие жестких рамок создает проблемы для тех, кто анализирует ход реализации ИПП: нет единого официального списка проектов в рамках ИПП, нет и списка стран, официально участвующих в ИПП. Поэтому оценки масштабов ИПП могут сильно различаться. По одним источникам в рамках ИПП реализовано или готовится к реализации 118 проектов [5], по другим — 374 [6]. Что касается состава участников, то по состоянию на конец января 2020 г. Китай подписал 200 документов о сотрудничестве по ИПП с 138 странами и 30 — с международными организациями [7].

По оценкам Всемирного банка, общий объем инвестиций в проекты ИПП должен составить 575 млрд долл. [8, с. 5]. По официальным китайским данным, Китай инвестировал в страны “Пояса и Пути” в 2014–2019 гг. 86.9 млрд долл. [9]. В 2019 г. инвестиции в рамках ИПП составили 15 млрд долл., или 14% общего объема китайских инвестиций. Пекин интересуется в основном проекты в области транспортной и энергетической инфраструктуры, городского строительства, а также создания специальных экономических зон. Среди более редких направлений сотрудничества можно выделить образование, ИКТ и туризм. Что касается географического распределения проектов ИПП, то лидерами по их количеству являются Пакистан, Индонезия, Мьянма и Нигерия.

Среди проектов ИПП можно выделить 4 крупнейших, стоимость каждого из которых превышает

10 млрд долл. (см. таблицу). В их числе возведение города на искусственном острове *Melaka Gateway* в Малайзии (10.5 млрд долл.); строительство железнодорожных магистралей Лагос–Калабар в Нигерии (11 млрд долл.) и *East Coast Rail Link* в Малайзии (10.3 млрд долл.), а также участие *CNPC* и Фонда Шелкового пути в российском проекте “Ямал СПГ” (27 млрд долл.)<sup>1</sup>.

Как ключевой партнер в реализации ИПП выделяется Пакистан, где началась реализация первого крупного проекта ИПП — строительство ГЭС “Карот”, и Китай планирует там новые проекты даже в условиях пандемии. Все они с 2013 г. реализуются в рамках китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), который является частью ИПП. Их общий объем сначала оценивался в 46 млрд долл., к концу 2017 г. он вырос до 62 млрд, а к настоящему времени превысил 70 млрд долл. В рамках КПЭК предполагается соединить портовый город Гвадар в Пакистане с китайским Синьцзян-Уйгурским автономным районом. Для достижения цели будет развернута широкомасштабная сеть автомобильных дорог и железнодорожных путей. Ввиду амбициозности проекта его даже сравнивали с Планом Маршалла для Европы [14].

Правда, в 2018 г. Пакистан объявил о намерении пересмотреть условия сотрудничества с Китаем в рамках ИПП, а также соглашение о преференциальной торговле, которое действует с 2007 г. Министр по планированию, развитию и реформам Пакистана отметил, что в рамках экономического коридора, помимо инфраструктурного развития, должны быть включены вопросы социального раз-

<sup>1</sup> Указанные цифры — общая стоимость проекта, в большинстве случаев прогнозируемая. Участие Китая в этих проектах может быть гораздо более скромным.

Таблица. Крупнейшие проекты, в которых участвует Китай в рамках инициативы “Пояса и Пути”

Название проекта	Отрасль	Стоимость проекта, млрд долл.	Краткое описание
Ямал СПГ	Нефть и газ	27	Проект компании “НОВАТЭК” по добыче и сжижению природного газа на полуострове Ямал, Россия. В 2016 г. Банк развития Китая и Эксимбанк Китая открыли кредитную линию в размере 9.3 млрд евро и порядка 10 млрд юаней (или 1.3 млрд евро) на его реализацию. Китай также входит в число акционеров проекта: 9.9% акций принадлежит Фонду Шелкового пути, 20% акций – нефтяной компании <i>CNPC</i>
Железная дорога Лагос–Калабар	Транспорт	11	Строительство железной дороги протяженностью более 1400 км, которая свяжет нигерийские города Лагос и Калабар, расположенные на побережье Атлантического океана. В 2014 г. сообщалось, что дорогу будет строить Китай [10]. Однако в 2019 г. стало известно, что Нигерия договорилась о строительстве с РЖД [11], возможно, чтобы создать конкуренцию с китайскими подрядчиками и сбить цену. Другое вероятное объяснение – Китай утратил интерес к данному проекту
<i>Melaka Gateway</i>	Городское строительство	10.5	Проект создания города на искусственном острове рядом с городом Малакка. Начало строительства планировалось на 2018 г., а завершение – на 2025 г. Фактически проекту дали зеленый свет в начале 2019 г., но активные работы не ведутся ввиду противодействия им со стороны местных рыбаков [12]
<i>East Coast Rail Link</i>	Транспорт	10.3	Строительство 640 км железной дороги в Малайзии, которая соединит порт Кланг в Малаккском заливе с западными районами страны до города Кота-Бару. Работа была прервана в июле 2018 г. из-за претензий со стороны малайзийского правительства по поводу цены проекта. В апреле 2019 г. строительство возобновилось (цену сбили на 30%). Китай и Малайзия создадут совместное предприятие (доли сторон – 50/50), которое будет выполнять роль оператора новой железной дороги. Завершение строительства ожидается в 2026 г. [13]

Составлено авторами.

