

МРНТИ:
06.73.65

РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ТРАНСФОРМАЦИЯ ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ

Александр Суханов

докторант Международного университета «Астана»,
e-mail:

<https://doi.org/10.52536/2415-8216.2023-4.06>

Аннотация. В статье рассматривается новый период развития инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), значимым участником которой является Казахстан. Отмечается, что за десятилетие, прошедшее с начала выдвижения инициативы, серьезные изменения претерпели ключевые внешние и внутренние факторы, оказывающие на нее непосредственное влияние. Осуществлен концептуальный анализ указанных факторов, включая цели и задачи, поставленные КНР, как инициатором и главной движущей силой инициативы, а также других стран, принимающих участие. Рассмотрена корректировка отношения третьих стран, не участвующих в ОПОП, перешедших от позиции наблюдения к открытой и активной конкуренции. Изучены последствия изменения экономических условий, в которых реализуется ОПОП, в том числе процессы трансформации региональных транспортных потоков и редизайна евразийских коммуникаций. Несмотря на глубинные изменения указанных факторов, сохраняется стратегическая направленность ОПОП, как трансконтинентальной долгосрочной инвестиционной программы. Сделан вывод о том, что для Казахстана важна адекватная оценка нового этапа развития ОПОП и повышается значение выработки собственной стратегии участия. Она должна быть нацелена не только на повышение конкурентных преимуществ в сфере конкуренции за транзитные потоки, но и на использование возможностей ОПОП для обеспечения модернизации отечественной экономики.

Ключевые слова: *Пояс, путь, Китай, Казахстан, цели, конкуренция, проекты, инфраструктура, инвестиции, стратегия.*

ҚАЗІРГІ КЕЗЕҢДЕ «БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ» ЖОБАСЫН ДАМУЫ: МАҚСАТТАР МЕН МІНДЕТТЕРДІ ТРАНСФОРМАЦИЯЛАУ

Александр Суханов

«Астана» Халықаралық университетінің докторанты, e-mail: ainas0408@gmail.com

Аңдатпа. Мақалада Қазақстан маңызды қатысушысы болып табылатын "Бір белдеу, бір жол" бастамасын (БББЖ) дамытудың жаңа кезеңі қарастырылды. Бастаманың басталуынан бастап онжылдықта оған тікелей әсер ететін негізгі сыртқы және ішкі факторлар елеулі өзгерістерге ұшырағаны аталады. Бастаманың бастамашысы және басты қозғаушы күші ретінде ҚХР қойған мақсаттар мен міндеттерді қоса алғанда, аталған факторларға, сондай-ақ қатысушы басқа елдерге тұжырымдамалық талдау жүргізілді. Байқау позициясынан ашық және белсенді бәсекелестікке өткен БББЖ-ға қатыспайтын үшінші елдердің қарым-қатынасын түзету қарастырылды. БББЖ іске асырылатын экономикалық жағдайлардың өзгеруінің салдары, оның ішінде өңірлік көлік ағындарын трансформациялау және Еуразиялық коммуникацияларды қайта құру процестері зерделенді. Аталған факторлардың терең өзгеруіне қарамастан, трансконтинентальдық ұзақ мерзімді инвестициялық бағдарлама ретінде БББЖ-дың стратегиялық бағыты сақталуда. Қазақстан үшін БББЖ дамуының жаңа кезеңін барбар бағалау маңызды және өзінің қатысу стратегиясын әзірлеудің маңыздылығы артады деген қорытынды көрсетілді. Ол транзиттік ағындар үшін бәсекелестік саласындағы бәсекелестік артықшылықтарды арттыруға ғана емес, сонымен қатар отандық экономиканы жаңғыртуды қамтамасыз ету үшін БББЖ мүмкіндіктерін пайдалануға бағытталуы тиіс.

Түйін сөздер: белдеу, жол, Қытай, Қазақстан, мақсаттар, бәсекелестік, жобалар, инфрақұрылым, Инвестициялар, стратегия.

