

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE

**POBUDA EN PAS, ENA CESTA: KONCEPT, DOSEDANJI RAZVOJ IN
PERSPEKTIVE**

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Yaxuan Li, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Pobuda En pas ena cesta: Dosedanji razvoj in perspektive s svetovalcem red. prof. dr. Mojmirjem Mrakom

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.
11. da sem preverila verodostojnost informacij, ki izhajajo iz zapisov na podlagi uporabe orodij umetne inteligence.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študentke: _____

KAZALO

| | |
|---|-----------|
| 1 UVOD | 1 |
| 2 ZGODOVINSKO OZADJE | 1 |
| 2.1 Svilna pot v antičnih časih | 2 |
| 2.2 Pobuda En pas, ena cesta 2013–2023 | 3 |
| 3 TRENUTNI RAZVOJNI PROCES | 6 |
| 3.1 Azija s primerom Pakistana..... | 8 |
| 3.2 Afrika s primerom Kenije..... | 13 |
| 3.3 Evropa s primerom Italije..... | 17 |
| 3.4 Razvojni proces v Evropski uniji – startegija globalnega portala | 20 |
| 4 ANALIZA POBUDE EN PAS, ENA CESTA | 20 |
| 4.1 Pozitivne lastnosti in prednosti..... | 20 |
| 4.2 Tveganje in kritika | 21 |
| 5 SKLEP | 23 |
| LITERATURA IN VIRI..... | 24 |

KAZALO TABEL

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Pobuda En pas, ena cesta v sklopu kitajske politike odpiranja..... | 4 |
| Tabela 2: Azijske države, ki so se pridružile pobudi En pas, ena cesta..... | 8 |
| Tabela 3: Prvih 5 azijskih držav po številu prebivalcev | 11 |
| Tabela 4: Projekt kitajsko-pakistanskega gospodarskega koridora, znesek naložb v posamezen sektor..... | 12 |
| Tabela 5: Afriške države, ki so se pridružile pobudi En pas, ena cesta | 13 |
| Tabela 6: Evropske države, ki so se pridružile pobudi En pas, ena cesta..... | 18 |

KAZALO SLIK

| | |
|---|---|
| Slika 1: Gospodarski pas svilne poti..... | 5 |
| Slika 2: Vrednost kitajskega uvoza in izvoza s partnerskimi državami pobude En pas, ena | |

| | |
|--|----|
| cesta in delež v celotni kitajski trgovini (2013–2022) | 7 |
| Slika 3: Struktura naložb in gradnje pobude En pas, ena cesta po sektorju, 2014–2022 (v milijardah USD) | 7 |
| Slika 4: Poročilo o naložbah v kitajski pobudi En pas, ena cesta 2014–2022 | 8 |
| Slika 5: Zemljevid Pakistana | 10 |
| Slika 6: Diagram kitajsko-pakistanskega gospodarskega koridora | 11 |
| Slika 7: Kitajska posojila Afriki 2000–2022 | 14 |
| Slika 8: Kitajska posojila desetim največjim posojilojemalcem iz afriških držav, 2000–2022 | 15 |
| Slika 9: Zemljevid Kenije | 16 |
| Slika 10: Obseg kitajskih naložb v zelene površine Evrope prehitava obseg združitvev in prevzemov (v milijardah EUR) | 19 |
| Slika 11: Podatkovna zbirka o kitajskem financiranju razvoja v tujini | 21 |
| Slika 12: Energetska sestava kitajskega finančnega sektorja v tujini | 22 |

SEZNAM KRATIC

AfDB – (angl. African Development Bank); Afriška razvojna banka

angl. – angleško

BRI – (angl. Belt and Road Initiative); Pobuda En pas, ena cesta

CPEC – (angl. China-Pakistan Economic Corridor); Kitajsko-pakistanski gospodarski koridor

EAC – (angl. East African Community); Vzhodnoafriška skupnost

EU – (angl. European Union); Evropska unija

GGI – (angl. Global Gateway Initiative); Strategija Global Gateway

IBRD – (angl. International Bank for Reconstruction and Development); Mednarodna banka za obnovo in razvoj

IDA – (angl. International Development Association); Mednarodno združenje za razvoj

MSRI – (angl. 21st-Century Maritime Silk Road); Pomorska svilna pot 21. stoletja

PRC – (angl. People's Republic of China); Ljudska republika Kitajska

SGR – (angl. Standard Gauge Railway); Standardna tirna železnica

USD – (angl. US dollar); ameriški dolar

1 UVOD

Od leta 2013, ko je kitajska vlada predstavila pobudo En pas, ena cesta (angl. Belt and Road Initiative, v nadaljevanju BRI), je minilo že več kot deset let. Glavni projekti te pobude segajo prek Azije, Afrike in Evrope. Kljub temu se večina trenutnih raziskav osredotoča na gradnjo projektov v posameznih partnerskih državah, ne osredotočajo pa se na celoviti pogled razvoja kitajskega BRI v luči dosedanjega razvoja na celinah. Namen te zaključne naloge je sistematično predstaviti ozadje, splošno strukturo in trenutno stanje razvoja BRI z upoštevanjem zgodovinskih in sodobnih trgovskih tokov.

Pri metodologiji sem uporabila metodo analize virov, ki zajema ustrezno literaturo in podatke, vključno z akademskimi in vladnimi dokumenti ter poročili nacionalnih in mednarodnih organizacij. S tem sem hotela povzeti sedanje stanje in ugotoviti prednosti in pomanjkljivosti BRI v zadnjem desetletju. V zaključni nalogi so podatki predstavljeni tudi v obliki grafov in diagramov, ki kažejo kitajske naložbe v projekte pobude BRI in njen strateški pomen v sodelovanju z različnimi celinami.

Zaključna seminarska naloga je sestavljena iz treh glavnih delov. V prvem delu sem se osredotočila na nastanek in preoblikovanje starodavne svilne poti v kontekstu kitajske zgodovine ter njen vpliv na gospodarsko trgovino med vzhodom in zahodom. Raziskovala sem tudi ozadje in motivacijo za pobudo BRI, kot jo predstavlja predsednik Xi Jinping.

V drugem delu je opisano sedanje stanje pobude v Aziji, Afriki in Evropi. Prikazani so povezani trgovinski in gospodarski ukrepi ter primeri sodelovanja posameznih držav na različnih celinah.

V tretjem delu so identificirane prednosti in slabosti BRI. Vključila sem vidike, ki so bili do zdaj predmet številnih razprav. Vsebinski del se nato zaključí s sklepom, v katerem povzamem vsebino celotne naloge.

2 ZGODOVINSKO OZADJE

Glede nastanka svilne poti obstaja veliko različnih mnenj in zapisov. Kljub temu je splošno znano, da je omenjena pot res začela uspevati in povezovati starodavne vzhodne in zahodne civilizacije Evrazije, od dinastije Zahodni Han na Kitajskem (od leta 206 pred našim štetjem) (v nadaljevanju pr. n. št.) do leta 8 našega štetja (v nadaljevanju n. št.). V obdobju cesarja

Wuja iz dinastije Han je gospodarstvo doseglo vrhunec. Trgovci so bili aktivni, ljudje pa so imeli obilo trgovinskih priložnosti in potreb. Hkrati so se srečevali z vojaškimi izzivi, zlasti z grožnjo ljudstva Xiongnu (Huni), zaradi česar so bili vojaški izdatki ogromni (Liu, 2010).