вития. Была сформирована специальная группа из представителей двух стран, куда вошли специалисты в области здравоохранения, образования, жилищного строительства и сельского хозяйства. В 2019 г. Пекин пошел на уступки, в частности расширил доступ на китайский рынок для некоторых пакистанских товаров [15, 16].

Осенью 2019 г. вышел отчет МВФ, согласно которому Пакистан в ближайшие 3 года должен будет вернуть КНР сумму, в 2 раза большую, чем возвратная сумма МВФ (7 млрд долл. – Китаю, 3 млрд долл. – МВФ) [17]. Тем не менее стороны договариваются о новых проектах в рамках ИПП. В июне–июле 2020 г. были подписаны контракты более чем на 11 млрд долл., включая строительство двух гидроэлектростанций (около 4 млрд долл.), а также реконструкцию железных дорог (7.2 млрд долл.) [18].

Знаковым событием стало присоединение к ИПП в марте 2019 г. Италии, первой из стран G7, подписавшей с КНР соответствующий меморандум о взаимопонимании. Одновременно стороны заключили 29 сделок общей стоимостью около 3 млрд долл. Реакция ЕС и США была предсказуемо довольно холодной, что не отменяет того факта, что присоединение Италии к проекту – важный политический успех Китая [19].

## ВЫЗОВЫ

Ключевым вызовом для ИПП стал всплеск озбоченности по отношению к китайским кредитам.

По мнению экспертов Всемирного банка, при реализации транспортных проектов, финансируемых Китаем, “около четверти стран коридора ОПОП<sup>2</sup> уже имеют высокий уровень задолженности, а анализ ситуации в некоторых из этих стран показывает, что среднесрочная долговая уязвимость может возрасти” [8, с. xiv]. По оценкам американского Центра глобального развития, вследствие участия в ИПП Джибути, Кыргызстан, Лаос, Мальдивы, Монголия, Пакистан, Таджикистан и Черногория оказались в группе государств с высоким риском долгового кризиса [20]. Начиная с 2017 г. аналитики стали часто говорить о “долговой дипломатии” Китая, появился термин “китайская долговая ловушка” (*China's debt trap*). Статистика *Google Scholar* говорит о том, что этот термин употребили 6 раз в 2017 г., 33 раза – в 2018 г. и 58 раз – в 2019 г. [21].

Наиболее остро проблема проявилась в 2018 г. Многие комментаторы в качестве примера китайской долговой ловушки приводили Шри-Ланку. Хотя при более детальном изучении вопроса можно заключить, что ситуация с передачей порта Хамбантота в аренду Китаю не имеет прямого отношения к проблеме, так как на Китай приходится только 10% внешнего долга Шри-Ланки. В основном финансовые трудности страны вызваны чрезмерными заимствованиями с помощью выпуска международных суверенных облигаций. В 2019 г. ее выплаты по внешнему долгу достигли рекордных

<sup>2</sup> ОПОП (“Один пояс, один путь”) – термин, взаимозаменяемый с ИПП.

5.9 млрд долл. [22]. Тем не менее ситуация с портом Хамбантога заставила задуматься других участников ИПП о нарастании финансовой зависимости от КНР. В свою очередь Пекин осознал необходимость работы над имиджем ИПП и в нескольких случаях пошел навстречу своим партнерам. Так, Малайзии удалось снизить стоимость проекта *East Coast Rail Link*, после чего работы над ним возобновились.

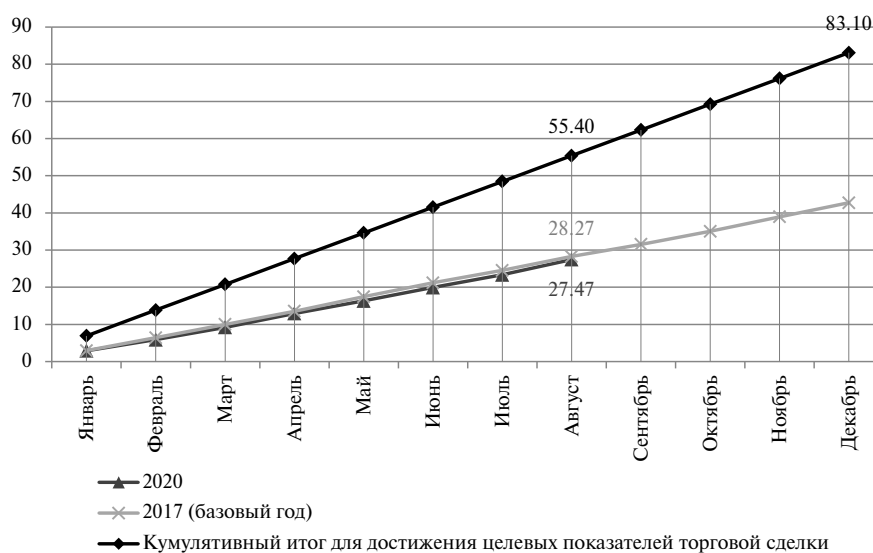
Торговая война с США оказала сдерживающее влияние на реализацию ИПП, так как китайским властям много сил и внимания приходилось тратить на ответные меры либо поиск компромиссов. Продолжают действовать взаимные ограничения в виде дополнительных тарифов, которые охватывают более 86% товарооборота между США и Китаем. 15 января 2020 г. стороны подписали Первую фазу торгового соглашения, обеспечившего паузу в обмене торговыми ограничениями. 14 февраля 2020 г. оно вступило в силу, и по условиям сделки Пекин обязался увеличить импорт американских товаров и услуг на сумму не менее 200 млрд долл. (в том числе не менее 162.1 млрд долл. по товарам) за 2020–2021 гг. [23, с. 6].

