

DOI: 10.24412/2618-6888-2021-26-151-163

*Н.М. Бевеликова, В.Е. Петровский*

## «МОРСКОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ XXI ВЕКА»: ЗАМЫСЛЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

**Аннотация.** Статья посвящена политическому и правовому анализу перспектив развития проекта «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП), одного из двух составляющих китайской инициативы «Пояс и путь» (ИПП). По мнению авторов, при реализации ИПП выявилась несбалансированность двух ее компонентов — Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, занимающих особое место в структуре мировой экономики.

Суть морского вектора развития Китая определяется тезисом «стратегическое управление на море», подразумевающее не только обеспечение морских интересов страны и охрану морских торговых путей, но и обеспечение контроля над доступом к добыче морских ресурсов ввиду постоянно растущих возможностей промышленности Китая. Однако модель «госпредприятия плюс инфраструктура» делает ИПП менее устойчивой с экономической точки зрения, поскольку возрастают кредитные и иные риски.

Что касается проектов строительства новых портов в рамках МШП, то можно выделить три экономических критерия для оценки выполнимости этих проектов: близость к основным линиям морских коммуникаций, близость к уже существующим портам и сте-

пень экономической взаимосвязанности с сухопутными проектами. При этом следует учитывать, что неравномерное пространственное распределение морских путей сообщения на региональном и межрегиональном уровнях порождает существенные различия для морского сообщения и экономической совместимости регионов вдоль МШП.

Наращивание китайского военно-морского присутствия в акваториях пролегания МШП выглядит логично, поскольку обусловлено необходимостью обеспечить безопасность соответствующих морских торговых путей. Можно согласиться с мнением о том, что китайские проекты в рамках МШП не являются ни чисто военными, ни чисто коммерческими, хотя они тесно взаимосвязаны и взаимообусловлены.

Сравнивая цели и позиции отдельных государств относительно МШП, авторы характеризуют его преимущества, способствующие экономическому развитию стран-участниц. Также в работе рассматриваются тенденции формирования общего правового пространства в рамках МШП.

**Ключевые слова:** Инициатива «Пояс и путь» (ИПП), Морской Шелковый путь XXI века (МШП), инфраструктурные проекты, транспортные коридоры, кредитные риски, правовое пространство.

**Авторы:** Бевеликова Нелли Михайловна, генеральный директор Центра научно-технического сотрудничества и обмена специалистами, доцент кафедры международного и морского права ИМТМ ГУМРФ им. адмирала Макарова, кандидат юридических наук. E-mail: bevnelli@yandex.ru

Петровский Владимир Евгеньевич, главный научный сотрудник Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений Института Дальнего Востока РАН, доктор политических наук. E-mail: petrovsk4@gmail.com

*N.M. Bevelikova, V.Ye. Petrovsky*

### “Maritime Silk Road of the XXI Century”: Concepts and Reality

**Abstract.** The article is devoted to the political and legal analysis of the development prospects of the Maritime Silk Road (MSR) project of the 21st century, one of the two components of the Chinese Belt and Road Initiative (BRI). According to the authors, its implementation revealed the imbalance of its two components — the Silk Road Economic

Belt (SREB) and the Maritime Silk Road of the 21st century, which occupy a special place in the structure of the world economy.

The essence of the maritime vector of China's development is determined by the thesis “strategic management at sea”, which envisages not only ensuring the country's maritime interests and protecting relevant sea trade routes, but also ensuring control over access to the extraction of marine resources due to constantly expanding capabilities of China's industry. However, the “state owned enterprises + infrastructure” model makes the BRI less economically sustainable, because credit and other risks increase.

As for projects of the construction of new ports within the MSR framework, there are three economic criteria for assessing their feasibility: proximity to the main lines of sea communications, proximity to existing ports, and the degree of economic interconnection with onshore projects. It should be borne in mind that the uneven spatial distribution of sea routes at the regional and interregional levels gives rise to significant differences in the importance for sea traffic and economic compatibility of regions along the MSR.