DEVELOPMENT OF THE "ONE BELT, ONE ROAD" PROJECT AT THE PRESENT STAGE: TRANSFORMATION OF GOALS AND OBJECTIVES

Alexander Sukhanov

Doctoral student of Astana International University, e-mail: ainas0408@gmail.com

Abstract. The article examines a new period in the development of the "One Belt, One Road" (OBOR) initiative, of which Kazakhstan is a significant participant. It is noted that over the decade since the initiative was launched,

key external and internal factors that directly influence it have undergone major changes. A conceptual analysis of these factors was carried out, including the goals and objectives set by the PRC, as the initiator and main driving force of the initiative, as well as other countries taking part. The adjustment of the attitude of third countries not participating in the OBOR, which have moved from a position of observation to open and active competition, is considered. The consequences of changes in the economic conditions in which the BRI is being implemented are studied, including the processes of transformation of regional transport flows and the redesign of Eurasian communications. Despite the profound changes in these factors, the strategic focus of the OBOR remains as a transcontinental long-term investment program. It is concluded that an adequate assessment of the new stage of development of the OBOR is important for Kazakhstan and the importance of developing its own participation strategy is increasing. It should be aimed not only at increasing competitive advantages in the field of competition for transit flows, but also at using the opportunities of the OBOR to ensure the modernization of the domestic economy.

Keywords: *Belt, road, China, Kazakhstan, goals, competition, projects, infrastructure, investments, strategy.*

Введение

Прошло десять лет со времени выдвижения инициативы «Один пояс, один путь», которая была предложена в 2013 году в ходе визита китайского лидера в Казахстан. За этот период ОПОП достигнут уровень одной из крупнейших в мире платформ международного развития и взаимодействия, включающей более 150 стран-участниц и 30 международных организаций (что фиксируется заключением соответствующих соглашений).

В рамках ОПОП реализовано либо находится на стадии реализации проекты с совокупной суммой инвестиций 1 триллион долларов [1]. Вместе с тем, не менее важное значение, чем достигнутые количественные показатели, имеют происходящие качественные изменения.

К настоящему времени инициатива вышла на новый этап, связанный с коренной трансформацией экономических условий, целей и задач как стран, участвующих в ОПОП, так и государств, продвигающих альтернативные инфраструктурные проекты. Понимание указанных изменений важно для переосмысления целей и задач казахстанского участия в ОПОП. Данный процесс должен быть направлен на повышение эффективности для отечественной экономики и использование конкурентные преимущества, которые имеются у страны, в сравнении с другими участниками ОПОП.

Методы исследования

В ходе написания статьи применялись количественные и качественные

методы исследования, а также анализ и синтез. На основе различных источников проводится анализ эволюции инициативы, ее основных направлений и приоритетов.

Результаты исследования и их обсуждение

Изменение целей КНР. Выдвижение инициативы ОПОП для Китая десятилетие назад стало ответом на ключевой экономической вызов, связанный с необходимостью формирования новых стимулов роста, дополнительных рынков сбыта и каналов экспорта своей продукции, выравнивания региональных экономических дисбалансов.

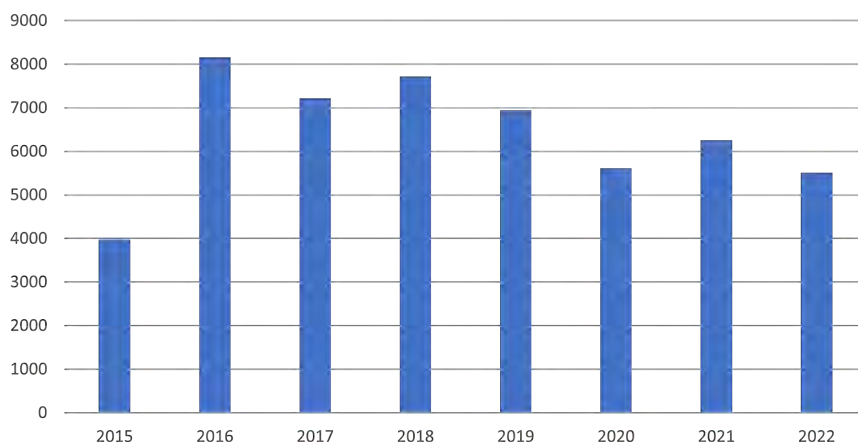
Эти стратегические цели сохраняются. В то же время изменяются средства их достижения, что является естественным процессом адаптации к новым реалиям.