Последние доступные данные Комиссии по международной торговле США говорят о значительном отставании Китая от целевых показателей по закупкам американских товаров (промышленных, сельскохозяйственных и энергетических). За период с января по август 2020 г. только американский экспорт группы энергетических товаров смог превысить базовые показатели 2017 г., тем не

менее он все еще очень далек от условий соглашения. Стоит отметить, что текущая ситуация по всем трем товарным группам свидетельствует о существенном отставании от целевых показателей, необходимых для выполнения обязательств Китая по закупкам (рис. 2, 3, 4). Среди причин отставания можно выделить пандемию коронавируса, отрицательно повлиявшую как на спрос в Китае, так и на возможности американских экспортеров.

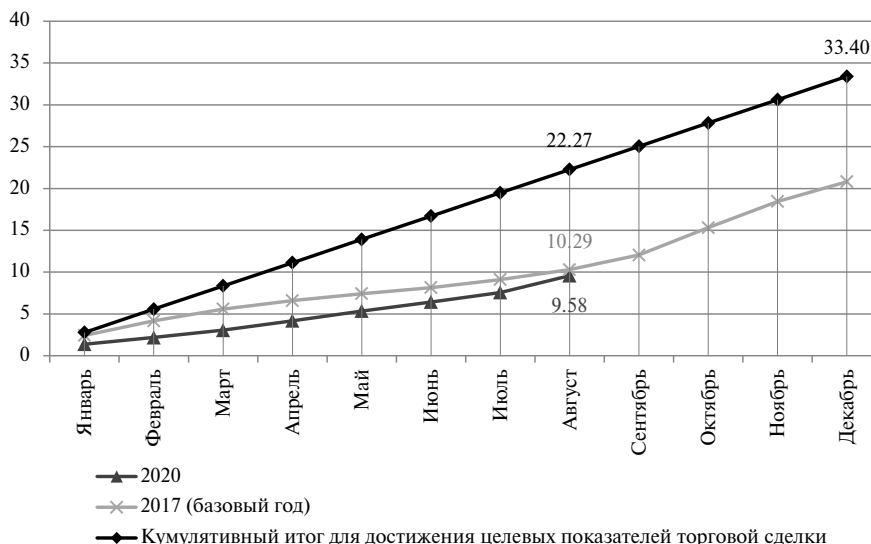
Невыполнение обязательств Первой фазы торгового соглашения может привести к дальнейшей эскалации торговой войны между двумя странами и расширению действия торговых ограничений на весь взаимный товарооборот между Китаем и США. Помимо прямых эффектов, оказываемых взаимными торговыми ограничениями, торговая война влияет на решение компаний о релокации производств из Китая в другие страны и выбор американскими компаниями альтернативных поставщиков, чтобы избежать повышенных ставок ввозных таможенных пошлин.

Расчеты Азиатского банка развития говорят о том, что в наибольшей степени от действующих торговых ограничений выигрывают Вьетнам, Малайзия и Республика Корея, что объясняется переориентацией торговых потоков в результате переключения американских компаний на поставщиков из этих стран. Прогнозируется, что в случае расширения ограничений на весь взаимный товарооборот между США и Китаем, ВВП Вьетнама может увеличиться на 0.73%, в случае их сохранения на текущем уровне – на 0.5% [24]. В такой ситуации



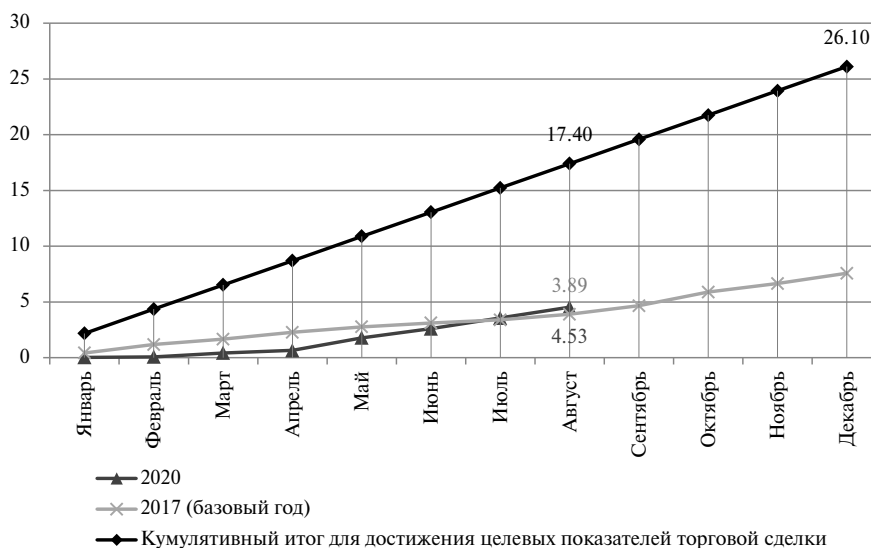
**Рис. 2.** Объемы экспорта промышленных товаров из США в Китай, по которым последний взял на себя обязательство по увеличению закупок согласно условиям Первой фазы торгового соглашения между США и Китаем, млрд долл.