The increase in the Chinese naval presence in the waters of the MSR looks logical, since it is due to the need to ensure the safety of the sea trade routes that run there. One can agree with the opinion that the Chinese projects within the framework of the MSR are neither purely military nor purely commercial, although they are closely interrelated and interdependent.

By identifying the goals and positions of individual states in the comparative dimension with regards the MSR, the authors identify its advantages, which contribute to the economic development of participating countries. The work focuses on trends in the formation of a common legal space within the framework of the MSR.

**Keywords:** Belt and Road Initiative, Silk Road Economic belt, Maritime Silk Road of the XXI century, infrastructure projects, transport corridors, credit risks, legal space.

**Authors:** Nelli M. BEVELIKOVA, Ph.D. (Law), Director General, Center of science and technical cooperation and exchange; Dean, Chair of international and maritime law, State University of maritime and inland shipping. E-mail: bevnelli@yandex.ru

Vladimir Ye. PETROVSKY, Dr.Sc. (Political Science), Chief Academic Research Fellow, Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences. E-mail: petrovsk4@gmail.com

Морской Шелковый Путь XXI века является наиболее важной и амбициозной составляющей китайской Инициативы «Пояс и путь» (ИПП). Вместе с тем, последние годы внимание отечественных исследователей было в основном приковано к сухопутной составляющей ИПП — Экономическому поясу Шелкового пути (ЭПШП), а также к процессу сопряжения евразийской интеграции и ИПП именно через ее сухопутный компонент. Однако ход реализации ИПП показал, что не все ожидания, связанные с ЭПШП, оправдались, в то время как проекты Морского Шелкового пути XXI века (МШП) развивались масштабно и более быстрыми темпами. В связи с этим в ходе выполнения проектов ИПП выявилась несбалансированность распределения ресурсов среди ее двух слагающих — ЭПШП и МШП.

По мнению экспертов, это привело к тому, что изначальный план реализации ИПП утерял свою изначальную географическую значимость, а также спровоцировал избыточное международное давление на КНР, связанное с тем, что Китай, традиционная сухопутная держава, развивает МШП в попытке интегрироваться в систему «морских» государств. Несмотря на сопротивление страна последовательно продвигается к цели, превращаясь в ведущую морскую державу. Происходит это ввиду четкого понимания руководством КПК непреходящего значения управления морским пространством.

География МШП, как части ИПП, охватывает пространство от Китая до Малаккского пролива через Малайзию, пересекает весь Индийский океан, включая Индию и Шри-Ланку; пролегает через Красное море, Джибути и Суэцкий канал МШП, простирается к Средиземному морю до Греции и Италии. Вдоль соответствующих маршрутов предусматривается строительство гражданской и военной инфраструктуры, доходящей до Африки, а через Красное море и Ближний Восток — в Европу. В целях постепенного формирования целостной базовой инфраструктуры в данное территориальное пространство Китай планирует включить Южную Америку и проход через Арктику.

Анализ законодательного регулирования реализации стратегических интересов КНР должен исходить из того, что основные направления Морского Шелкового пути XXI века были изначально

определены в стратегическом документе «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», подготовленном Госкомитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР. Согласно ему, маршруты МШП должны были проходить «из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы, а также из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана. На море будут создаваться безопасные, бесперебойные и высокоэффективные транспортные маршруты с узловыми точками в важнейших портах». При создании МШП также предполагалось «расширить сферы взаимных инвестиций, активно содействовать сотрудничеству в сферах аквакультуры, океанического рыболовства, переработки морепродуктов, опреснения воды, морской биофармацевтики, океанографии, охраны окружающей среды и индустрии морского туризма [Прекрасные перспективы и практические действия...].

Суть морского вектора развития Китая определяется тезисом «стратегическое управление на море», предусматривающим не только обеспечение морских интересов страны и охрану морских торговых путей, но и обеспечение контроля доступа к добыче морских ресурсов ввиду постоянно расширяющихся возможностей промышленности Китая. Однако модель «госпредприятия плюс инфраструктура» делает ИПП менее устойчивой с экономической точки зрения. Так, по данным ОЭСР, во втором квартале 2018 г. стоимость неработающих активов ИПП достигла 101,8 млрд долл. [How China's Belt and Road...].

