

Міжнародні економічні відносини

УДК 330.101.541(510)

Цзі Чжі

аспірант

Донецького національного університету імені Василя Стуса

Цзи Чжи

аспірант

Донецкого национального университета имени Васыля Стуса

Ji Zhi

PhD Student of the

Vasyl' Stus Donetsk National University

ORCID: 0000-0002-7174-1178

Лимар Валерія Валеріївна

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри міжнародних економічних відносин

Донецький національний університет імені Василя Стуса

Лимарь Валерия Валерьевна

кандидат экономических наук, доцент,

доцент кафедры международных экономических отношений

Донецкий национальный университет имени Васыля Стуса

Lymar Valeriia

PhD in Economics, Associate Professor,

Associate Professor of International Economics Department

Vasyl' Stus Donetsk National University

ORCID: 0000-0002-4328-7529

МАКРОЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ КИТАЮ В КОНТЕКСТІ ІНІЦІАТИВИ “ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ”

**МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ КИТАЯ В КОНТЕКСТЕ
ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»
MACROECONOMIC INDICATORS OF CHINA IN THE CONTEXT OF
THE "ONE BELT, ONE ROAD" INITIATIVE**

Анотація. Статтю присвячено аналізу макроекономічних показників Китаю в контексті ініціативи "Один пояс один шлях". Визначено, що економіка Китаю впевнено демонструє позитивні тенденції макроекономічного розвитку уже понад двадцять років. Послідовність грамотних економічних реформ та наявність обґрунтованого довгострокового плану привело до позитивного результату, тому що в середньому економіка Китаю щорічно зростала приблизно на 10 %. На сьогоднішній день юань включений МВФ до списку резервних валют. Визначено, що відсоток безробітних є надзвичайно низьким, нижчим навіть від природного показника безробіття у 5%. Пораховано, що індекс грамотності серед молодого покоління становить 99,7%, тобто практично усі діти віком до 15 років здобувають освіту, індекс грамотності дорослого населення (15-65 р.) – 96,8%. Визначено, що ініціатива "Один пояс, один шлях" передбачає відновлення «Шовкового шляху», що з'єднував Китай з країнами Азії та Європи, а також створення «морського» аналогу «Шовкового шляху», що об'єднуватиме найбільші порти Південно-Східної Азії, Африки та Європи. Можливість реалізації ініціативи забезпечує Китай новими ринками, новою робочою силою, винесенням шкідливих виробництв зі своєї території, утвердження ролі лідера в регіоні та у світі, зміцнення юаня у ролі міжнародної валюти та розширення зони впливу. Визначено, що у ініціативи є не лише позитивні, а й негативні аспекти, оскільки регіони Південно-Східної Азії та Центральної Азії є доволі неспокійним, що може негативно впливати на будівництво коридорів та підривати їх відкриття. Проте переваг

ініціативи більше, вирівнювання економічного розвитку у регіоні позитивно впливатиме на якість продукції, зайнятість населення, розбудову інфраструктури, покращення якості надання послуг у регіоні, конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку, покращення якості життя як результат.

Ключові слова: *ініціатива "Один пояс, один шлях", макроекономічні показники, зайнятість, іноземні інвестиції, економічне зростання, резервні валюти.*

Анотація. *Стаття посвящена аналізу макроекономічних показателів Китаю в контексті ініціативи "Один пояс, один шлях".* *Визначено, що економіка Китаю впевнено демонструє позитивні тенденції макроекономічного розвитку уже більше двадцяти років. Послідовність грамотних економічних реформ і наявність обґрунтованого довгострокового плану привело до позитивного результату, тому що в середньому економіка Китаю щорічно росла приблизно на 10%. На сьогоднішній день юань включено до списку резервних валют. Визначено, що рівень безробітності є надзвичайно низьким, навіть нижче природного показника безробітності в 5%. Розраховано, що індекс грамотності серед молодого покоління становить 99,7%, тобто практично всі діти в віці до 15 років отримують освіту, індекс грамотності дорослого населення (15-65 років) - 96,8%. Визначено, що ініціатива "Один пояс, один шлях" передбачає відродження "Шовкового шляху", який з'єднав Китай з країнами Азії та Європи, а також створення "морського" аналога "Шовкового шляху", який буде об'єднувати найбільші порти південно-східної Азії, Африки та Європи. Можливість реалізації ініціативи забезпечує Китай новими ринками, новою робочою силою, виведенням шкідливих виробництв за межі своєї території, підтвердження ролі*

лидера в регионе и мире, укрепление юаня в роли международной валюты и расширения зоны влияния. Определено, что у инициативы есть не только позитивные, но и негативные аспекты, поскольку регионы юго-восточной Азии и Центральной Азии являются достаточно беспокойными, что может негативно влиять на строительство коридоров и подрывать их открытие. Однако преимуществ инициативы больше, выравнивание экономического развития в регионе положительно будет влиять на качество продукции, занятость населения, развитие инфраструктуры, улучшения качества предоставления услуг в регионе, конкурентоспособность страны на международном рынке, улучшение качества жизни как результат.