V tem kontekstu se je Zahodni Han odločil odposlati poslanca v zahodne regije in odpreti kopenske prehode, kar bi krepilo prijateljske vezi z državami na zahodu. Ta proces je postopoma oblikoval starodavno svilno pot, ki jo zdaj poznamo vsi (Church in drugi, 2018).

2.1 Svilna pot v antičnih časih

Svilna pot je bila v starih časih glavna trgovska pot, ki je povezovala vzhod in zahod. Pomembno vlogo je imela tudi pri gospodarski, politični in kulturni izmenjavi med vzhodnim in zahodnim svetom (Gan, 2009).

Ime poti je predlagal baron Ferdinand von Richthofen konec 19. stoletja v svoji knjigi Kitajska. V njej je opisal, kako je od leta 114 pred našim štetjem do leta 127 n. št. ta zahodna regija uporabljala svilo, srebro in drugo blago kot medij med Kitajsko in srednjo Azijo ter Kitajsko in Indijo. Ta izraz je bil hitro sprejet in so ga začeli uradno uporabljati akademiki in tudi javnost. Pozneje je nemški zgodovinar Herman v knjigi Starodavna svilna pot med Kitajsko in Sirijo, ki je izšla na začetku 20. stoletja, še razširil koncept svilne poti na zahodno obalo Sredozemlja in Malo Azijo, kar je določilo osnovno konotacijo poti. To je kopenski trgovski kanal za starodavno Kitajsko prek Srednje Azije proti Južni Aziji, Zahodni Aziji, Evropi in Severni Afriki (Andrea, 2014).

Svilna pot, v kitajskih virih, se je začela z Zhang Qianom, ki je v času dinastije Zahodni Han (2. stoletje pr. n. št.) začel to trgovsko pot. Tradicionalna svilna pot se je začela iz Chang'ana, starodavne prestolnice Kitajske, nato pa je potekala skozi srednjeazijske države, prešla v današnji Afganistan ter se naprej vila proti zahodu čez gorovje Zagros do mest Ecbatana (Iran) in Merv (Turkmenistan) do Selevcije. Od tam je pot nadaljevala ob reki Tigris, mezopotamskega mesta sodobnega Iraka, in Palmire v Siriji, do Ktezifona (glavnega mesta Parta), nato čez Sirsko puščavo v grško-rimski svet. Poti iz teh mest so se povezovale tudi s pristanišči vzdolž sredozemske obale, iz katerih so blago pošiljali v mesta po rimskem imperiju in v Evropo (Onion in drugi, 2023).

To je najbolj znan odsek svilne poti, vendar ni edini. Opisana trgovska pot je znana kot »Svilna pot po kopnem«. Med blagom, ki so ga prenašali za trgovanje po tej dolgi poti, je bila kitajska svila najbolj reprezentativna, od tod tudi ime »Svilna pot« (Hansen, 2015).

Zanimivo je, da svilna pot ni bila »cesta«, ampak neoznačena mreža cest, ki je potekala med gorami, skozi puščavo in po oceanih.

Svilna pot, ki je skupno merila več kot 6.400 kilometrov (Editors of Encyclopaedia Britannica, 2024), je bila epicenter enega prvih valov globalizacije. Ta je povezoval vzhodne in zahodne trge, spodbudil neizmerno bogastvo ter prepletel kulturne in verske tradicije. Dragocena kitajska svila, začimbe, žad in drugo blago so se preselili na zahod, Kitajska pa je prejemale zlato, druge plemenite kovine, slonovino in steklene izdelke (Andrea, 2014).

Druga znana pot je bila »Pomorska svilna pot«, ki je povezovala Vzhodno Azijo, Jugovzhodno Azijo, Južno Azijo, Zahodno Azijo, Vzhodno Afriko in Sredozemsko morje (Sen, 2023). Namen pomorske svilne poti je bil poudariti številna omrežja, ki se raztezajo čez morska geografska območja, povezujejo regije po vsem svetu in so pogosto obsežnejša od kopenskih poti. Prej nepovezana območja se lahko povežejo bolj neposredno. Tudi čezoceanska plovila so se srečevala s številnimi nevarnostmi, zlasti z neprijetnimi vremenskimi razmerami in piratstvom, vendar je najbolj očitna ta, da politična nestabilnost manj prizadene pomorske poti in se lažje izognejo konfliktnim območjem (Park, 2012). Ladje so tudi primernejše za prevoz večjega tovora. Zato pomorska svilna pot ni enaka kopnemu potovanju po svilni poti. Kljub temu sta obe močno vplivali na svet (Billé in drugi, 2022).

2.2 Pobuda En pas, ena cesta 2013–2023

Od trenutka, ko je Xi Jinping prevzel položaj generalnega sekretarja centralnega komiteja Komunistične partije Kitajske konec leta 2012, so bile »kitajske sanje« o »velikem nacionalnem preporodu« zaščitni znak njegovega mandata kot predsednika (HKTDC Research, brez datuma).

Xi Jinpingova miselnost je postavila dolgoročni razvojni načrt v dve fazi. Prva, od leta 2020 do 2035, predstavlja socialistično modernizacijo, vključno z uresničitvijo BRI (Peters, 2019). BRI je predstavljal sistematičen projekt. Njegov namen je bil izboljšati naložbe, infrastrukturo in trgovino v Afriki, Evropi in Aziji, s ciljem spodbujanja globalne rasti in razvoja (Githaiga in drugi, 2019).

Zamisel o novem »gospodarskem pasu svilne poti«, zdaj znana kot BRI, ki jo je predstavil predsednik Xi med svojo turnejo po srednjeazijskih republikah oktobra 2013, je večinoma osredotočena na železniške proge, ki povezujejo več mest na zahodu Kitajske z Evropo prek

Srednje Azije, Irana in Turčije, Balkana in Kavkaza, torej več kot 11.000 kilometrov dolge evrazijske celine. Kitajske oblasti so to infrastrukturo videle kot prvi korak k oblikovanju evrazijskega »gospodarskega koridorja«, ki bi omogočal razvoj neobalnih srednjeazijskih gospodarstev in njihovo prihodnjo integracijo z evropskimi in azijskimi trgi. Upali so, da bosta liberalizacija trgovine in okrepljeno finančno sodelovanje med gospodarstvi, povezanimi z železniškim omrežjem, na koncu pripeljala do nove oblike regionalne gospodarske skupnosti, in, kot je dejal predsednik Xi, spodbudili »občutek skupne usode« med kitajskimi sosedi (Haggai, 2016).

»Vizija in ukrepi za spodbujanje gradnje gospodarskega pasu svilne poti in pomorske svilne poti 21. stoletja« so bili uradno objavljeni leta 2015, pri čemer je BRI sledila načelom mirnega sobivanja, enakosti in vzajemne koristi, odprtosti in sodelovanja, spoštovanja zakonov trga in mednarodno sprejetih pravil ter upoštevanja načela vzajemne koristi in situacije dvojne zmage (angl. win-win), pa tudi temeljnim konceptom mirnega sodelovanja, odprtosti in vključenosti, vzajemnega učenja in razumevanja ter vzajemne koristi in situacije dvojne zmage (Belt and Road Portal, brez datuma).

V tabeli 1 so predstavljene BRI v sklopu kitajske politike odpiranja, da jasno opredeljuje osnovna načela, tarčna območja, prednostne sektorje, okvir sodelovanja in izvedbeni organ. Trgovina in naložbe so pomemben del BRI, pri čemer Kitajska upa, da bo vzpostavila trajnostni svetovni trgovinski sistem, v ospredju katerega bo Kitajska spodbujala liberalizacijo in olajševanje trgovine in naložb ter razširila trgovinska območja.