Показателен пример с проектом порта Хамбантота на Шри-Ланке, который нельзя назвать экономически успешным. К концу 2016 г. совокупные убытки проекта достигали 340 млн долл. и стало ясно, что превратить проект из убыточного в прибыльный в краткосрочной перспективе не получится, особенно учитывая имеющийся ограниченный потенциал порта Коломбо и планы его увеличения. Будучи не в состоянии вернуть кредит, в декабре 2017 г. Шри-Ланка передала Китаю контрольный пакет акций и право на 99-летнюю аренду порта Хамбантота.

Следует учитывать и то, что Китай сокращает выдачу кредитов в целом. Это означает вероятность сокращения финансирования проектов ИПП в других странах. Один из главных уроков прошлого заключается в том, что избыточное финансирование без необходимой коммерческой отдачи неизбежно порождает риск невозврата кредитов [China's Belt and Road Initiative..., p. 21—22].

С учетом этого операторы МШП в настоящее время предпочитают модернизировать именно китайские порты и обновлять связанную с ними экономическую политику. Для понимания правового режима портов важен пример острова Хайнань. Министерство коммерции КНР и 19 других правительственных ведомств разработали циркуляр, содержащий 28 мер по упрощению и либерализации торговли и услуг в зоне свободного порта Хайнань. В рамках торговли товарами предусмотрены 13 мер, включая разрешение определенным регионам в качестве эксперимента ослабить контроль над импортом и экспортом сырьевых ресурсов, таких как сырая и очищенная нефть. Также предусмотрена отмена тарифного квотирования на импорт сахара в свободном порту Хайнань [China rolls out 28 policies...].

Что же касается проектов строительства новых портов в рамках МШП, то можно выделить три экономических критерия для оценки их выполнимости: близость к основным линиям морских коммуникаций, близость к существующим портам и степень экономической взаимосвязанности с сухопутными проектами. При этом следует учитывать, что неравномерное пространственное распределение морских путей сообщения на региональном и межрегиональном уровнях порождает существенные различия для морского сообщения и экономической совместимости регионов вдоль МШП. Западная, Южная и Северо-Восточная Азия имеют наибольшую судоходную совместимость с другими регионами, поскольку пространственное распределение потенциала морского судоходства формируется по принципу «центр — периферия». Следовательно, Юго-Восточная, Северо-Восточная, Западная Азия и Европа являются доминирующими регионами МШП [Traffic Inequality and Relations..., p. 20.].

В настоящее время строятся семь портов и контейнерных терминалов: два в Малайзии, по одному на Мьянме и в Бангладеш (Читта-

гонг), два на Шри-Ланке (Хамбантота и Коломбо) и один на Мальдивах (остров Ган). Кроме того, Китай строит четыре порта и контейнерных терминала в Красном море и еще шесть, в дополнение к Джибути, на восточном побережье Африки — от Кении и Танзании до Мозамбика и Мадагаскара. В общей сложности Китай участвует в строительстве 18 портов и железнодорожных линий в районе Индийского океана [What Lies Behind China's...]. В связи с этим видятся логичными обсуждаемые в специальной юридической литературе мнения о том, что государства — участники МШП обязаны будут не только осуществлять стыковку строительства портовой инфраструктуры на своих территориях, но и создать систему унифицированных технических регламентов и стандартов в рамках МШП.

С продвижением МШП тесно связаны экономические коридоры Китай—Пакистан и Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма. Китайские государственные корпорации подписали соглашение с Мьянмой о выделении ей 7,3 млн долл. на строительство глубоководного порта и 2,7 млн долл. на создание индустриального парка в специальной экономической зоне Кьяукпью на побережье Бенгальского залива. К этому стратегически расположенному населенному пункту выходят нефтепровод и газопровод из г. Кунминя в южнокитайской провинции Юннань, строительство которых обошлось в 1,5 млрд долл. [China's Maritime Silk Road Strategic..., p. 4].