Во-первых, Китай скорректировал собственную экономическую стратегию, которая теперь в большей степени ориентирована на внутренний рынок, как предусмотрено в экономической политике «Двойной циркуляции» и «Видении 2035».

Это отражается на ОПОП, который должен ориентироваться на качественные, а не количественные показатели, диверсифицируя источники финансирования. В целом Китай намерен поставить во главу угла не масштаб проектов, а их качество, включая тщательное управление рисками.

Количество проектов, по которым китайскими компаниями подписаны контракты в зарубежных странах в рамках ОПОП, имеет нелинейную динамику, но в целом отмечается его последовательное сокращение. Так, в 2022 году он не достигл допандемийного уровня и, по прогнозам, продолжит уменьшаться.

Рисунок 1. Количество проектов в странах, участвующих в ОПОП по годам



Источник: составлено автором по данным Министерства коммерции КНР (<http://russian.mofcom.gov.cn/>)

Во-вторых, изменяется отраслевая структура - расширяется количество направлений в рамках ОПОП, не связанных с транспортной инфраструктурой и энергетикой, включая здравоохранение, науку и технологические инновации.

Приоритеты постепенно смещаются от «жесткой» инфраструктуры (транспортной, энергетической) к «мягкой инфраструктуре» (цифровая, инновационная, сервисная).

В-третьих, взят курс на то, чтобы сделать инвестиции в ОПОП более прозрачными и экологичными. Инвестиции в традиционную инфраструктуру и энергетику снижаются, тогда как доля вложений в возобновляемую энергетику увеличивается. В 2021 году Китай принял «Руководство по «зеленому» развитию в сфере зарубежных инвестиций и кооперации» и «Руководство по экологической защите в сфере зарубежных инвестиций и проектов строительства», в рамках которых предусматривается уделять внимание экологическому риск-менеджменту проектов ОПОП в сфере энергетики, нефтехимии, транспорта и горнорудной промышленности, на которые до сих пор приходится порядка 70% совокупных инвестиций [2].

Пекин взял обязательство больше не финансировать строительство угольных электростанций за рубежом, хотя КНР и является крупнейшим в мире инвестором в угольную энергетику.

В целом китайские банки пересмотрели свои условия кредитования, сдвигая приоритеты в сторону малого и среднего бизнеса, «зеленой» экономики и проектов с участием частных инвестиций. Учитывая масштаб указанных проектов, можно сделать вывод о том, что Китай не просто адаптирует ОПОП к современным стандартам «зеленой экономики», но и серьезно способствует их продвижению в мире.

В-четвертых, приоритеты смещаются от крупномасштабных к средним и даже малым проектам, что упрощает финансирование. При этом поощряется привлечение третьих сторон в лице международных финансовых организаций, что повышает прозрачность проектов и снижает риски. КНР постепенно отходит от схем «займы в обмен на ресурсы» и «займы в обмен на активы» [3], поскольку становится заинтересованным в недопущении роста кредитного бремени участников ОПОП, стремясь уйти от обвинений в использовании политики «долговых ловушек».

Несмотря на корректировку задач, для КНР реализация ОПОП остается ключевым инструментом внешнеэкономической политики, призванным обеспечить условия для дальнейшего развития отечественной экономики и ее модернизации в современных условиях. Более того, роль данного инструмента повышается, учитывая осложнение доступа китайских

компаний к ряду традиционных рынков сбыта своей продукции, а также к приобретению отдельных видов инвестиционных товаров и технологий.

Создание и развитие инфраструктуры было основой экономического роста КНР. По мере сокращения потребности в инфраструктурных проектах внутри страны данная модель будет корректироваться в сторону увеличения роли других источников, включая создание инфраструктуры за рубежом в рамках ОПОП.