Tabela 1: Pobuda En pas, ena cesta v sklopu kitajske politike odpiranja

| | |
|--------------------------|---|
| Osnovno načelo | <ol style="list-style-type: none"> 1. Spoštovanje suverenosti, vzajemne nedotakljivosti, nevmešavanja v notranje zadeve, mirnega sobivanja, enakosti in vzajemnosti, 2. odprt okvir, 3. odnosi, ki temeljijo na sodelovanju, 4. mehanizem trga in 5. odnosi, v katerih zmagajo vsi, ki so koristni za vse. |
| Ciljno območje | <ol style="list-style-type: none"> 1. Povezovanje vzhodnoazijskih in evropskih gospodarskih območij in 2. obsežna notranja območja med njimi. |
| Prednostni sektor | <ol style="list-style-type: none"> 1. Usklajevanje politik, 2. razvoj infrastrukture (promet, energija, komunikacije), 3. trgovinsko in naložbeno sodelovanje (olajševanje, zmanjševanje ovir, izboljšanje naložbenega okolja in sporazumi o prosti trgovini), 4. finančno sodelovanje (širitev menjave valut, gojenje azijskega trga |

se nadaljuje

Tabela 1: Pobuda En pas, ena cesta v sklopu kitajske politike odpiranja (nad.)

| | |
|--------------------------|--|
| | obveznic, Azijska banka za infrastrukturne naložbe, Nova razvojna banka in Sklad svilne poti) in 5. izmenjava ljudi. |
| Okvir sodelovanja | Šanghajska organizacija za sodelovanje, Združenje držav jugovzhodne Azije plus ena (Kitajska), azijsko-pacifiško gospodarsko sodelovanje, azijsko-evropsko srečanje, gospodarsko sodelovanje v podregiji Veliki Mekong, srednjeazijsko regionalno gospodarsko sodelovanje. |
| Izvedbeni organ | Vsaka provinca/regija na Kitajskem. |

Vir: prirejeno po Ohashi (2018).

Ime En pas, ena cesta je sestavljeno iz dveh delov. En pas se nanaša na kopensko pot in izhaja iz starodavne kopne svilne poti in se osredotoča na razvoj kopenske infrastrukture skozi Srednjo Azijo – »gospodarski pas svilne poti«. Medtem ko se ena cesta nanaša na pomorsko trgovsko pot, ki poudarja širjenje pomorskih plovbnih poti skozi Indijski ocean in Perzijski zaliv – »pomorska svilna pot«. Sliki 1 prikazuje zemljevid gospodarskega pasa svilne poti.

Slika 1: Gospodarski pas svilne poti



Vir: Xinhua (brez datuma)

Bistvo je, da ne glede na to, ali gre za kopensko ali morsko pot, en pas, ena cesta ne pomeni le določene fizične poti, ki jo vidimo v realnosti, temveč koncept in pobudo za skupni razvoj in sodelovanje. Kitajska se bo zanašala na obstoječe dvostranske in večstranske mehanizme med Kitajsko in ustreznimi državami, da bo postopoma uvedla ukrepe, kot so infrastrukturna in prometna povezljivost ter olajševanje trgovine in naložb. Zanaša se na tisočletno dediščino

gospodarstva, humanistike in trgovine svilne poti, kar daje pobudi nov pomen za sodelovanje (State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015).

Poleg kopenskih in pomorskih prometnih poti je državni svet Kitajske leta 2016 objavil 13. petletni načrt nacionalne informatizacije, katerega namen je bil ustvariti »spletno svilno pot« in spodbuditi kitajska podjetja k informacijski tehnologiji, da bi sodelovala v globalnem digitalnem svetu (angl. Digital Silk Road – DSR) (Hong, 2017).

Kitajska vizija BRI zajema populacijo 4,4 milijarde ljudi, s skupnim bruto domačim proizvodom (v nadaljevanju BDP) 21.000 milijard ameriških dolarjev (angl. US dollar, v nadaljevanju USD), kar je ena tretjina svetovnega bogastva, in povezuje nastajajoče trge z močnim potencialom rasti. Kitajska že ima tesne povezave z državami ob tej poti zaradi obstoječega trgovinskega in gospodarskega sodelovanja, hkrati pa upa, da bi se okrepila prometna infrastruktura in ustvarila nova regionalna vozlišča in gruče velikih industrijskih parkov (HKTDC Research, brez datuma).

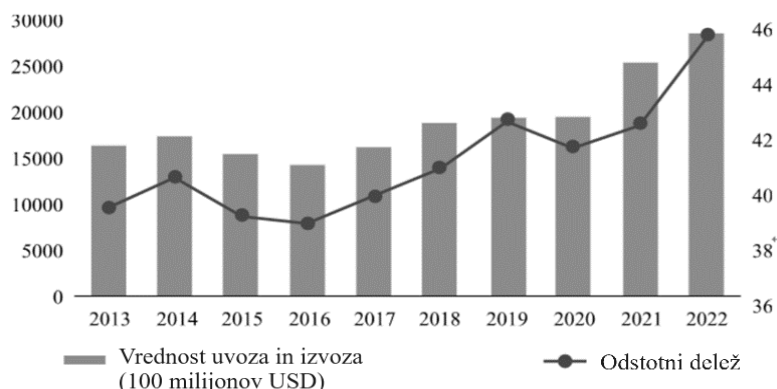
Ob tem strmi k spodbujanju vzpostavitve nove oblike skupne globalizacije, vztrajala pri razvoju in modernizaciji sosednjih držav za doseganje miroljubnega sobivanja in zmagovalnih rezultatov ter spodbujala povezljivost in razvoj infrastrukture v evrazijskih državah (Khan in drugi, 2018).

3 TRENUTNI RAZVOJNI PROCES

V skladu s pobudama »Vizija in dejanja za skupno izgradnjo gospodarskega pasu svilne poti« in »Pomorska svilna pot 21. stoletja« je leta 2019 BRI potekala skozi celine Azija, Evropa in Afrika ter povezovala živahni vzhodnoazijski gospodarski krog na enem koncu in razviti evropski gospodarski krog (Shang, 2019).

Do 24. avgusta 2023 je Kitajska podpisala več kot 200 dokumentov o sodelovanju pri skupni gradnji BRI s 151 državami in 32 mednarodnimi organizacijami, ki zajemajo 83 % držav, s katerimi ima Kitajska diplomatske odnose. S slike 2 je razvidna skupna vrednost uvoza in izvoza med leti 2013 in 2022 med Kitajsko in državami vzdolž BRI, ki je naraščala in dosegla skupno 19.100 milijard USD, dvosmerne naložbe med Kitajsko in partnerskimi državami pa so dosegle skupno 380 milijard USD. Leta 2022 je bila skupna vrednost uvoza in izvoza med Kitajsko in partnerskimi državami skoraj 2.900 milijard USD, kar pomeni 45,4 % celotnega obsega zunanje trgovine Kitajske v istem obdobju in je za 6,2 % več kot leta 2013 (Wang, brez datuma).