Ключевые слова: *инициатива "Один пояс, один путь", макроэкономические показатели, занятость, иностранные инвестиции, экономический рост, резервные валюты.*

Summary. *The article is devoted to the analysis of the macroeconomic indicators of China in the context of "One belt, one road" initiative. It was defined that the China's economy shows positive trends of macroeconomic development over the last 20 years. Sequence of economic reforms and the presence of reasonable long-term plan causes the positive result because every year the China's economy grows approximately by 10%. Today IMF have included yuan in the list of reserve currencies. It was defined that the share of unemployed is very low, lower even than natural indicator of unemployment (5%). It was calculated that the literacy index among young people is 99,7%, in other words almost all children at the age before 15 are getting education, the literacy index of adults (15-65 years old) is 96,8%. It was defined that One belt, one road initiative provides recovering the Silk road which connected China with Asian and European countries as well as the creating sea analogue of the Silk road which will connect the biggest ports of South-East Asia, Africa and*

Europe. The ability to recover the initiative gives China new markets, workforce, rendering harmful productions from its territory, becoming the leader in the region and world, yuan strengthening as an international currency and widening zone of influence. It was defined, that the initiative has not only positive aspects but negative ones, because the regions of South-East Asia and Central Asia are very turbulent what can have the negative effect on the building transport corridors. Otherwise the initiative has more advantages, economic growth will have a positive effect on the goods quality, employment, competitiveness of the country on the international market and improvement of life style as a result.

***Key words:** one belt, one road initiative, macroeconomic indicators, employment, foreign investment, economic growth, reserve currencies.*

Постановка проблеми. Роки далекоглядної політики КНР привели її до показників другої найбільшої економіки світу, потужність Китаю дозволяє йому брати участь не лише в обговоренні глобальних проблем, а і у створенні геополітичних планів та ініціатив. Так у вересні 2013 р. У Казахстані лідер КНР проголосив про власну Ініціативу під назвою «Один пояс – Один Шлях», яка об'єднає майже 60 країн та має на меті поглиблення економічної співпраці та відродження «Великого Шовкового Шляху» в інтерпретації XXI століття.

Метою роботи є аналіз передумов створення та виконання ініціативи «Пояс та шлях», а також визначення інтересів та фактичних цілей Китаю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Діяльність КНР завжди викликала інтерес у вчених, оскільки економічна система КНР є, по-істинні, унікальною. Дослідженням проблем пов'язаних з економічним життям Китаю займалися такі вітчизняні та іноземні науковці: Макогон Ю. [1], Лимар В. [2], Українець Л. [5], Сізорс Д. [6], Фіано А.[7], Фолаф Е. [8], Тієнци С. [9], Федоренко В. [10], Бондац А. [11] та інші.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток глобальної економіки залежить від добробуту кожної країни. З початку 20 століття на земній кулі велася запекла боротьба двох принципово різних економічних систем: командно-адміністративної та капіталістичної. Сімдесят років тому у світі з'явилася перша та єдина країна зі змішаною формою економічної системи. Така економіка поєднує риси капіталізму, оскільки приватна власність у Китаї не заборонена, та командно-адміністративної, уряд КНР відіграє ключову роль у визначенні як зовнішніх, так і внутрішніх векторів розвитку. Таким чином, уряд направляє економіку у правильному вигідному напрямку, а економіка уже за ринковим механізмом урегульовується та приводить до визначеного результату.

Сімдесят років наполегливої роботи та виважених далекоглядних рішень перетворили КНР у другу у світі найпотужнішу економіку. Економіка Китаю твердо демонструє позитивні тренди у розвитку уже понад 20 років. Якщо порівняти обсяги ВВП у динаміці п'яти країн-лідерів за розміром економіки, одразу помітним стає, як Китай наростив обсяг ВВП майже у 3 рази з часу світової кризи у 2008 р. Класичні країни-лідери демонструють стабільний позитивний приріст, окрім Японії, яка має незначні внутрішні труднощі, що впливають на розвиток економіки загалом (рис. 1, 2).