Цели участников. Для большинства стран, присоединившихся к инициативе, ключевым экономическим мотивом была необходимость модернизации транспортной и энергетической инфраструктуры, позволяющей улучшить условия для функционирования собственной экономики и расширить доступ на региональные и глобальные рынки, в том числе на рынки самого Китая.

Вычисление точного количественного влияния проекта ОПОП является сложной задачей, но участвующие в проекте страны рассчитывают на позитивный агрегированный социально-экономический эффект, который складывается из целого ряда направлений.

Во-первых, рост экономики, привлечение внешних инвестиций и стимулирование внутренних инвестиций, создание рабочих мест, повышение благосостояния населения, снижение уровня бедности. В целом страны, участвующие в ОПОП, рассчитывают на новые стимулы для обеспечения социально-экономического развития.

Во-вторых, создание условий для реализации внешнеторгового потенциала за счет роста уровня экономической интеграции с другими участниками ОПОП, снижения издержек при поставках собственной продукции на экспорт. В целом страны, участвующие в ОПОП, рассчитывают на повышения своей интеграции в глобальную экономику.

В-третьих, повышение уровня внутренней связанности, а также сглаживание диспропорции экономического развития между регионами за счет развития инфраструктуры.

Все указанные стратегические цели государств, участвующих в ОПОП, сохраняются. В то же время тактика их достижения переосмысливается, с учетом потенциальных и уже реализованных рисков: ростом кредитной задолженности, повышением зависимости от Китая, как рынка сбыта и источника поставок критически важных товаров и услуг, а также технологий.

Вместе с тем, страны, участвующие в ОПОП, приходят к пониманию, что ключевые риски связаны не столько с внешними факторами, сколько с их собственной экономической политикой и регуляторной средой.

Помимо рисков, пересматриваются и критерии экономической эффективности участия в ОПОП. В настоящее время строительство инфраструктурных объектов все еще находится на первом плане, перевешивая более широкие экономические возможности. Но как считает Петер Вольф

[4], главные выгоды от участия в проекте ОПОП связаны не со «срыванием низко висящих фруктов» в виде строительства инфраструктуры, а с более глубокими эффектами, связанными с устранением торговых барьеров, совершенствованием политики по защите конкуренции, интеллектуальной собственности

Строительство магистральных дорог, портов и электростанций повышает доступность стран и вовлеченность в мировую экономику. Но чтобы это оказалось эффективным, требуется много других объектов: местные дороги для связи с магистральными транспортными системами, новые городские центры вокруг железнодорожных станций, распределительные электросети, условия для более свободной торговли с другими странами. Для всего этого недостаточно усилий Китая. Требуется участие правительств и частного бизнеса стран-участниц ОПОП.

Проект ОПОП повышает транспортную связанность, но он сам по себе он не снимает системные проблемы, связанные с барьерами в региональной торговле, структурными дисбалансами в экономике, несовершенством условий для ведения бизнеса.

Участие в проекте ОПОП становится риском или возможностью в зависимости от позиции, выбираемой самой страной. Если инфраструктурное строительство сопровождается мерами по модернизации промышленности, совершенствованию регуляторной политики, то выгоды от ОПОП максимизируются. Если же участие в проекте ограничивается привлечением внешних инвестиций, это может усугубить имеющиеся структурные проблемы в экономике.

Цели третьих стран. Отношение ключевых экономик, не участвующих в ОПОП, изменилось наиболее кардинальным образом. От позиции наблюдения они перешли к открытой и активной, зачастую наступательной, конкуренции.

Европейский Союз в декабре 2020 года выдвинул инициативу «Глобальные ворота» (Global Gateway, GG) объемом около 340 млрд долларов, подчеркнув, что принципы инвестирования будут коренным образом отличаться от подходов ОПОП.

Данная инициатива задумывалась именно как альтернатива ОПОП в предоставлении финансирования для инфраструктурных и других проектов. Предполагается, что ее преимуществами будут принципы открытости, устойчивого развития и равноправного партнерства.