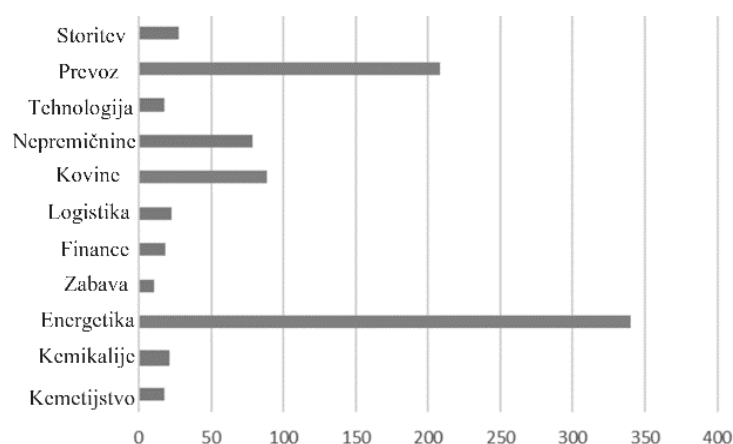
Slika 2: Vrednost kitajskega uvoza in izvoza s partnerskimi državami pobude En pas, ena cesta in delež v celotni kitajski trgovini (2013–2022)



Vir: prirejeno po State Council Information Office of the People's Republic of China (2023).

BRI zajema področja, kot so promet, energija, informacijska tehnologija, kultura in drugo. Pri proučevanju kitajskih naložb v sklopu pobude BRI v obdobju 2014–2022 je bil obseg naložb in gradenj v primerjavi z vsemi drugimi sektorji daleč največji v energetskega sektorju, kar je predstavljeno na sliki 3. Na splošno je energetskega sektorja prejel sredstva v vrednosti 340,3 milijarde USD, sledita mu prometni sektor z 208,3 milijardami in metalurški sektor z 88,5 milijardami USD (Cheng, 2023).

Slika 3: Struktura naložb in gradnje pobude En pas, ena cesta po sektorju, 2014–2022 (v milijardah USD)

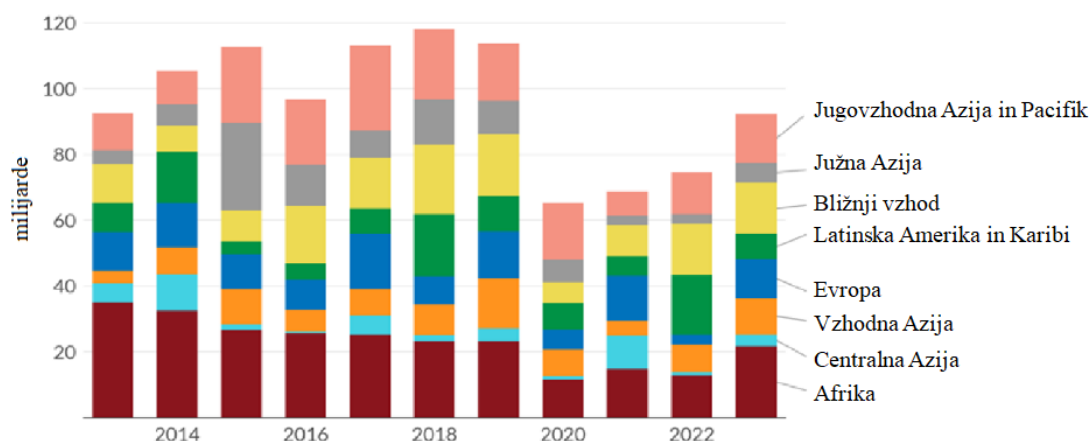


Vir: prirejeno po Cheng (2023).

Geografska razčlenitev skoraj 1.000 milijard USD kitajskih naložb v BRI kaže, da je financiranje osredotočeno na Afriko in jugovzhodno Azijo. To bi lahko bila tudi dodatna pripomba k sedanji usmeritvi BRI, ki se osredotoča na razvojno sodelovanje. V nadaljevanju

so na sliki 4 predstavljene reprezentativne partnerske države v tej pobudi, ki kažejo posebne spremembe in za zdaj očitne težave, ki jih prinaša BRI.

Slika 4: Poročilo o naložbah v kitajski pobudi *En pas, ena cesta* 2014–2022



Vir: prirejeno po Nedopil (2024).

3.1 Azija s primerom Pakistana

Kitajska leži v vzhodni Aziji na zahodni obali Tihega oceana, njeno gospodarstvo pa je v Aziji najrazvitejše. BRI ima široko podporo, saj sta se mu v štirih letih po uvedbi pridružili več kot dve tretjini azijskih držav.

V Aziji se je 25 držav, skupaj s Kitajsko, zavzelo, da se bodo do decembra 2023 pridružile BRI. V tabeli 2 so vse azijske države, ki so se pridružile BRI, navedene v kronološkem vrstnem redu, skupaj z njihovo regijo in dohodkovno skupino.

Tabela 2: Azijske države, ki so se pridružile pobudi *En pas, ena cesta*

| | Država | Regija | Dohodkovna skupina | Verjetni datum pridružitve |
|---|--------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1 | Kambodža | Vzhodna Azija in Pacifik | Nižji srednji dohodek | 01.12.2013 |
| 2 | Mongolija | Vzhodna Azija in Pacifik | Nižji srednji dohodek | 01.12.2014 |
| 3 | Pakistan | Južna Azija | Nižji srednji dohodek | 01.12.2015 |
| 4 | Kirgiška republika | Evropa in Srednja Azija | Nižji srednji dohodek | 01.12.2016 |
| 5 | Tajska | Vzhodna Azija in Pacifik | Višji srednji dohodek | 01.12.2017 |
| 6 | Indonezija | Vzhodna Azija in Pacifik | Nižji srednji dohodek | 01.03.2015 |
| 7 | Uzbekistan | Evropa in Srednja Azija | Nižji srednji dohodek | 01.06.2015 |
| 8 | Kazahstan | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.08.2015 |

se nadaljuje

Tabela 3: Azijske države, ki so se pridružile pobudi En pas, ena cesta (nad.)

| | | | | |
|----|--------------------------|--------------------------|-----------------------|------------|
| 9 | Papua Nova Gvineja | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.07.2016 |
| 10 | Mjanmar | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.08.2017 |
| 11 | Nova Zelandija | Vzhodna Azija in Pacifik | Visoki dohodki | 01.03.2017 |
| 12 | Šrilanka | Južna Azija | Nišji srednji dohodek | 01.04.2017 |
| 13 | Vzhodni Timor | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.04.2017 |
| 14 | Malezija | Vzhodna Azija in Pacifik | Višji srednji dohodek | 01.05.2017 |
| 15 | Nepal | Južna Azija | Nizki dohodki | 01.05.2017 |
| 16 | Turkmenistan | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.06.2017 |
| 17 | Maldivi | Južna Azija | Višji srednji dohodek | 01.08.2017 |
| 18 | Filipini | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.11.2017 |
| 19 | Vietnam | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.11.2018 |
| 20 | Tonga | Vzhodna Azija in Pacifik | Višji srednji dohodek | 01.03.2018 |
| 21 | Singapur | Vzhodna Azija in Pacifik | Visoki dohodki | 01.04.2019 |
| 22 | Koreja, Rep. | Vzhodna Azija in Pacifik | Visoki dohodki | 01.05.2020 |
| 23 | Niue | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.07.2018 |
| 24 | Laoška ljudska republika | Vzhodna Azija in Pacifik | Nišji srednji dohodek | 01.09.2018 |
| 25 | Tadžikistan | Evropa in Srednja Azija | Nizki dohodki | 01.10.2018 |

Vir: lastno delo na podlagi Green Finance and Development Center (2023).