Составлено авторами по данным Комиссии по международной торговле США и текста Первой фазы торгового соглашения между США и Китаем.



**Рис. 3.** Объемы экспорта сельскохозяйственных товаров из США в Китай, по которым последний взял на себя обязательство по увеличению закупок согласно условиям Первой фазы торгового соглашения между США и Китаем, млрд долл.

Составлено авторами по данным Комиссии по международной торговле США и текста Первой фазы торгового соглашения между США и Китаем.



**Рис. 4.** Объемы экспорта энергетических товаров из США в Китай, по которым последний взял на себя обязательство по увеличению закупок согласно условиям Первой фазы торгового соглашения между США и Китаем, млрд долл.

Составлено авторами по данным Комиссии по международной торговле США и текста Первой фазы торгового соглашения между США и Китаем.

интенсификация сотрудничества с партнерами по линии ИПП становится особенно актуальной для Пекина, так как позволит минимизировать негативные последствия торгового конфликта с США.

Одновременно ряд политических факторов усиливает риски для ИПП. Ключевую роль в ближайшие годы будут играть ситуация в Гонконге и ухудшение отношений с Индией, которая остается ярким противником реализации инициативы

в Южной Азии. Проекты с Пакистаном, одобренные в июне–июле 2020 г., только усилят раздражение Нью-Дели, так как в их числе строительство двух гидроэлектростанций в Кашмире, являющемся спорной территорией. Еще один политический фактор – рост антикитайских настроений в странах – участницах ИПП с демократическими формами правления, например в Индонезии и Малайзии [25].

Остаются вопросы по защите окружающей среды при реализации некоторых проектов ИПП. По оценкам ВБ, “транспортная инфраструктура ОПОП увеличивает совокупный объем выбросов углекислого газа на 0.3% во всем мире и на 7% и более – в Камбодже, Кыргызской Республике и Лаосской Народно-Демократической Республике, по мере роста производства в отраслях с более высоким уровнем выбросов” [8, с. 8].

В 2018 г. начали говорить об альтернативе ИПП со стороны США, Японии и Австралии (а также, возможно, Индии), которые обсуждали запуск Индо-Тихоокеанской инфраструктурной инициативы (ИТИИ) [26]. В 2019 г. США, Япония и Австралия объявили о реализации совместного СПГ-проекта в Папуа-Новой Гвинее, в рамках которого стороны должны были выделить кредит в размере 1 млрд долл. [27]. Конкуренция между Китаем и США может благотворно сказаться на инфраструктурном развитии региона ЮВА и способствовать ускорению экономического развития стран, где реализуются соответствующие проекты. Она будет стимулировать обе стороны к реализации наиболее эффективных проектов и предоставлению странам-реципиентам более выгодных условий.

### ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ

Пандемия *COVID-19* оказала существенное влияние на мировую экономику. Согласно прогнозам МВФ, в 2020 г. реальный мировой ВВП снизится по сравнению с 2019 г. на 4.9%. Рост реального ВВП Китая прогнозируется на уровне 1%, что значительно ниже аналогичного показателя за предыдущий год (6.1%). ВВП групп стран с низкими доходами, являющимися основными партнерами КНР по ИПП, может сократиться на 1% в сравнении с предыдущим годом [28].

Инициатива “Пояса и Пути” предполагает преимущественно строительство трансграничной инфраструктуры (транспорт, энергоснабжение). Пандемия и вызванные ею ограничения на пересечение границ и транзит поставили под вопрос своевременность реализации уже инициированных проектов и тем более запуск новых. Согласно официальной китайской информации, порядка 20% всех проектов, реализуемых в рамках инициативы, значительно пострадали от пандемии, а 30–40% проектов в той или иной мере оказались подвержены ее влиянию [29, 30]. Официальные источники не раскрывают точный список таких проектов. Среди отдельных примеров можно выделить строительство в Нигерии 150 км железной дороги Лагос–Ибадан (6.9 млрд долл. [31]). В марте оно было остановлено, поскольку из-за закрытия международного сообщения рабочие из Китая не смогли вернуться для продолжения работ.