США в июне 2021 года представили программу «Построить лучший мир, чем было» (Build Back Better World, B3W), главными целями которой было названо расширение финансирования развивающихся экономик со стороны Запада. Для реализации данной программы в июне 2022 года страны «Большой семерки» (G-7) запустили Партнерство для глобальной инфраструктуры и инвестиций (Partnership for Global Infrastructure and Investment, PGII) с предполагаемым объемом инвестиций 600 миллиар-

дов долларов.

Данная инициатива RGI призвана обеспечить глобальный прогресс на четырех основных направлениях: противодействие климатическим изменениям и инвестиции в чистую энергетику; создание безопасного и открытого интернета и информационных систем; содействие гендерному равенству и всеобщему равноправию; модернизация инфраструктуры здравоохранения

По мнению ряда экспертов, подобная целостная концепция RGI представляет собой более совершенный подход, чем инициатива ОПОП, которая изначально являлась фрагментарной. Два проекта отличаются не столько по количественным показателям финансирования, сколько по качественным. Так, источником инвестиций проектов в рамках ОПОП выступают преимущественно компании с государственным участием. Это повышает риски непрозрачности, злоупотреблений и неэффективного расходования средств, но в то же время обеспечивает возможность мобилизации капитала в крупных объемах и в короткие сроки.

В то же время RGI предполагает широкое привлечение частных инвестиций, однако это значительно сокращает их потенциальные объемы и увеличивает сроки принятия решений, поскольку частным банкам и корпорациям нужны сильные гарантии окупаемости и безопасности инфраструктурных вложений в развивающиеся экономики. В целом, по оценкам, западным экономикам потребуется не менее 10 лет, чтобы проект RGI смог конкурировать с ОПОП [5].

На саммите G20 в сентябре 2023 года была предложена инициатива «Экономический коридор «Индия - Ближний Восток – Европа» (India-Middle East-Europe Economic Corridor, IMEC), призванная составить конкуренцию ОПОП.

Также следует отметить, что Индия и Япония в 2017 году инициировали проект «Азиатско-африканский коридор роста» (Asia Africa Growth Corridor, AAGC), который был обозначен как альтернатива ОПОП в сфере регионального взаимодействия. В проектом документе «Азиатско-африканский коридор роста: партнерство для устойчивого и инновационного развития» отмечается, что данная инициатива станет инструментарием для создания новых каналов поставки продукции, расширения и углубления цепочек добавленных стоимостей, укрепления экономической и технологической кооперации и в целом обеспечит развитие качественной инфраструктуры.

В то же время как индийские, так и японские эксперты признают, что до настоящего времени проект AAGC не показал осязаемого прогресса, оставаясь, фактически, на уровне видения [6].

В целом конкуренция международных инфраструктурных инициатив качественно изменилась, и это произошло во-многом благодаря развитию инициативы ОПОП, которая стала, фактически, бенчмарком, на кото-

рый ориентируются другие экономические центры силы. Выдвигая свои транснациональные инфраструктурные проекты, они позиционируют их как альтернативу ОПОП, опираясь на анализ его преимуществ и недостатков.

Конкуренция проектов, как и всякая конкуренция, имеет различные экономические эффекты. С одной стороны, она зачастую ведет к созданию искусственных препятствий, задействию геополитических и информационных инструментов давления. В частности, наиболее широко используется тезис о «долговой ловушке», с риском которой сталкиваются государства, получающие финансирование в рамках ОПОП.

С другой стороны, конкуренция стимулирует улучшение условий и позволяет перенимать лучшие практики. Так, именно под влиянием усиления конкуренции Китаем запущены механизмы трансформации ОПОП.

Также можно сделать вывод об определенных экономических выгодах для участвующих в ОПОП и других транснациональных инфраструктурных проектах стран, являющихся реципиентами инвестиций, поскольку растущая конкуренция расширяет предложение на рынке инфраструктурных услуг и возможности выбора условий.

Изменение экономических условий реализации ОПОП. В первую очередь, следует отметить происходящие процессы трансформации региональных транспортных потоков и редизайна евразийских коммуникаций.