Poraba kitajskih naložb v vzhodnoazijskih državah se je do leta 2023 povečala za 91 % na 9,8 milijard USD. Azijsko-pacifiška regija je največja prejemnica kitajskih naložb. Medtem se v primerjavi z letom 2022 tudi v Srednji Aziji razlikujejo trendi, kjer so se naročila gradbenih del povečala za 368 %, naložbe pa za 53 %. Do leta 2023 naj bi naložbe v srednjeazijskih državah predstavljale 10 % vseh kitajskih poslov v azijsko-pacifiški regiji. Južnoazijske države pa so glavne prejemnice kitajskih gradbenih poslov, saj naj bi do leta 2023 predstavljale 33,8 % vseh gradbenih poslov v azijsko-pacifiški regiji, kar je za 185 % več kot leta 2022. Obseg kitajskih naložb, ki jih absorbirajo vzhodnoazijske države, je leta 2023 dosegel 9,8 milijard USD (Nedopil in drugi, 2024).

Glede sektorskih trendov je kitajska udeležba v azijsko-pacifiški regiji še naprej osredotočena na infrastrukturo, zlasti na energetiko in promet, ki predstavljata 29 % oziroma 16 %. To je razmeroma velik premik od prometa (25 %) leta 2022. Tudi tehnološki sektor je leta 2023 prehitel promet in predstavlja 22 % kitajskega udejstvovanja v Aziji in Pacifiku. Naložbe Kitajske v kovine in rudarstvo predstavljajo 14,5 % vseh naložb, kar je več kot leta 2022, ko so znašale 8 % (Nedopil in drugi, 2024).

Pakistan ima v Aziji zelo pomembno vlogo pri BRI. Kitajsko-pakistanski gospodarski koridor (angl. China-Pakistan Economic Corridor, v nadaljevanju CPEC), s katerim sodeluje, prav tako velja za ključno sodelovanje za razvoj. Pakistan je med državami, ki so prve priznale Ljudsko republiko Kitajsko (angl. People's Republic of China – PRC). Sporazum o prosti trgovini je bil podpisan v Islamabadu leta 2006, kar je vodilo do izrazitega dviga trgovinskega obsega med Pakistanom in Kitajsko. Po podpisu tega sporazuma se je dohodek trgovine med državama v letu 2017 povečal s 5,2 milijard na 20 milijard USD. Po tem trgovinskem sporazumu je Kitajska postala druga glavna uvoznica za Pakistan in od takrat imata ti dve državi prijateljske odnose (Kanwal, 2023).

Z geografskega vidika ima Pakistan strateško lego na križišču treh pomembnih regij – Južne, Srednje in Zahodne Azije in je ena od 15 držav, ki imajo kopensko mejo s Kitajsko. Na sliki 5 je prikazan zemljevid Pakistana. Njegovo glavno globokomorsko pristanišče Gwadar zagotavlja neposreden dostop do Indijskega oceana in širše ter je najkrajša morska pot do zahodne Kitajske za vse države Srednje Azije, ki nimajo dostopa do morja (Khetran, 2017). Ta geografska povezava je ključna za trgovino, energijo in povezovalne poti. CPEC je najboljši primer te povezave, saj povezuje mesto Kašgar na zahodu Kitajske s pakistanskim pristaniščem Gwadar, kar Kitajski omogoča dostop do Arabskega morja in nato do Indijskega oceana (Nichols, 2017).

Slika 5: Zemljevid Pakistana



Vir: Pakistan map and satellite image (brez datuma).

Kot je razvidno iz tabele 3, je bil Pakistan leta 2023 četrta največja država med vsemi azijskimi državami po številu prebivalcev, to pa se je povečalo po 1,98-odstotni stopnji od

leta prej, kar je največ med prvimi petimi državami. To tudi kaže, da je v Pakistanu veliko delovne sile, kar pomeni, da sta tam večji trg in priložnost za gospodarski razvoj (Population Division, 2022).

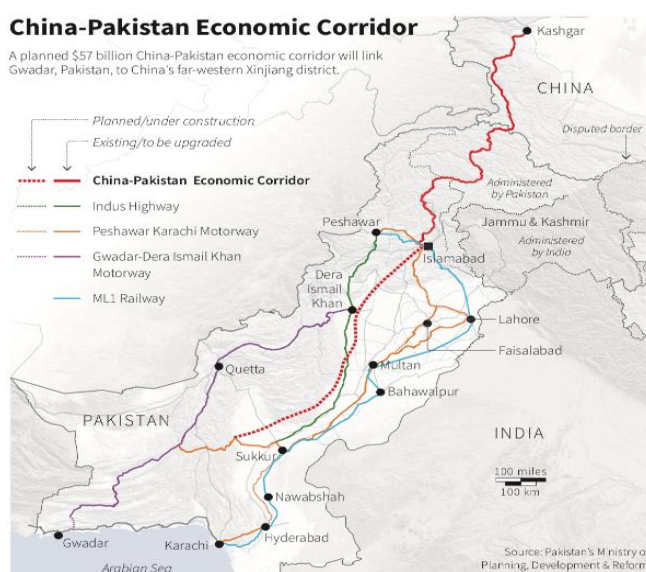
Tabela 4: Prvih 5 azijskih držav po številu prebivalcev

| | Država (ali odvisno območje) | Število prebivalstva (2023) |
|---|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | Indija | 1.441.719.852 |
| 2 | Kitajska | 1.425.178.782 |
| 3 | Indonezija | 279.798.049 |
| 4 | Pakistan | 245.209.815 |
| 5 | Bangladeš | 174.701.211 |

Vir: prirejeno po Population Division (2022).

Kitajsko-pakistanski gospodarski koridor ali CPEC je več kot 45 milijard USD vreden naložbeni načrt do leta 2030. To je približno 20 % letnega BDP Pakistana. Projekt poveztljivosti, ki naj bi se raztezal od zahodnega kitajskega mesta Kašgar do pakistanskega pristanišča Gwadar v Arabskem morju, je ključni del BRI. Slika 6 prikazuje CPEC-diagram. Cesta, ki povezuje Gwadar s Kašgarjem, je dolga 2700 kilometrov (Wen in Saleem, 2021). Skoznjo je potekala približno tretjina svetovne trgovine z nafto, kar bi Kitajski pomagalo izboljšati varnost njenih prihodnjih dobavnih poti za energijo in trgovsko blago, če bi bil CPEC uspešno izveden (Bhattacharjee, 2015).

Slika 6: Diagram kitajsko-pakistanskega gospodarskega koridora



Vir: World Economic Forum (2020).

Leta 2017 so zapisali, da naj bi trgovska pot CPEC za Kitajsko skrajšala obstoječo 12.000 kilometrov dolgo morsko pot med Pekingom in Perzijskim zalivom na 3.000 kilometrov dolgo kopensko pot od Kašgarja do Gwadarja, ki bi bila hitrejša in cenejša pot do Indijskega oceana. Z novo potjo bi Kitajska lahko skrajšala čas prevoza za uvoz pomembnih surovin, kot je nafta z Bližnjega vzhoda in Afrike, s 45 na 10 dni. To bi izrazito znižalo stroške prevoza (Hussain, 2016). Prek pristanišča Gwadar pa bi lahko nadalje dostopala do Bližnjega vzhoda in Afrike in tako odprla trg (Ali, 2016).

CPEC je sestavljalo sedem velikih projektov (Ali, 2016):

- gradnja železniških prog in avtocest,
- razvoj infrastrukture pristanišča Gwadar,
- reševanje vprašanj proizvodnje energije in projektiranje elektrarne,
- vzpostavitev gospodarskih con,
- postavitve cevovodov za prenos plina in nafte,
- razvoj telekomunikacij in kibernetskega omrežja,
- razvoj sistema za oskrbo z vodo, zlasti za komunalno rabo in industrijski sektor.