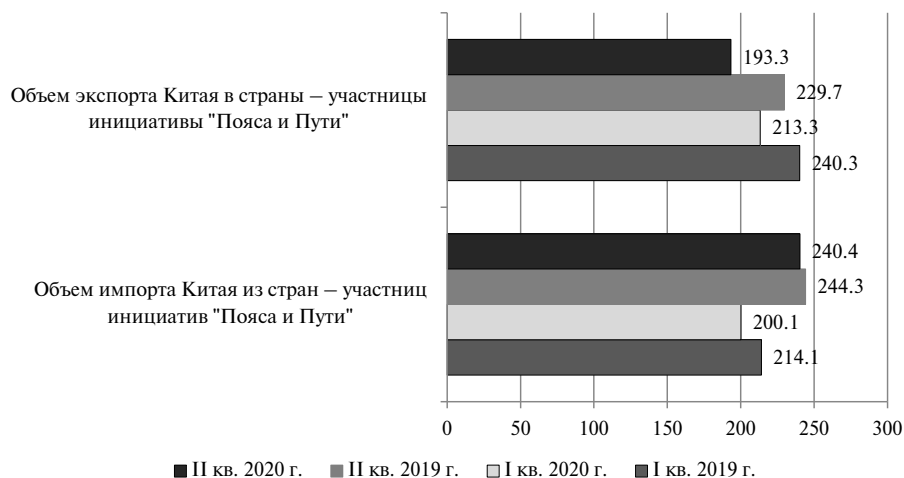
Что касается новых проектов, то правительство Таиланда сдвинуло сроки переговоров по строительству первого участка скоростной железной дороги Бангкок–Нонгкхай протяженностью 253 км с мая на октябрь. Переговоры были приостановлены из-за разногласий. Планировалось разрешить их в ходе очередного заседания тайско-китайского объединенного комитета и подписать контракт (один из 14) на сумму 1.58 млрд долл., однако в связи с пандемией подписание было отложено [32].

По некоторым проектам ситуация лучше. Так, в Малайзии в конце апреля 2020 г. возобновилось строительство железной дороги *East Coast Rail Link* [13]. В июле возобновлено строительство скоростной железной дороги в Индонезии, связывающей Джакарту и Бандунг [33]. В некоторых случаях работа вовсе не прерывалась, например, это справедливо для проекта железной дороги внутри Лаоса, которая должна связать города Вьентьян и Ботен [34].

Что касается торговли, то в период пандемии экспорт КНР в страны – участницы инициативы сократился на 4% по итогам первого полугодия 2020 г. в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, импорт – на 13.5% (рис. 5). Совокупный экспорт Китая во все страны мира сократился на 6.3% за рассматриваемый период, совокупный импорт – на 5.8%. Таким образом, экспорт Китая в страны ИПП сократился меньше, чем совокупный экспорт Китая, а импорт – наоборот.

Помимо задержки реализации ранее инициированных проектов и переноса начала новых, а также снижения объемов двусторонней торговли пандемия еще более снизила платежеспособность партнеров Китая. Они могут оказаться не в состоянии выполнить кредитные обязательства на докризисных условиях. Развивающиеся и наименее развитые страны с низкими доходами и доходами ниже среднего уровня (согласно классификации ВБ) составляют существенную долю участников ИПП – более 46% от совокупного числа стран (или 64 из 138) [7], подписавших соответствующие меморандумы о взаимопонимании с КНР. Согласно данным ВБ, среднее отношение внешнего долга рассматриваемых стран к ВВП за период 2018–2019 гг. составляет 54.26% [35].

Ряд стран – участниц ИПП уже направил запросы на пересмотр своих кредитных обязательств, ссылаясь на ухудшение экономической ситуации из-за *COVID-19* [36]. Например, в середине апреля Пакистан выступил с просьбой о смягчении обязательств по китайским кредитам в рамках реализуемых проектов КПЭК, в частности строительства энергетической инфраструктуры [37]. Как отмечает представитель Китайского банка развития, КНР может пойти на снижение процентных ставок по



**Рис. 5.** Объемы двусторонней торговли Китая со странами – участницами<sup>1</sup> ИПП за I кв. 2019 г. и I кв. 2020 г., млрд долл.

<sup>1</sup> Государства, заключившие с Китаем меморандум о взаимопонимании по ИПП. По состоянию на сентябрь 2020 г. – 138 стран.

Составлено авторами по данным Главного таможенного управления КНР.

займам и увеличить период выплат, однако полное списание долгов маловероятно [36].

\* \* \*

За прошедшие годы инициатива “Пояса и Пути” неуклонно развивалась: наращивались объемы инвестиций, расширялась их география. В то же время Пекин столкнулся с целым рядом вызовов: торговая война с США, рост антикитайских настроений в мире и настороженности по отношению к китайским инвестициям, в том числе из-за репутации ИПП как инструмента долговой дипломатии КНР. Тем не менее благодаря гибкости инициативы ее удалось продвигать вперед: продолжало интенсифицироваться сотрудничество с Пакистаном как ключевым партнером по ИПП, к ней подключались новые страны. Знаковым стало присоединение в 2019 г. Италии.