Таким чином, синтезована економічна система демонструє, що послідовність грамотних економічних реформ та наявність обґрунтованого довгострокового плану веде до позитивного результату, адже, в середньому, економіка Китаю щорічно зростала на 10%.

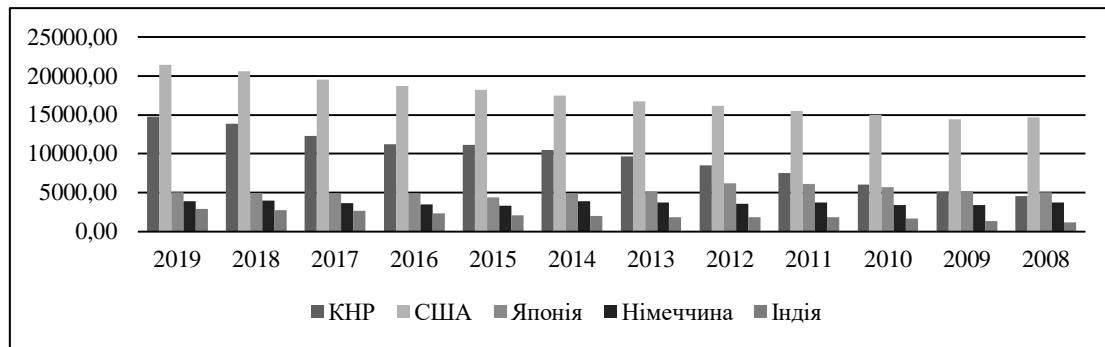


Рис. 1. Тенденції росту ВВП у країнах-лідерах з економічного розвитку, 2008-2019 рр.

Джерело: складено автором на основі [1]

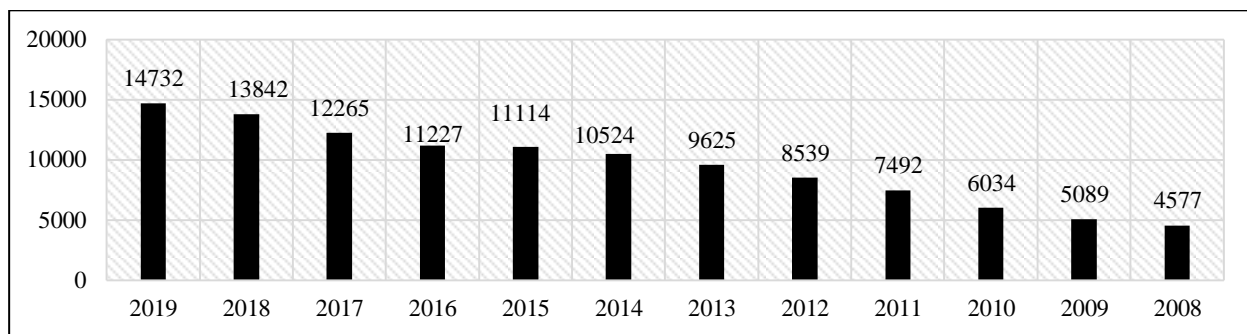


Рис. 2. Динаміка ВВП КНР 2008-2019 рр.

Джерело: складено автором на основі [2]

Завдяки успішному розвитку країни, МВФ включив Юань до резервних валют. СДР тепер на майже 11% складається з юаней, така вага валюти робить юань 3 найважливішою валютою після долара та євро, та випереджає британський фунт стерлінгів та японську єну. Такі кроки МВФ є цілком логічними, оскільки Юань – одна з найбільш забезпечених валют світу, золотовалютні резерви КНР невпинно швидко зростали на відрізку 2000-2014 років (рис. 3). Звичайно, така могутність Китаю змусила США, як передового партнера, переглянути стосунки з Китаєм та зменшити потік інвестицій до КНР.

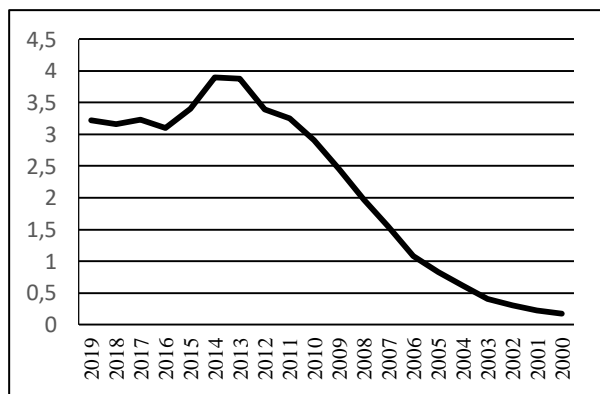


Рис. 3. Золотовалютні запаси КНР,
трлн. дол.