В последнее время стали очевидными риски данного проекта, поскольку трубопроводы проходят через провинцию Ракхайн. После того, как повстанцы проживающей там народности рохинджа в августе 2017 г. совершили ряд нападений на полицейские посты, армия Мьянмы начала военную операцию, которая сопровождалась массовым насилием и привела к гуманитарному кризису.

Вместе с тем, целью данного проекта является ориентирование транспортных потоков в обход уязвимого Малаккского пролива и содействие развитию юго-западных регионов Китая. По мнению некоторых западных экспертов, «существуют обоснованные опасения по поводу того, что Мьянма попадет в опасную экономическую зависимость от Китая», особенно если правительство страны будет вынуждено прибегнуть к китайским кредитам для своего участия в строительстве порта и специальной экономической зоны, которые в

совокупности могут достигнуть 5 % ВВП Мьянмы [China's Maritime Silk Road Strategic..., p. 4].

Развитие порта Гвадар — ключевой элемент создания Китайско-Пакистанского экономического коридора. Учитывая наличие двух других крупных портов в Пакистане (возможности для расширения потенциала которых уже исчерпаны), проект в Гвадаре призван обеспечить доставку и перевалку до 1 млн тонн грузов в год, а также создание важной промышленной и транспортной инфраструктуры. Однако реализации указанного проекта сопутствуют риски, касающиеся безопасности китайских рабочих, националистических волнений в провинции Белуджистан и потенциального невозврата кредитов Китаю. США и другие участники четырехстороннего диалога по безопасности (Quad) обеспокоены перспективой базирования в Гвадаре ВМС Китая, что, по их мнению, приведет к усилению военного присутствия КНР в Индо-Тихоокеанском регионе [China's Maritime Silk Road Strategic..., p. 11].

Опасения подобного рода ведут к тому, что страны Quad, например, Австралия предпочитают не участвовать в проектах МШП или сворачивать уже начатые. В мае 2021 г. Государственный комитет по развитию и реформам КНР заявил о приостановке участия китайской стороны в стратегическом экономическом диалоге с Австралией на неопределенный срок. Главной причиной считается аннулирование Канберрой меморандума австралийского штата Виктория об его участии в ИПП в силу «несоответствия внешнеполитическим интересам». Австралийское правительство также обратилось в Министерство обороны с просьбой рассмотреть вопрос об отмене 99-летней аренды порта Дарвин китайской компанией *Landbridge Group* «по соображениям национальной безопасности» [Гарин].

По мере реализации проектов МШП Китай наращивает там свое военно-морское присутствие. В 2013 г. китайская атомная подводная лодка впервые вышла в Индийский океан. Тогда же Китай арендовал участок земли в Джибути для создания пункта материально-технического снабжения с целью активизации антипиратских операций своего флота в Аравийском море. Объект в Джибути был построен в рекордные сроки, и с тех пор туда до 10 раз в год заходят китайские военно-морские суда. А с 2018 г. китайские под-



лодки несколько раз заходили в порты на Шри-Ланке и в пакистанский Гвадар.

Наращивание китайского военно-морского присутствия в акваториях МШП вполне логично, поскольку оно обусловлено необходимостью обеспечить безопасность пролегающих там морских торговых путей. На шестых по счету регулярных китайско-пакистанских учениях «Морские стражи» в январе 2020 г. впервые отрабатывались совместные поисково-спасательные операции с участием подводного флота. Учения начались в пакистанском порту Карачи и прошли в Аравийском море. Их цель заключалась в отработке кооперации в деле обеспечения морской безопасности и противодействия морскому терроризму и преступности. [China, Pakistan joint...].

В феврале 2021 г. Пакистан пригласил флоты 45 стран, включая Китай, США и Россию, для участия в совместных военно-морских учениях в Аравийском море. В них впервые за последние 10 лет одновременно участвовали военно-морские суда РФ и стран НАТО. По официальным заявлениям, цель учений *Aman* (мир) — укрепление международного сотрудничества в противодействии пиратству, терроризму и другим угрозам морской безопасности и стабильности. Командующий пакистанским флотом адмирал Н. Ашраф отметил в связи с этим, что финансово-техническое участие Китая в строительстве инфраструктурных объектов и поддержании безопасности морских торговых путей имеет «исключительно большое значение» для обеспечения национальной безопасности, стабильности и безопасности на морях. В первую очередь речь идет о ключевом для ИПП многомиллионном проекте Китайско-Пакистанского экономического коридора [Pakistan to Host Russia...].