Ti projekti predstavljajo stebre, ki naj bi Pakistanu pomagali uresničiti dolgoročni razvojni načrt za turizem, energijo, zmanjšanje revščine, razvoj kmetijstva, industrializacijo in cestno povezanost (Ali, 2016). Iz tabele 4 so razvidni zneski naložb pri projektu CPEC, predvidenih za posamezni sektor. To je zagotovilo veliko podporo in varnost za gospodarski razvoj in stabilnost Pakistana. Projekti naj bi se končali v 15 letih v štirih fazah: zgodnji projekt do leta 2018, kratkoročni projekti do leta 2020, srednjeročni projekti do leta 2025 in dolgoročni projekti do leta 2030 (Ali, 2016).

Tabela 5: Projekt kitajsko-pakistanskega gospodarskega koridora, znesek naložb v posamezen sektor

| Podrobnosti o projektu | Ocenjeni stroški (v milijardah USD) |
|-------------------------------|--|
| Energetski sektor | 33.793 |
| Prometna infrastruktura | 9.79 |
| Pristanišče Gwadar | 0.793 |
| Množični promet Lahore | 1.6 |
| Projekt optičnih vlaken | 0.044 |
| Skupni stroški | 46.013 |

Vir: prirejeno po Ministry of Planning, Development and Special Initiatives (brez datuma).

3.2 Afrika s primerom Kenije

Od prve afriške države, ki se je pridružila BRI leta 2015, do junija 2023 je 52 afriških držav, tudi Komisija Afriške unije, s Kitajsko podpisalo dokumente o sodelovanju pri gradnji BRI. V tabeli 5 je razvrstitev vseh sodelujočih afriških držav po vrstnem redu pridružitve k BRI (Xinhua, 2023).

Tabela 6: Afriške države, ki so se pridružile pobudi En pas, ena cesta

| | Država | Regija | Dohodkovna skupina | Verjetni datum pridružitve |
|----|--------------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Somalija | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.08.2015 |
| 2 | Kamerun | Podsaharska Afrika | Nižji srednji dohodek | 01.08.2015 |
| 3 | Južna Afrika | Podsaharska Afrika | Višji srednji dohodek | 01.12.2015 |
| 4 | Komori | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.12.2015 |
| 5 | Egipt, Arabska republika | Bližnji vzhod in severna Afrika | Nižji srednji dohodek | 01.01.2016 |
| 6 | Madagaskar | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.03.2017 |
| 7 | Slonokoščena obala | Podsaharska Afrika | Nižji srednji dohodek | 23.05.2017 |
| 8 | Kenija | Podsaharska Afrika | Nižji srednji dohodek | 01.06.2017 |
| 9 | Maroko | Bližnji vzhod in severna Afrika | Nižji srednji dohodek | 01.11.2017 |
| 10 | Tunizija | Bližnji vzhod in severna Afrika | Nižji srednji dohodek | 01.07.2018 |
| 11 | Senegal | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.07.2018 |
| 12 | Ruanda | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.07.2018 |
| 13 | Libija | Bližnji vzhod in severna Afrika | Višji srednji dohodek | 01.07.2018 |
| 14 | Alžirija | Bližnji vzhod in severna Afrika | Višji srednji dohodek | 10.07.2018 |
| 15 | Sierra Leone | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.08.2018 |
| 16 | Zimbabve | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.09.2018 |
| 17 | Zambija | Podsaharska Afrika | Nižji srednji dohodek | 01.09.2018 |
| 18 | Uganda | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.09.2018 |
| 19 | Togo | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.09.2018 |
| 20 | Tanzanija | Podsaharska Afrika | Nizki dohodki | 01.09.2018 |

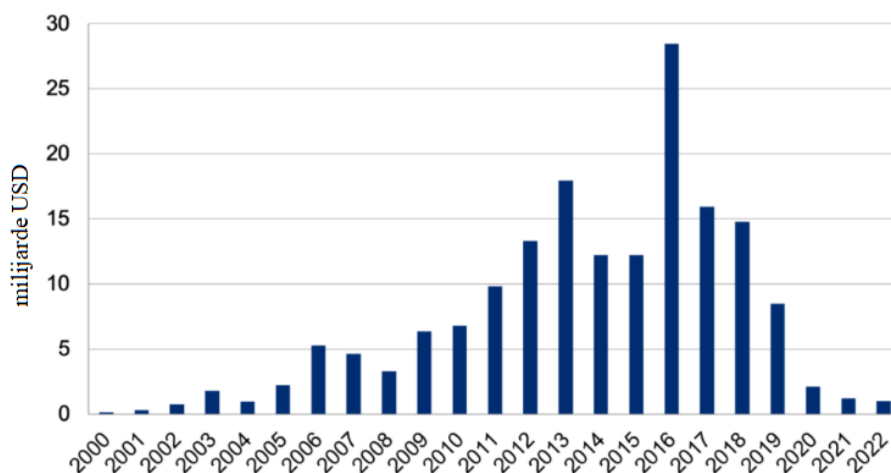
Vir: lastno delo na podlagi Green Finance and Development Center (2023).

Leta 2019 so zapisali, da bi številnim afriškim državam v razvoju priključitev k BRI lahko

pomagala pri izpolnjevanju njihovih nujnih infrastrukturnih potreb, ki jih imajo pri razvoju (Githaiga, 2019). Afriške rudnine, nafta in drugi viri pa bi lahko pomagali k veliki gospodarski rasti Kitajske (Farooq in drugi, 2018). Z vidika finančne podpore je Kitajska afriškim državam zagotovila sredstva na tri načine, enakovredna uradni razvojni pomoči: neposredna nepovratna sredstva, brezobrestna posojila in ugodni krediti s fiksnimi in nizkimi obrestnimi merami (Global Development Policy Center, 2023).

Na sliki 7 je predstavljeno obdobje 2000–2022, v katerem je 39 kitajskih posojilodajalcev 49 afriškim vladam in sedmim regionalnim institucijam odobrilo več kot 1.240 posojil v vrednosti 170,08 milijard USD. Za leti 2021 in 2022 je bilo skupaj 16 novih posojilnih zavez v skupni vrednosti 2,22 milijard USD, ki so jih kitajski posojilodajalci odobrili afriškim vladnim posojilojemalcem. Kitajska posojila v obdobju 2000–2022 skupno predstavljajo 64 % od 264,15 milijard USD posojil Svetovne banke in skoraj petkrat več kot 36,85 milijard USD državnih posojil Afriški razvojni banki (angl. African Development Bank – AfDB) (Global Development Policy Center, 2023).

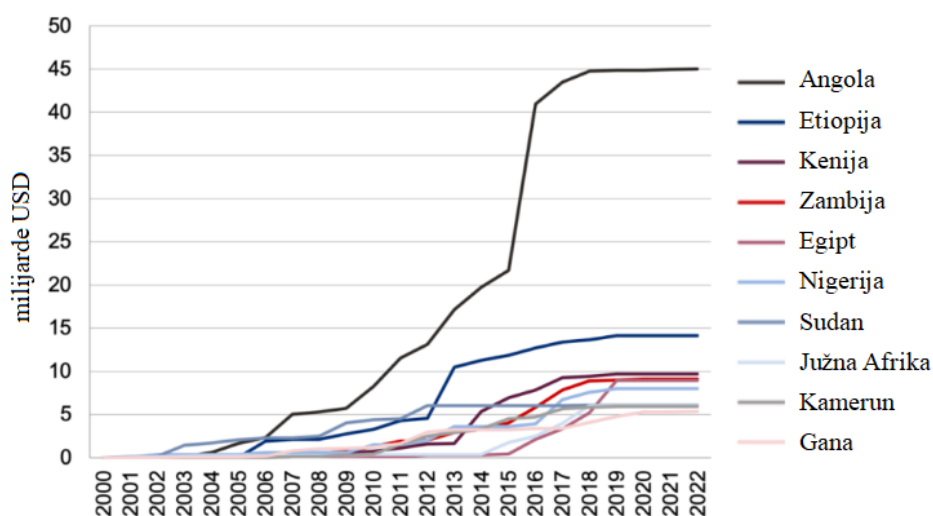
Slika 7: Kitajska posojila Afriki 2000–2022



Vir: prirjeno po Global Development Policy Center (2023).