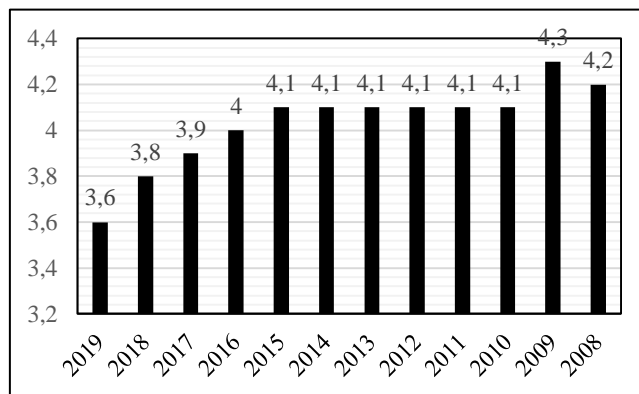


Рис. 4 Рівень безробіття у КНР, %

Джерело: складено автором на основі [1; 2]

У зв'язку з підвищенням рівня життя у Китаї та надлишку грошової маси КНР інвестує в інші менш розвинені країни (рис. 6). Китай – класичний приклад як інвестиції можуть пожвавити економічні процеси та підвищити потреби населення, що як результат. Позитивно впливає на добробут країни в цілому. Про покращення соціально-економічних умов можна судити з багатьох чинників і тривалості життя, середній заробітній платі тощо, але якщо проаналізувати показники безробіття, одразу ж видно, що відсоток безробітних є надзвичайно низьким, нижчим навіть від природного показника безробіття у 5% (рис. 4). Така колосальна зайнятість ресурсів з одного боку пояснюється ідеологією комуністичної партії, що править у Китаї, проте однією з запорок високих показників зайнятості слугує якість та наявність освіти у робочій сили. Індекс грамотності показує відсоток населення різного за віком, що має базову та повну вищу освіту. Такий показник не матиме значних змін з року у рік і тому вимірювався раз у 10 років до 2010, потім було прийнято рішення вираховувати індекс раз на 5 років. Останній раз показник обраховувався у 2015р.: індекс грамотності серед молодого покоління становив 99,7%, тобто практично усі діти віком до 15 років здобувають освіту, індекс

грамотності дорослого населення (15-65 р.) – 96,8%, індекс грамотності населення похилого віку – 81,3% (рис. 5).

У 2013р. лідер КНР Сі Дзіньпін, розповів світу про Ініціативу «Один пояс - один шлях». Ініціатива передбачає відновлення «Шовкового шляху», що з'єднував Китай з країнами Азії та Європи, а також створення «морського» аналогу «Шовкового шляху», що об'єднуватиме найбільші порти Південно-Східної Азії, Африки та Європи [5].

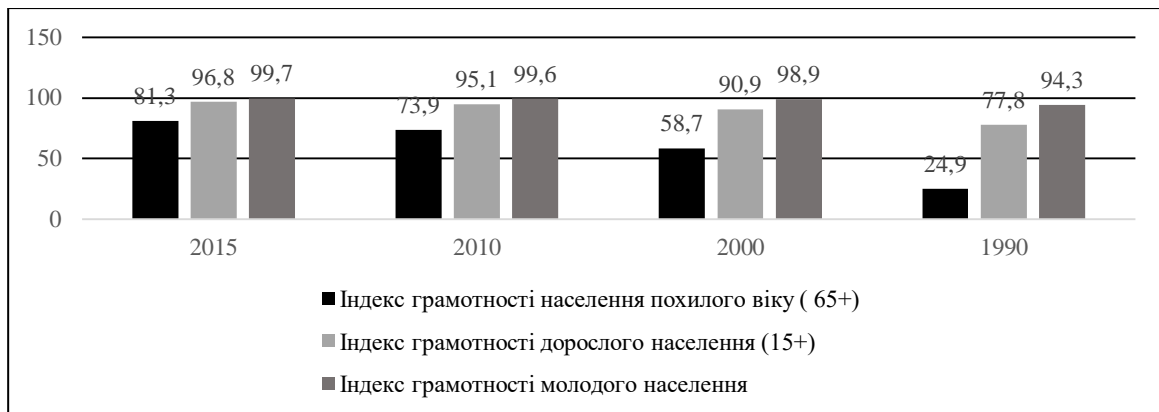


Рис. 5. Індекс грамотності населення КНР, 1990-2015 рр.