В 2020 г. возник новый вызов проектам “Пояса и Пути” – пандемия *COVID-19*. Ее негативное влияние на китайскую экономику вместе с необходимостью выделить дополнительные финансовые средства на борьбу с коронавирусом внутри страны значительно ограничивают возможности Пекина по предоставлению кредитов партнерам по ИПП. Одновременно Китай получил массу запросов на пересмотр обязательств по кредитным выплатам, что создало дополнительные риски. Малайзия уже смогла добиться

снижения стоимости проекта *East Coast Rail Link* почти на треть – с 65 млрд до 44 млрд ринггит (или 10.7 млрд долл.) [38].

В новых условиях стало невозможным использовать прежний подход, когда Китай выдавал займы на строительство инфраструктурных объектов ИПП странам с высокой долговой нагрузкой, несмотря на риск неисполнения ими своих обязательств. Вероятнее всего, в ближайшем будущем китайская сторона сосредоточится на ужесточении требований к кредиторам. Пересмотр кредитных обязательств по ранее инициированным проектам ИПП возможен, однако в этом вопросе Китай будет соблюдать максимальную осторожность, так как отдельные послабления могут обернуться волной аналогичных запросов от остальных участников ИПП, что нарушит устойчивость всей инициативы. Можно ожидать, что Пекин будет подходить к решению этой задачи на индивидуальной основе с учетом стратегического значения партнера, обратившегося с просьбой о пересмотре своих обязательств. Соответственно, вероятнее всего, что зависимость от Китая наиболее экономически слабых государств с высоким уровнем внешнего долга еще более усилится. В то же время в отношении стран с относительно устойчивым экономическим положением Пекин будет чаще идти на уступки и предоставлять более выгодные условия сотрудничества в рамках ИПП.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Афонасьева А. В. Экономическое присутствие Китая в странах по маршруту Морского Шелкового пути XXI века. *Вопросы экономики*, 2018, № 7, сс. 142–148. [Afonas'eva A. V. Ekonomicheskoe prisutstvie Kitaya v stranakh po marshrutu Morskogo Shelkovogo puti XXI veka [Economic presence of China in countries along the 21st Century Maritime Silk Road]. *Voprosy ekonomiki*, 2018, no. 7, pp. 142–148.] DOI: 10.32609/0042-8736-2018-7-142-148
2. *World Investment Report: Annex Table 02. FDI Outflows, by Region and Economy, 1990–2019*. Available at: <https://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Annex-Tables.aspx> (accessed 30.07.2020).
3. Мозиас П. М. Проект “Один пояс, один путь” и российско-китайское экономическое сотрудничество: еще один шанс? *Вопросы экономики*, 2019, № 12, сс. 47–71. [Mozias P. M. Proekt “Odin poyas, odin put” i rossiisko-kitaiskoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo: eshche odin shans? [The Belt and Road Initiative and Sino-Russian economic cooperation: Is there one more chance for us?]. *Voprosy ekonomiki*, 2019, no. 12, pp. 47–71.] DOI: 10.32609/0042-8736-2019-12-47-71
4. *Asian Infrastructure Investment Bank: Our Projects*. Available at: <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html?status=Approved> (accessed 22.07.2020).
5. *BRI Projects*. Available at: <https://www.beltroad-initiative.com/projects/> (accessed 30.07.2020).
6. *Belt and Road (2020)*. Available at: <https://reconnectingasia.csis.org/database/initiatives/one-belt-one-road/fb5c5a09-2dba-48b9-9c2d-4434511893c8/> (accessed 30.07.2020).
7. *已同中国签订共建“一带一路”合作文件的国家一览* 12.04.2020. [List of countries that have signed cooperation documents with China to jointly build the “Belt and Road”. 12.04.2020. (In Chin.)] Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/77073.htm> (accessed 30.07.2020).
8. *Экономика “Одного пояса, одного пути”: возможности и риски транспортных коридоров*. Всемирный банк. 2020. 167 с. [Belt and Road economics: opportunities and risks of transport corridors. World Bank. 2020. 167 p. (In Russ.)] Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/211392RU.pdf?sequence=12&isAllowed=y> (accessed 30.07.2020).
9. *2019年我对“一带一路”沿线国家投资合作情况* 01.01.2020. [China's investment cooperation with countries along the “Belt and Road” in 2019. 01.01.2020. (In Chin.)] Available at: <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/202001/20200102932445.shtml> (accessed 30.07.2020).
10. Китай построит в Нигерии железную дорогу за 12 млрд долларов. *TASS*, 20.11.2014. [China to build \$12 billion railroad in Nigeria. *TASS*, 20.11.2014. (In Russ.)] Available at: <https://tass.ru/transport/1584744> (accessed 30.07.2020).
11. РЖД могут принять участие в инфраструктурных проектах в Нигерии. *TASS*, 23.10.2019. [Russian Railways may take part in infrastructure projects in Nigeria. *TASS*, 23.10.2019. (In Russ.)] Available at: <https://tass.ru/ekonomika/7035321> (accessed 30.07.2020).
12. Shepard W. *Inside the Belt and Road's Premier White Elephant: Melaka Gateway (2020)*. Available at: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/01/31/inside-the-belt-and-roads-premier-white-elephant-melaka-gateway/#2039bdca266e> (accessed 30.07.2020).
13. Hassan H. Malaysia Gives Green Light for Construction to Resume on East Coast Rail Link. *The Straits Times*, 28.04.2020. Available at: <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malaysia-gives-green-light-for-construction-to-resume-on-east-coast-rail-link> (accessed 30.07.2020).
14. Qadir S. CPEC: another Marshall Plan? This Is a Mere Indication of Gwadar's Significance for China and CPEC. *Tribune*, 25.01.2017. Available at: <https://tribune.com.pk/story/1306921/cpec-another-marshall-plan> (accessed 30.07.2020).
15. Khan M. Z. Pakistan Gets \$1bn Chinese Market Access for Rice, Sugar, Yarn. *Dawn*, 22.03.2019. Available at: <https://www.dawn.com/news/1471165/pakistan-gets-1bn-chinese-market-access-for-rice-sugar-yarn> (accessed 30.07.2020).
16. Sajid I. *2nd Phase of China-Pakistan Free Trade Deal in Effect (2019)*. Available at: <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/2nd-phase-of-china-pakistan-free-trade-deal-in-effect/1661413> (accessed 30.07.2020).
17. Mangi F. Pakistan Owes China more Money than It Owes the IMF. *Bloomberg*, 03.10.2019. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-10-03/pakistan-owes-china-more-money-than-it-does-imf-as-loans-mature> (accessed 30.07.2020).
18. Mangi F. Belt and Road Re-Emerges in Pakistan with Flurry of China Deals. *Bloomberg*, 15.07.2020. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-15/belt-and-road-re-emerges-in-pakistan-with-flurry-of-china-deals> (accessed 30.07.2020).
19. Гушин Е. С. Станет ли “Пояс и путь” новым “Планом Маршалла”? [Gushchin E. S. Stanet li “Poyas i put” novym “Planom Marshalla”? [Will Belt and Road become a new Marshall Plan?]] Available at: <https://ru.valdaicclub.com/a/highlights/poyas-put-marshall/> (accessed 30.07.2020).
20. Hurlley J., Morris S., Portelance G. *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Washington, Center for Global Development, 2018. 39 p. Available at: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> (accessed 30.07.2020).
21. *Google Scholar*. Available at: <https://scholar.google.com/> (accessed 30.07.2020).
22. *Sri Lanka's Debt Problem Isn't Made in China*. 28.02.2019. Available at: <https://www.eastasiaforum.org/2019/02/28/sri-lankas-debt-problem-isnt-made-in-china/> (accessed 30.07.2020).