Можно согласиться с мнением экспертов о том, что китайские проекты в рамках МШП не являются ни чисто военными, ни чисто коммерческими, хотя эти их аспекты тесно взаимосвязаны и взаимообусловлены.

Анализируя не только экономические и военные стороны строительства МШП, но и его правовые перспективы, следует отметить, что проект призван более интенсивно развивать правовое сопровождение кооперации стран-участниц в области финансов и информационно-коммуникационных сферах. Создание правовых ос-

нов развития электроэнергетики, туризма, научно-технического сотрудничества логически может вносить вклад в общее юридическое обеспечение процессов, касающихся реализации как геостратегических, так и экономических интересов КНР. В части реализации последних МШП призван связать китайские порты с рынками Европы, Индии, Персии и Аравийского полуострова, простираясь вдоль берегов Вьетнама, Малайзии, Индонезии, Таиланда, Индии, Шри-Ланки, Пакистана, а также стран Персидского залива и др.

Кроме того, КНР перенаправляет потоки экспорта товаров и капиталов из Китая в ряд африканских и азиатских стран, которые до сих пор не стали активными участниками мировой торговли. Подобные связующие процессы при лидерстве Китая имеют интересную особенность, значительно отличающую их от интеграционных процессов, например, в Западной Европе. Так, в своей правовой основе МШП — это намечающийся альянс экономически и финансово более слабых и малочисленных в сравнении с Китаем стран-участниц, с которыми КНР заключает двусторонние экономические соглашения (хотя в Африке был избран иной алгоритм — Китай согласовал с Африканским союзом и начал реализовывать план развития региональных коммуникаций, призванных связать все 54 африканские страны). Участники же западноевропейской интеграции — это чаще всего страны, сопоставимые по своему демографическому и экономическому потенциалу.

Особенность *институциональной* модели взаимодействия в рамках МШП заключается не в формировании наднациональных управленческих структур, а в «точечном» использовании полезного для КНР экономического опыта каждой страны-участницы и их территорий. Благоприятность же правовых перспектив общего интеграционного объединения зависит от профессионализма унификации соответствующего законодательства стран МШП. Опыт правового строительства стран-участниц, по идее, должен быть использован при разработке будущей правовой модели нового интеграционного типа с учетом особенностей сотрудничества с 10-ю странами Юго-Восточной Азии (Индонезия, Малайзия, Сингапур, Филиппины, Таиланд, Бруней, Вьетнам, Лаос, Камбоджа, Мьянма) в рамках реализованной инициативы «АСЕАН + 1». При таком подходе динами-

ка экономического и правового сближения всегда определяется политическим руководством государств.

Итак, МШП, позиционируясь как трансконтинентальный экономический коридор с сетью соответствующих китайских инфраструктур (с объемом производства до 21 трлн долл. при населении, превышающем 4,4 млрд человек), даст импульс созданию обширного правового пространства, находящегося под политическим влиянием КНР. Отметим, что, контуры региональной интеграции в рамках МШП выстраиваются Китаем с учетом необходимости разрешить имеющиеся территориальные морские споры между КНР и сопредельными странами, в том числе в Южно-Китайском море. Данное обстоятельство, а также активизация мер по созданию специализированных международных морских судов в городах Шэньчжэнь и Сиань должны привести к улучшению правовой атмосферы и внешнеполитического климата в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Указанные специализированные суды будут призваны разрешать связанные с МШП правовые проблемы, приглашая к участию в соответствующих процессах зарубежных юристов — специалистов в сфере международного морского права. Следует отметить, что эти суды могут быть созданы (даже организационно находясь под государственным контролем КНР) по образцу Международного коммерческого суда в Сингапуре или иных специализированных судов, арбитражей, международного трибунала по разрешению морских споров.