Джерело: складено автором на основі [1]

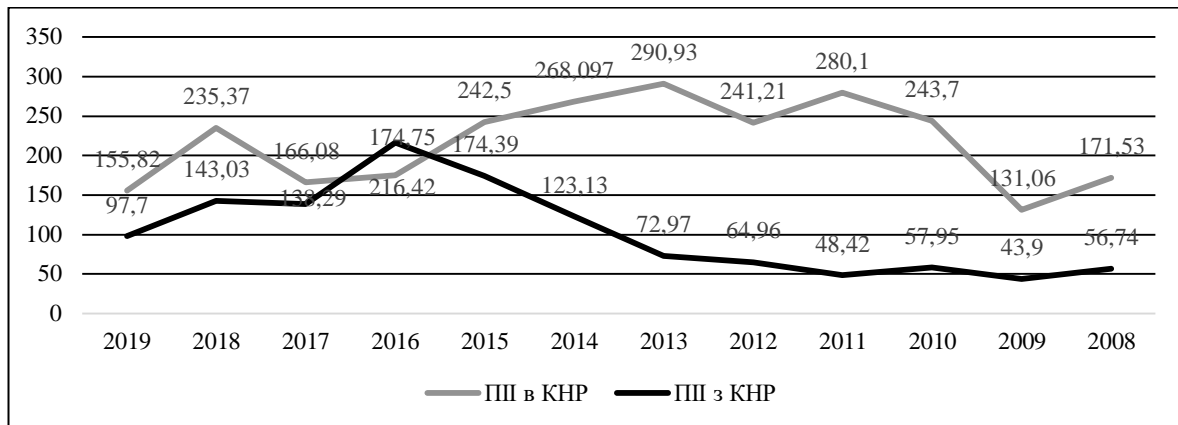


Рис. 6. Динаміка ПП в та з КНР, 2008-2019 рр, у млрд. дол.

Джерело: складено автором на основі [2]

Такі торгівельні шляхи отримали назви «Економічний пояс Шовкового Шляху» та «Морський Шовковий Шлях ХХІ століття» (рис.7). Таким чином, Китай планує розширити зону впливу, щоб використовувати китайські наукові надбання та накопичене багатство з метою створення

нового полюсу тяжіння на глобальному рівні та поглиблення співпраці КНР з понад 60 країнами світу. У 2017 р. Ініціативу «Один пояс - один шлях» перейменували на Ініціативу «Поясу та шляху».

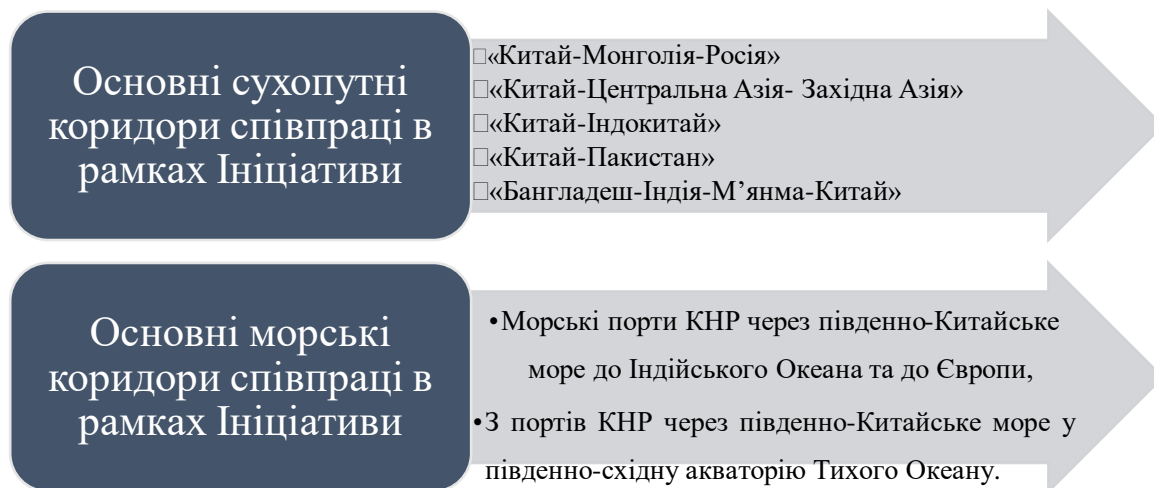


Рис. 7. Напрямки розбудови торгових коридорів Ініціативи «Поясу та шляху»