Na sliki 8 lahko vidimo, da so si v obdobju 2000–2022 države južne in vzhodne Afrike od Kitajske izposodile največ, predvsem zaradi obsežnih posojil v Angoli, Zambiji, Južni Afriki, Etiopiji in Keniji. V letih 2021 in 2022 se regionalna sestava razlikuje od prejšnjih let; posojila zahodni Afriki so bila pomembna, medtem ko je bilo financiranje severne, osrednje, južne in vzhodne Afrike minimalno. Zahodnoafriške države, ki v preteklih 20 letih niso bile večje posojilojemalke, so prejele znaten del posojil (Global Development Policy Center, 2023).

Slika 8: Kitajska posojila desetim največjim posojilojemalcem iz afriških držav, 2000–2022



Vir: prirejeno po Global Development Policy Center (2023).

V nadaljevanju je naštetih nekaj ključnih projektov BRI v Afriki z velikimi posojili (Dollar, 2019):

- Kenija si je izposodila 2 milijardi USD za železniške proge.
- Uganda si je izposodila 1,4 milijarde USD za hidroelektrarno Karuma.
- Etiopija si je izposodila 1,3 milijarde USD za železnico Adis Abeba–Džibuti.
- Nigerija si je izposodila 500 milijonov USD za lahki železniški tir Abuja–Masaka.

Kot ključni partnerici na pomorski svilni poti imata Kenija in Kitajska prijazne odnose že več kot dve tisočletji. Kenija se je uradno pridružila projektu BRI leta 2017, kar je v skladu z njenimi dolgoročnimi razvojnimi cilji do leta 2030, ki vključujejo dolgoročno kolektivno težnjo k boljši družbi z visoko stopnjo kakovosti življenja (Rarieya in Vicente, 2024).

Geografsko je Kenija v vzhodni Afriki in je članica skupnega trga za vzhodno in južno Afriko, največje afriške gospodarske skupnosti, ter Vzhodnoafriške skupnosti (angl. East African Community – EAC), dveh regionalnih gospodarskih blokov, ki zajemata skoraj polovico afriškega prebivalstva. Kenijsko obalno mesto Mombasa ima strateško lego, je tudi lokalno pristanišče, ki je največje globokomorsko v vzhodni in osrednji Afriki ter glavno gospodarsko in trgovsko središče vzhodne Afrike. Je tudi vstopno mesto za pomorsko svilno pot (HKTDC Research, 2019).

Standardna tirna železnica (angl. Standard Gauge Railway, v nadaljevanju SGR) povezuje glavno kenijsko pristanišče Mombasa z glavnim mestom Nairobi in je bil od leta 2019

podaljšan proti zahodu do mesta Naivasha z morebitno prihodnjo povezavo z Ugando. Slika 9 prikazuje zemljevid Kenije. Namen SGR naj bi bil povečati kenijski izvoz v sosednje afriške države ter zagotoviti boljši dostop do evropskega trga z izboljšanjem in posodobitvijo železnic ter gradnjo cevovodov in pristanišč (OBOReuropa, 2020).

Slika 9: Zemljevid Kenije



Vir: OBOReuropa (2020).

SGR je največji projekt prometne infrastrukture v Keniji od osamosvojitve. Kitajska izvozno-uvozna banka (angl. Export-Import Bank of China) je zagotovila 90 % sredstev za projekt SGR, medtem ko je kenijska vlada prispevala preostalih 10 %. Projekt je vodila Kitajska, in sicer s ciljem izboljšanja prometnih dejavnosti v državi in zunaj nje ter spodbujanja razvoja in gospodarske rasti v skladu z vizijo Kenije do leta 2030. Prva faza projekta, ki se razteza od Mombase do Nairobija, je bila končana maja 2017. SGR je pripomogel k industrializaciji, urbanizaciji vzdolž trase, ustvaril je delovna mesta ter izboljšal regionalno trgovino in stroške v poslovanju (Anami, 2024).

SGR je ustvaril približno 30.000 lokalnih delovnih mest in v prvem letu delovanja po Keniji prepeljal več kot 5 milijonov potnikov in 1 milijon TEU-tovora. Če se bodo takšne količine ohranile, se bo trgovina znatno povečala (Phebe, 2022).

Kljub temu so se takoj po začetku obratovanja pojavile težave. Projekt je v prvem letu ustvaril delovna mesta za lokalno prebivalstvo, plače zaposlenih na SGR so se med letoma

2015 in 2016 več kot podvojile, vendar je bila večina delovne sile nekvalificirana in slabo plačana. Družba SGR je beležila izgubo, saj ni imela pričakovanega dobička. V zadnjih treh letih je izgubila več kot 200 milijonov USD (Phebe, 2022).

Pomanjkljivosti pri začetnem načrtovanju, ki so vključevale preveč optimistične napovedi donosnosti in previsoke stroške gradnje, so skupaj z negativnim vplivom pandemije zaradi covid-19 na svetovno gospodarstvo te težave postale vse bolj očitne. To je povečalo verjetnost, da bo Kenija obremenjena z velikim dolgom, saj je njen javni dolg v letu 2019 dosegel 55,5 % BDP. Obstaja tudi malo možnosti, da bi družba SGR sama pokrila svoje izgube ali ustvarila dobiček, zato so bili kenijski davkoplačevalci prisiljeni zapolniti vrzel, da bi jo ohranili na površju (Phebe, 2022).

3.3 Evropa s primerom Italije

Dve glavni poti pobude BRI – gospodarski pas svilne poti skozi Srednjo Azijo in pomorska svilna pot 21. stoletja skozi Južno in Jugovzhodno Azijo – imata za končni cilj Evropo, zato mora biti Evropa pomembna regija za gradnjo pobude BRI. Z vidika gospodarskega razvoja je večina evropskih držav predstavnic razvitih trgov, Evropske države, vključno z državami članicami Evropske unije in državami, ki niso članice Evropske unije, so bile vedno ključne države sodelovanja za kitajske naložbe v sklopu BRI. Evropa je pomemben trg za kitajsko blago in storitve, EU pa je že zdaj ena največjih kitajskih trgovinskih partneric, zato ima Evropa kot razviti trg pomemben in poseben položaj pri gradnji projektov BRI (Casarini, 2024). V tabeli 6 so vse evropske države, ki so se pridružile BRI, navedene v kronološkem vrstnem redu, skupaj z njihovo regijo in dohodkovno skupino (Rhodium Group and MERICS, 2023).