Сначала пандемия коронавирусной инфекции COVID-19, а затем конфликт в Украине привели к сбоям отлаженных цепочек товаров, что в наибольшей степени отразилось на поставках между КНР и ЕС по российской территории.

По данным RailFreight.com, ежегодное количество грузовых поездов между КНР и ЕС выросло с 80 в 2013 году до 15 тысяч в 2021 году, т.е. в 188 раз. «Железный Шелковый путь» только за 2021 год обеспечил поставку 336 тысяч контейнеров с китайской продукцией стоимостью 75 млрд долларов в 23 европейские страны [7].

Однако с 2022 года после начала конфликта в Украине и введения экономических санкций в отношении России было минимизировано использование маршрута «Новый Евразийский сухопутный мост» через российскую территорию.

В то же время выросло значение Транскаспийского коридора. Данный проект, продвигаемый Турцией, создавался и развивался независимо от ОПОП. При этом он также позиционировался как проект трансконтинентальной интеграции, в том числе для связанности коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток».

В настоящее время вместо модели конкуренции между ОПОП и Транскаспийским коридором ОПОП складывается их кооперация. Фактически, Транскаспийский коридор интегрируются в ОПОП, трансформируясь

в его ключевое направление. Это свидетельствует о гибкости проекта ОПОП, который достаточно успешно адаптируется к изменениям.

По данным Ассоциации Транскаспийского международного транспортного маршрута (TITR), грузовые перевозки по Транскаспийскому коридору в 2022 году выросли в 2,5 раза, по сравнению с 2021 годом, достигнув 1,48 миллионов тонн [8]. Аналогичная динамика отмечается и в 2023 году.

Другое важнейшее изменение – смещение региональной и глобальной конкуренции из сферы энергетики и транспорта в сферу информационных технологий.

В результате одним из приоритетов Пекина стало развитие «Цифрового Шелкового пути» (Digital Silk Road, DSR). По оценкам, которые приводятся в книге «The Digital Silk Road: China's Technological Rise and the Geopolitics of Cyberspace» [9], «Цифровой Шелковый путь» является не столько конкретным проектом в рамках ОПОП, сколько инструментом для продвижения влияния Пекина в технологическом секторе, включая развитие цифровой инфраструктуры, искусственный интеллект, электронная торговля, цифровые валюты, и другие прорывные направления.

Повышение роли информационных технологий и связанных с ней отраслей, включая производство полупроводниковой продукции, добычу и переработку редкоземельных металлов, в глобальной экономике будет одним из определяющих факторов развития ОПОП.

Следует прогнозировать рост доли инвестиций в данный сектор, а также усиление конкуренции за технологическое доминирование.

Заключение (выводы)

В целом завершился этап быстрого роста ОПОП, который входит в стадию зрелости, когда приоритетом становится повышение экономической эффективности.

При этом сохраняется стратегическая направленность ОПОП, как трансконтинентальной долгосрочной инвестиционной программы – инфраструктурное развитие и обеспечение экономической интеграции стран, расположенный вдоль маршрутов Шелкового пути.

Исходя из этого, для Казахстана важно стимулировать развитие собственной транспортной инфраструктуры в целях диверсификации экономики, снижения зависимости от нефтегазовой отрасли. Не меньшую значимость также представляет развитие цифровой инфраструктуры, в дополнение к физической, включая такие элементы, как Интернет вещей, искусственный интеллект и другие современные технологии, преобразующие транспортно-логистические услуги и играющие все большую роль в конкуренции транзитных маршрутов.

При этом повышается значимость обеспечения адекватного уровня транспортной связанности внутри страны, упрощения доступа на регио-

нальный и глобальный рынки. Этому должно сопутствовать снятие торговых барьеров, экономическая интеграция, развитие финансовой связанности.

Президент Казахстана К.К. Токаев в своем послании народу в сентябре 2023 года отметил, что для страны стратегическое значение имеет полноценная реализация транспортно-логистического потенциала в условиях, когда формируется «новая экономическая география мира». Он подчеркнул, что реализация ряда проектов, включая строительство нового «сухого порта» на переходе «Бахты», контейнерного хаба в Актау, казахстанских терминалов в китайском Сиане и грузинском порту Поти является «реальным примером сопряжения китайского мегапроекта «Пояс и Путь» с нашими национальными инициативами».