Джерело: складено автором на основі [3]

Лідер КНР у своїй ініціативі керувався потребою країн Центральної Азії у економічній підтримці, не лише матеріальній та дипломатичній, а і реальній, оскільки КНР профінансує розбудову відповідної інфраструктури та збільшить товаропотік через ці країни, все, що необхідно зробити азіатським країнам – змінити та удосконалити законодавство для лібералізації товаропотоку з метою реалізації заявленого плану дій (рис. 8). Так КНР має змогу зменшити експортну залежність від США, через торговельну війну з якою страждали не тільки сторони, а й ряд інших країн, та укорінитися як країна-лідер Євразії, до економіки якої тяжіють усі інші материкові країни. Диверсифікація експорту – один з найкращих важелів зрілої зовнішньої політики країни, оскільки таким чином держава зміцнює свої зв'язки з різними партнерами й мінімізує ризики за умови виникнення непередбачуваних чи конфліктних ситуацій.

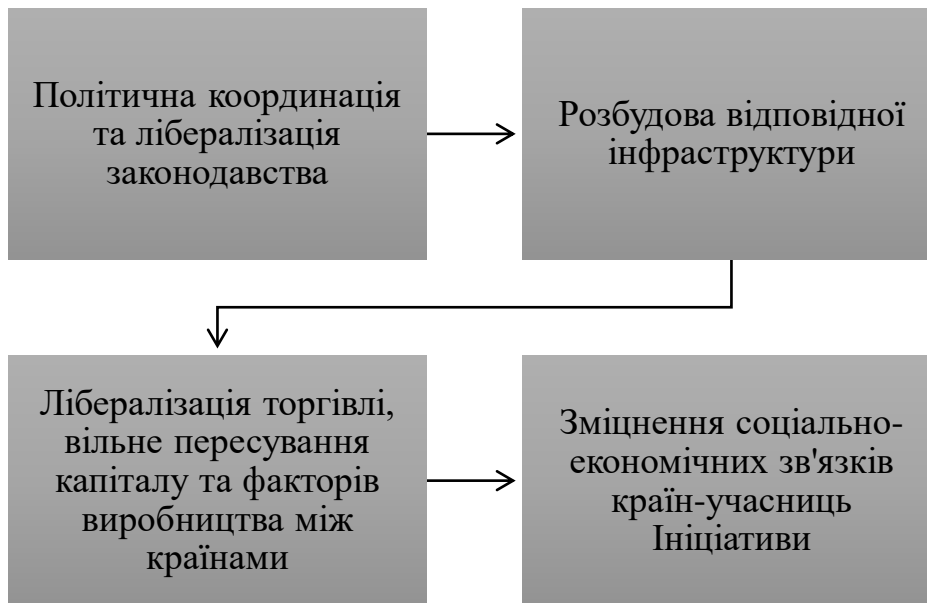


Рис. 8. План дій в рамках Ініціативи «Поясу та шляху»

Джерело: складено автором на основі [3]

Готовність підтримати ініціативу виразило понад 100 країн та міжнародних організацій, угода про співпрацю в рамках Ініціативи підписана майже усіма країнами–учасниками. У 2019 р. Індія відмовилася брати участь у плані дій і коридор «Бангладеш-Індія-М'янма-Китай» виключили з плану дій. Натомість Росія та Китай домовилися про створення ще одного морського шляху: Льодовитого коридору через Східно-Сибірське море, проте реальних дій стосовно цього плану поки не було зафіксовано [6].

Дії КНР сигналізують про те, що країна хоче мирним шляхом встановити зв'язки з малорозвиненими країнами Центральної Азії і як результат вільно та мирно користуватися їх територією та ресурсами у виробництві. Також Ініціатива підтверджує, що Китай хоче зміцнити міжнародну роль юаня, так як бути найбільш небезпечною валютою на світовому рівні, не завжди гарантує успіх та стабільність, а її участь в міжнародних угодах та переливанні коштів з країни в країну, зачіпає інтереси не лише КНР.