23. *Мониторинг актуальных событий в области международной торговли № 44*. ВАВТ, 2020. 13 с. [Monitoring of current events in international trade no. 44. RFTA, 2020. 13 p. (In Russ.)] Available at: [https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2020/02/Monitoring\\_44.pdf](https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2020/02/Monitoring_44.pdf) (accessed 30.07.2020).
24. Gentile E., Li G., Mariasingham M.J. Assessing the Impact of the United States – People’s Republic of China Trade Dispute Using a Multiregional Computable General Equilibrium Model. *ADB Economics Working Paper Series*, no. 620, September 2020. 54 p. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/640651/ewp-620-impact-us-prc-trade-dispute.pdf> (accessed 25.10.2020).
25. Рогожина Н., Рогожин А. Экономическое присутствие Китая в Юго-Восточной Азии – условие проведения политики “мягкой силы”. *Мировая экономика и международные отношения*, 2019, т. 63, № 4, сс. 40–49. [Rogozhina N., Rogozhin A. Ekonomicheskoe prisutstvie Kitaya v Yugo-Vostochnoi Azii – uslovie provedeniya politiki “myagkoi sily” [Economic presence of China in Southeastern Asia as a condition for promoting “soft power” policy]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 2019, vol. 63, no. 4, pp. 40–49.] DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-4-40-49
26. Rajah R. *Mobilizing the Indo-Pacific Infrastructure Response to China’s Belt and Road Initiative in Southeast Asia*. April 2020. 15 p. Available at: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/04/FP\\_20200429\\_mobilize\\_compete\\_rajah.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/04/FP_20200429_mobilize_compete_rajah.pdf) (accessed 30.07.2020).
27. Kodachi H. Japan, US and Australia Begin Own “Belt and Road” in South Pacific. *Nikkei Asia*, 25.06.2019. Available at: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-US-and-Australia-begin-own-Belt-and-Road-in-South-Pacific> (accessed 30.07.2020).
28. *A Crisis Like no Other, an Uncertain Recovery*. IMF, June 2020. Available at: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020> (accessed 30.07.2020).
29. Belt & Road Projects Can’t Be Written off. *Belt & Road News*, 28.06.2020. Available at: <https://www.beltandroad.news/2020/06/28/belt-and-road-projects-cant-be-written-off/> (accessed 30.07.2020).
30. *Joint Statement of the High-level Video Conference on Belt and Road International Cooperation: Combating COVID-19 with Solidarity*. Available at: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1790079.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1790079.shtml) (accessed 30.07.2020).
31. Completion of \$1.5bn Nigeria Project Delays due to Covid-19 Outbreak. *Railway Technology*, 09.03.2020. Available at: <https://www.railway-technology.com/news/completion-of-1-5bn-nigeria-project-delays-due-to-covid-19-outbreak/> (accessed 30.07.2020).
32. China-Thailand Railway Agreement Likely Be Signed in October: Thai Transport Minister. *Xinhua*, 25.05.2020. Available at: [http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/25/c\\_139087013.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/25/c_139087013.htm) (accessed 30.07.2020).
33. Qianliang Y., Sinaga D.A. Feature: High-speed Railway Project in Indonesia on Track despite COVID-19 Pandemic. *Xinhua*, 02.07.2020. Available at: [http://www.xinhuanet.com/english/2020-07/02/c\\_139184070.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-07/02/c_139184070.htm) (accessed 30.07.2020).
34. Yukun L. *China-Laos Railway Progresses despite COVID-19 Challenges*. 07.07.2020. Available at: [http://english.www.gov.cn/news/international/exchanges/202007/07/content\\_WS5f03c7e5c6d05a0f89706c82.html](http://english.www.gov.cn/news/international/exchanges/202007/07/content_WS5f03c7e5c6d05a0f89706c82.html) (accessed 30.07.2020).
35. *The World Bank: Central Government Debt, Total (% of GDP)*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/GC.DOD.TOTL.GD.ZS> (accessed 27.07.2020).
36. Kyng J., Yu S. China Faces Wave of Calls for Debt Relief on “Belt and Road” Projects. *Financial Times*, 30.04.2020. Available at: <https://www.ft.com/content/5a3192be-27c6-4fe7-87e7-78d4158bd39b> (accessed 30.07.2020).
37. Kiani Kh. Pakistan Urges China to Soften Terms for Power Deals. *Dawn*, 16.04.2020. Available at: <https://www.dawn.com/news/1549299> (accessed 30.07.2020).
38. Sipalan J. China, Malaysia Restart Massive “Belt and Road” Project after Hiccups. *Reuters*, 25.07.2019. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-malaysia/china-malaysia-restart-massive-belt-and-road-project-after-hiccups-idUSKCN1UK0DG> (accessed 30.07.2020).