Таким образом, Китай предстает перед мировым сообществом в качестве активного актора, вносящего свой вклад в решение международных морских проблем. Первым нормативным актом КНР по регулированию юридических вопросов, связанных с функционированием морских судоходных трасс, стала Белая книга Китая по арктической политике — Положение Китая в Арктике, опубликованная пресс-канцелярией Госсовета Китая 28 января 2018 г. [Куан Цзенцзюнь, Оу Кайфэй, с. 84—91]. Будет ли опубликован нормативный документ правительства Китая по вопросам правовой реализации МШП по аналогии с Белой книгой по арктической политике КНР? Вопрос представляется особо актуальным ввиду того, что арктическая повестка Китая в рамках «Ледового Шелкового пути» логически увязывается Пекином с его стратегическими походами к МШП.

### Библиографический список

Гарин Артем. Очередная «низшая точка» в отношениях Австралии и Китая?. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/30048> (дата обращения: 11.05.2021).

Куан Цзенцзюнь, Оу Кайфэй. Новая политика Китая по Арктике (О Белой Книге «Политика Китая в Арктике») // *Мировая экономика и международные отношения*. 2019. Том. 63. № 17. С. 84—91.

Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // *Business and Financial Outlook*. 2018. P. 21—22.

China rolls out 28 policies liberalizing trade in Hainan. URL: <https://en.imsilkroad.com/p/321180.html> (accessed: 11.05.2021).

China, Pakistan joint naval exercise first in a series. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176034.shtml> (accessed: 11.05.2021).

China's Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region / Editor Nicholas Szechenyi. Center for Strategic and International Studies. March 2018.

How China's Belt and Road Initiative Went Astray. URL: <https://thediplomat.com/2020/05/how-chinas-belt-and-road-initiative-went-astray/> (accessed: 08.05.2020).

Pakistan to Host Russia, NATO Members for Joint Naval Drill. URL: <https://www.voanews.com/south-central-asia/pakistan-host-russia-nato-members-joint-naval-drill> (accessed: 11.05.2021)

Traffic Inequality and Relations in Maritime Silk Road: A Network Flow Analysis // *International Journal of Geo-Information*. January. 2021.

What Lies Behind China's Belt and Road Initiative? URL: <https://thewire.in/world/china-belt-and-road-initiative-trade> (accessed: 11.05.2021).

### References

China rolls out 28 policies liberalizing trade in Hainan. URL: <https://en.imsilkroad.com/p/321180.html> (accessed: 11 May, 2021).

China, Pakistan joint naval exercise first in a series. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1176034.shtml> (accessed: 11 May, 2021).

China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape, *OECD Business and Financial Outlook*, 2018: 21—22.

---

China's Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region / editor Nicholas Szechenyi. *Center for Strategic and International Studies*. March 2018.

Garin, Artyom (2021). Ocherednaya 'nizshaya tochka' v Otnoshenyakh Avstralii I Kitaya? [Another "low point" in relations between Australia and China?]. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/30048> (accessed: 11 May, 2021). (In Russian)

How China's Belt and Road Initiative Went Astray. URL: <https://thediplomat.com/2020/05/how-chinas-belt-and-road-initiative-went-astray/> (accessed: 11 May, 2021).

Kuang Jenjun, Ou Kaifei (2019). Novaya politika Kitaya po Arktike (o Beloi Knige "Politika Kitaya v Arktike") [China's New Arctic Policy (about the White Paper "China's Arctic Policy")], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya [World Economy and International Relations]*, vol.: 63:17: 84—91 (In Russian).

Pakistan to Host Russia, NATO Members for Joint Naval Drill. URL: <https://www.voanews.com/south-central-asia/pakistan-host-russia-nato-members-joint-naval-drill> (accessed: 11 May, 2021).

Traffic Inequality and Relations in Maritime Silk Road: A Network Flow Analysis, *International Journal of Geo-Information*, January 2021.

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. URL: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1249618.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml) (accessed: 11 May, 2021).

What Lies Behind China's Belt and Road Initiative?. URL: <https://thewire.in/world/china-belt-and-road-initiative-trade> (accessed: 11 May, 2021).