В 2014 р. був створений фонд для акумуляції коштів на реалізацію ініціативи. Планувалося зібрати 40 млрд. дол., щоб почати роботи над ключовими об'єктами. Загалом експерти підраховали, що на виконання Ініціативи необхідно 30-40 трлн. дол. [5]. В цілому, за 4 роки було витрачено понад 190 млрд на будівництво в опорних країнах плану, а також реалізовано майже 82 млрд. дол. загальних інвестицій у головних опорах плану в Азії (табл.1). Джерелами коштів для Ініціативи виступають банки, кредитні спілки різних форм власності та, власне, уряд КНР.

Таблиця 1

**Інвестиції КНР в рамках ініціативи «Поясу та шляху» по країнах,
2014-2020 рр.**

Інвестиції в будівництво	Сума, млрд. дол.	Загальні інвестиції	Сума, млрд. дол.
Пакистан	31,9	Сінгапур	24,3
Нігерія	23,2	Малайзія	14,1
Бангладеш	17,5	Росія	10,4
Індонезія	16,8	Індонезія	9,4
Малайзія	15,8	Південна Корея	8,1
Єгипет	15,3	Ізраїль	7,9
ОАЕ	14,7	Пакистан	7,6

Джерело: складено автором на основі [4]

Якщо проаналізувати обсяги інвестицій по роках, найвищий показник у інвестиціях спрямованих на будівництво у 2016 р. – майже 97 млрд. дол, найвищий показник загальних інвестицій у 2015 р. – 34,4 млрд. дол. тенденції інвестування демонстрували висхідний тренд до 2016 р., далі спостерігається зниження активності фінансування (табл. 2), що пояснюється наявними проблемами Китаю пов'язаними з здебільшого зовнішніми чинниками: відмова Індії від участі в проекті, торгівельні маніпуляції США, стихійні лиха у провінціях Китаю та Східно-Азійської частини материка, пандемія у кінці 2019 р., що загалом паралізувала роботи над будівництвом тощо.

Інвестиції КНР в рамках ініціативи «Поясу та шляху» по роках

Рік	Будівництво	Інвестиції
2014	67,6	36,9
2015	77,4	45,3
2016	96,7	34,4
2017	83,3	34
2018	67,2	39,7

Джерело: складено автором на основі [4]

Найбільша частина витрат відходить на енергію та енергетичні об'єкти, оскільки планується не лише будівництво коридорів, а і забезпечення країн, що не можуть самостійно виробляти необхідний обсяг ресурсу для населення, електроенергією з відновлюваних джерел. Таким чином, витрати на енергетичні об'єкти потребують лівової частки інвестицій. До структури витрат КНР на Ініціативу також входять розбудова транспортної інфраструктури(авто та залізничних шляхів, розбудова портів або їх поліпшення, чим і пояснюється потреба у металі), будівництво та придбання нерухомості, щоб забезпечувати безперервний обіг товарів та їх зберігання, за необхідності, а також витрати на отримання необхідних дозволів від комунальних служб (табл. 3). Сукупні витрати за 5 років на будівництво склали понад 357 млрд. дол, а інвестиції у вже готові об'єкти склали понад 140 млрд. дол.

Знайти данні про Ініціативу надзвичайно складно, оскільки переважна більшість країн, що є учасниками ініціативи подає статистичні дані з великим запізненням, або ж взагалі не вказує їх, тому надзвичайно складно проаналізувати структуру витрат та ступінь виконання домовленостей між Китаєм та країнами.

Інвестиції КНР в рамках ініціативи «Поясу та шляху» протягом 2014-2020 рр. за статтями витрат, млрд. дол.

Будівництво		Інвестиції	
Енергетичні об'єкти	152,4	Енергетичні об'єкти	71,1
Транспортна інфраструктура	137,7	Метали	26
Об'єкти нерухомості	43,3	Транспортна інфраструктура	18,1
Комунальні дозволи та послуги	13,5	Нерухомість	15,9
Метали	10,4	Логістика	11,3

Джерело: складено автором на основі [4]

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, завдяки нарощенню економічної могутності КНР, стало можливим відновлення так званого «Великого Шовкового Шляху» у рамках Ініціативи «Пояс та шлях», що має на меті об'єднати КНР та країни Центральної та південної Азії для подальшої економічної співпраці та інтеграції. Можливість реалізації Ініціативи, забезпечує Китай новими ринками, новою робочою силою, винесенням шкідливих виробництв зі своєї території, утвердження ролі лідера в регіоні та у світі, зміцнення юаня у ролі міжнародної валюти та розширення зони впливу. Важливо також зазначити, що у Ініціативи є не лише позитивні, а і негативні сторони, оскільки регіони Південно-Східної Азії та Центральної Азії є доволі неспокійним, що може негативно впливати на будівництво коридорів та підривати їх відкриття. Проте переваг Ініціативи більше, вирівнювання економічного розвитку у регіоні позитивно впливатиме на якість продукції, зайнятість населення, розбудову інфраструктури, покращення якості надання послуг у регіоні, конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку, покращення якості життя як результат. Дані стосовно виконання робіт на коридорах та по розбудові ключових об'єктів свідчать про серйозність намірів КНР та готовність до реалізації