**BELT AND ROAD INITIATIVE:  
INTERIM RESULTS AND CHALLENGES DURING THE PANDEMIC**  
(*World Economy and International Relations*, 2021, vol. 65, no. 3, pp. 42–51)  
Received 02.11.2020.

*Nikita S. PYZHIKOV* (ns.pyzhikov@vavt.ru),

*Institute for Development of Integration Processes, Russian Foreign Trade Academy, 7, Vavilova Str., Moscow, 117312, Russian Federation.*

*Evgeniy S. GUSHCHIN* (egushchin@vavt.ru, gushchin-es@ranepa.ru),

*Institute for Development of Integration Processes, Russian Foreign Trade Academy, 7, Vavilova Str., Moscow, 117312, Russian Federation.*

*Institute for Applied Economic Research, The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Office 1805, Building 9, 82–84, Prosp. Vernadskogo, Moscow, 119571, Russian Federation.*

*The article analyses the current status of the Belt and Road Initiative (BRI), its key achievements and challenges, including those related to the COVID-19 pandemic. In the 2010s China has become one of world’s largest investors and BRI is one of the most important tools of Chinese investment policy. Due to its flexible structure, BRI has been able to adjust and develop in the context of the U.S. – China trade war and the growing anti-Chinese sentiment in the*

*world that included the concerns over so called China's debt diplomacy. But this lack of rigidity is also a challenge to those who study BRI because there is no official list of projects (estimations vary between 118 and 374) and countries participating in BRI (up to 138). China's key BRI partner is Pakistan. The total value of projects implemented by China in Pakistan as part of the China-Pakistan Economic Corridor was initially estimated at \$46 billion but now exceeds \$70 billion (new projects were signed even during the pandemic). BRI is increasing the number of its participants. In March 2019 Italy became the first G7 country to sign a BRI MoU with China. While implementing BRI China has faced such challenges as rising concerns of “China's debt trap”, as well as ecological and political issues. In 2020 BRI is facing a new challenge with the COVID-19 pandemic. Some BRI projects were postponed because of the pandemic, but in some cases they were unaffected. There are 64 out of 138 countries participating in BRI that come from low and lower-middle income groups according to the World Bank classification. Their average ratio of foreign debt to GDP was 54% in 2018–2019. It is most likely that these countries will be hit hard by the coronacrisis. Thus the pandemic will encourage China to tighten the selection process for BRI projects with a focus on the most strategically important and cost effective ones. From the point of view of China's BRI partners, the effect can be two-fold: the most unstable economies will increase their dependence on China, while with the economically strong countries China will be more willing to make concessions and offer more favorable conditions for cooperation.*

*Keywords: Belt and Road Initiative, China, Pandemic, COVID-19, foreign direct investment, debt trap, infrastructure, foreign trade*

*About authors:*

*Nikita S. PYZHIKOV, Head of Information and Analytical Center.*

*Evgeniy S. GUSHCHIN, Researcher.*

**DOI:** 10.20542/0131-2227-2021-65-3-42-51