В целом поставлена задача становления Казахстана в качестве узлового транзитного хаба в Евразии и полноценной транспортно-логистической державы.

Участие в ОПОП отвечает поставленным задачам. При этом его трансформация хотя и создает новые риски, но все же открывает дополнительные возможности, использование которых будет способствовать реализации указанных национальных целей.

Важно корреспондировать подходы к участию Казахстан в ОПОП со стратегическими изменениями в данном проекте. В первую очередь, требуется системная работа в сфере развития цифровой инфраструктуры ОПОП, которая последовательно будет выходить на первый план.

Список литературы

1. China to hold BRI summit in October, celebrating the initiative's 10th anniversary URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202308/1297328.shtml>
2. Nedopil C. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022. URL: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2022/>
3. Nedopil C., De Boer D., Danting F., Tang Y. What China's new guidelines on "green development" mean for the Belt and Road. URL: <https://chinadialogue.net/en/business/what-chinas-new-guidelines-on-green-development-mean-for-the-belt-and-road/>
4. Wolff P. China's 'Belt and Road' Initiative - Challenges and Opportunities. URL: https://www.die-gdi.de/uploads/media/Belt_and_Road_V1.pdf
5. Shing Kwok C. How Southeast Asia Will Benefit from the G7's Infrastructure and Investment Drive. URL: <https://fulcrum.sg/how-southeast-asia-will-benefit-from-the-g7s-infrastructure-and-investment-drive/>
6. Biswas A. Corridor in uncertainty. URL: <https://www.telegraphindia.com/opinion/corridor-in-uncertainty-india-and-japan-must-remain-committed-to-the-fruition-of-the-asia-africa-growth-corridor/cid/1859423>

7. Van Leijen M. Double celebration in China: 50,000th train leaves to Europe. URL: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/02/02/double-celebration-in-china-50000th-train-leaves-to-europe/>
8. Singapore, Bulgaria and Lithuania to join Middle Corridor - Secretary General of TITR Association. URL: <https://oananeews.org/content/news/singapore-bulgaria-and-lithuania-join-middle-corridor-secretary-general-titr>
9. Gordon D., Nouwens M. The Digital Silk Road: Introduction. URL: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2022/12/digital-silk-road-introduction/>

References:

1. China to hold BRI summit in October, celebrating the initiative's 10th anniversary URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202308/1297328.shtml>
2. Nedopil C. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022. URL: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2022/>
3. Nedopil C., De Boer D., Danting F., Tang Y. What China's new guidelines on "green development" mean for the Belt and Road. URL: <https://chinadialogue.net/en/business/what-chinas-new-guidelines-on-green-development-mean-for-the-belt-and-road/>
4. Wolff P. China's 'Belt and Road' Initiative - Challenges and Opportunities. URL: https://www.die-gdi.de/uploads/media/Belt_and_Road_V1.pdf
5. Shing Kwok C. How Southeast Asia Will Benefit from the G7's Infrastructure and Investment Drive. URL: <https://fulcrum.sg/how-southeast-asia-will-benefit-from-the-g7s-infrastructure-and-investment-drive/>
6. Biswas A. Corridor in uncertainty. URL: <https://www.telegraphindia.com/opinion/corridor-in-uncertainty-india-and-japan-must-remain-committed-to-the-fruition-of-the-asia-africa-growth-corridor/cid/1859423>
7. Van Leijen M. Double celebration in China: 50,000th train leaves to Europe. URL: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/02/02/double-celebration-in-china-50000th-train-leaves-to-europe/>
8. Singapore, Bulgaria and Lithuania to join Middle Corridor - Secretary General of TITR Association. URL: <https://oananeews.org/content/news/singapore-bulgaria-and-lithuania-join-middle-corridor-secretary-general-titr>
9. Gordon D., Nouwens M. The Digital Silk Road: Introduction. URL: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2022/12/digital-silk-road-introduction/>