Ініціативи за будь-яким розвитком подій. Китай твердо налаштований виконати усі заплановані роботи до 2030 р. та бути готовим протистояти іншим потужним країнам чи міжнародним інтеграційним об'єднанням за потреби.

Література

1. Макогон Ю.В. Новый Великий Шелковый путь: история, состояние, перспективы // Економічний вісник Донбасу. 2018. № 3 (53). С. 49-55.
2. Лимар В.В., Цзі Чжі Стратегія інклюзивної глобалізації "Один пояс, один шлях". Бізнес Інформ, 2020. № 2. С. 23-28.
3. The Knoema Data Workflow. URL: <https://knoema.ru/atlas/%d0%9a%d0%b8%d1%82%d0%b0%d0%b9>
4. Worldbank Data official website. URL: <https://data.worldbank.org/>
5. Ukrainets L. The belt and path initiative as a basis for economic expansion of China. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/24_3_2019ua/22.pdf
6. Scissors D. The belt and road Initiative is overhyped commercially. URL: <https://www.aei.org/wp-content/uploads/2019/06/BRI-Senate-testimony-6.12.19.pdf>
7. Fiano A. One Belt, One Road, Many Impacts. URL: <https://www.gfmag.com/magazine/june2018/one-belt-one-road-many-impacts>
8. Follath E. Beijing's new Silk Road to Europe. URL: <http://www.spiegel.de/international/worldchinasbuildinnewsilk-roadtocentralasiaandeuropea1110148.html>
9. Tiezzi S. The Maritime Silk Road vs. the String of Pearls. The Diplomat. February 13, 2014. URL: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>

10. Fedorenko V. The New Silk Road Initiative in Central Asia // Rethink Institute Working paper. 2015. URL: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>
11. Bondaz A., Godement F., Kratz A., Pantucci R. "One belt, one road": China's great leap outward // Asia Centre of European Council on Foreign relations. 2015. URL: http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf.
12. Asian infrastructure investment bank. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html>

References

1. Makogon Yu.V. "Novyi Velikii Sholkovyi put': istoriia, sostoyanie, perspektivy" [New Silk road: history, conditions, prospects] // Ekonomichnyi visnyk Donbasu. 2018. № 3 (53). PP. 49-55.
2. Lyamar V.V., Ji Zhi. "Strategiya inklyuzyvnoi globalizatsii "Odyn poyas, odyshlyakh" [Inclusive globalization strategy "One road, one belt"]. Business Inform. 2020. № 2. PP. 23-28.
3. The Knoema Data Workflow. URL: <https://knoema.ru/atlas/%d0%9a%d0%b8%d1%82%d0%b0%d0%b9>
4. Worldbank Data official website. URL: <https://data.worldbank.org/>
5. Ukrainets L. The belt and path initiative as a basis for economic expansion of China. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/24_3_2019ua/22.pdf
6. Scissors D. The belt and road Initiative is overhyped commercially. URL: <https://www.aei.org/wp-content/uploads/2019/06/BRI-Senate-testimony-6.12.19.pdf>
7. Fiano A. One Belt, One Road, Many Impacts. URL: <https://www.gfmag.com/magazine/june2018/one-belt-one-road-many-impacts>

8. Follath E. Beijing's new Silk Road to Europe. URL: <http://www.spiegel.de/international/worldchinoisbuildinnewsilkroadtocentralasiaandeuropea1110148.html>
9. Tiezzi S. The Maritime Silk Road vs. the String of Pearls. *The Diplomat*. February 13, 2014. URL: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>
10. Fedorenko V. The New Silk Road Initiative in Central Asia // Rethink Institute Working paper. 2015. URL: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>.
11. Bondaz A., Godement F., Kratz A., Pantucci R. "One belt, one road": China's great leap outward // Asia Centre of European Council on Foreign relations. 2015. URL: http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf
12. Asian infrastructure investment bank. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html>