Evropske države so do pobude BRI sprva zavzele čakalni odnos in se ji pridružile razmeroma pozno, saj se je večina od njih začela pridruževati druga za drugo šele leta 2015. Vključuje 15 držav EU, ki so: Madžarska, Romunija, Češka, Poljska, Slovaška, Latvija, Hrvaška, Estonija, Litva, Slovenija, Grčija, Portugalska, Italija, Luksemburg in Ciper. Do decembra 2023 Belgija, Danska, Nemčija, Islandija, Irska, Nizozemska, Norveška, Španija, Švedska, Švica in Združeno kraljestvo še niso podpisale memorandumov o soglasju v zvezi z BRI. Vendar pa glede na to, da področja sodelovanja v sklopu pobude BRI zajemajo širok spekter območij in da obseg sodelovanja ni omejen na države, ki so podpisale dokument, to ne pomeni, da druge evropske države ne morejo ali ne bodo sodelovale v infrastrukturnih programih, povezanih z BRI (Rhodium Group and MERICS, 2023).

Tabela 7: Evropske države, ki so se pridružile pobudi En pas, ena cesta

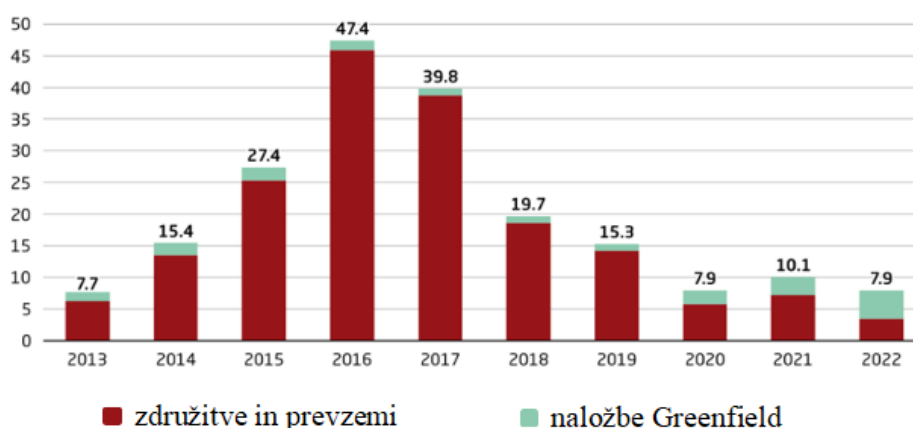
| | Država | Regija | Dohodkovna skupina | Datum pridružitve |
|----|-------------------------|-------------------------|---------------------------|---|
| 1 | Belorusija | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.12.2013 |
| 2 | Moldavija | Evropa in Srednja Azija | Nižji srednji dohodek | 01.12.2013 |
| 3 | Severna Makedonija | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.12.2013 |
| 4 | Madžarska | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.06.2015 |
| 5 | Romunija | Evropa in Srednja Azija | višji srednji dohodek | 01.06.2015 |
| 6 | Bolgarija | Evropa in Srednja Azija | višji srednji dohodek | 01.11.2015 |
| 7 | Češka republika | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2015 |
| 8 | Poljska | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2015 |
| 9 | Srbija | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.11.2015 |
| 10 | Slovaška republika | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2015 |
| 11 | Turčija | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.11.2015 |
| 12 | Armenija | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.12.2015 |
| 13 | Azerbajdžan | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.12.2015 |
| 14 | Latvija | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2016 |
| 15 | Gruzija | Evropa in Srednja Azija | Nižji srednji dohodek | 01.12.2016 |
| 16 | Albanija | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.05.2017 |
| 17 | Bosna in Hercegovina | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.05.2017 |
| 18 | Hrvaška | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.05.2017 |
| 19 | Črna gora | Evropa in Srednja Azija | Višji srednji dohodek | 01.05.2017 |
| 20 | Estonija | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2017 |
| 21 | Litva | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2017 |
| 22 | Slovenija | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.11.2017 |
| 23 | Ukrajina | Evropa in Srednja Azija | Nižji srednji dohodek | 01.12.2017 |
| 24 | Grčija | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.08.2018 |
| 25 | Portugalska | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.12.2018 |
| 26 | Italija | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.03.2019 (izstopila 12.06.2023) |
| 27 | Luksemburg | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.03.2019 |
| 28 | Ciper | Evropa in Srednja Azija | Visoki dohodki | 01.04.2019 |

Vir: lastno delo na podlagi Green Finance and Development Center (2023).

Kot je razvidno s slike 10, so se kitajske naložbe v Evropi (EU-27 in Združeno kraljestvo) med letoma 2013 in 2016 izrazito povečale, od leta 2016 do leta 2022 pa so se več let

zmanjševale: kitajske neposredne tuje naložbe v Evropi so leta 2022 dosegle desetletno najnižjo vrednost, in sicer le 7,9 milijarde EUR, kar je 22-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2021 (Rhodium Group and MERICS, 2023).

Slika 10: Obseg kitajskih naložb v zelene površine Evrope prehitve obseg združitvev in prevzemov (v milijardah EUR)



Vir: prirejeno po Rhodium Group and MERICS (2023).

Prvi odziv Italije na BRI je bil zelo pozitiven. Rim kot končna točka starodavne svilne poti tesno povezuje Azijo in Evropo. Leta 2014 sta Kitajska in Italija podpisali memorandum o soglasju o skupnem spodbujanju gospodarskega pasu svilne poti in pomorske svilne poti 21. stoletja ter sprva dosegli namero o sodelovanju v sklopu BRI. Leta 2019 se je Italija uradno pridružila BRI in postala prva država skupine sedmih (G7), ki se je pridružila (Dasgupta, 2019).

Ljudje so upali, da bo BRI pomagal Italiji pri okrevanju zaradi njenega slabo uspešnega gospodarstva, vendar se je kmalu začelo pojavljati nasprotovanje znotraj in zunaj Italije. Kitajska vlada pogosto domačim podjetjem deli državno pomoč v obliki subvencij ali poenostavljenih postopkov, številna tuja podjetja pa morajo kot pogoj za vstop na kitajski trg deliti svoje izkušnje in strokovno znanje. Mnogi to vidijo kot neuravnoteženo plenilsko naložbo, pri kateri manjka začetno načelo vzajemne koristi, hkrati pa moti strateške načrte v Evropi. Italijanska vlada je postopoma začela spreminjati svoje mnenje o tem (Casarini, 2024). Štiri leta pozneje sporazum ni prinesel načrtovane gospodarske rasti, ki jo je pričakovala italijanska vlada. Leta 2023 je nato Melonijeva vlada objavila svojo odločitev, da ne bo obnovila memoranduma o soglasju glede BRI, to pomeni, da je Italija uradno izstopila iz BRI (EFSAS, 2024).

3.4 Razvojni proces v Evropski uniji – strategija globalnega portala

Leto 2019 se je zgodila prelomnica v odnosih med Evropsko unijo (angl. European Union, v nadaljevanju EU) in Ljudsko republiko Kitajsko: v novem strateškem načrtu za Kitajsko EU to državo ocenjuje veliko strožje kot v prejšnjih strateških dokumentih. Kitajska je obravnavana tudi kot partnerica in gospodarska tekmica, s katero je treba najti ravnotežje interesov, vendar je prvič v zgodovini obravnavana tudi kot »sistemski nasprotnik, ki spodbuja alternativne načine upravljanja« (European Commission and High Representative, 2019).

Leta 2021 je EU začela izvajati svoj novi program za infrastrukturo in povezljivost, strategija globalnega portala (angl. Global Gateway Initiative – GGI), ki je velik geo-ekonomski projekt: do leta 2027 namerava EU na svetovni ravni vložiti do 300 milijard EUR v kakovostno infrastrukturo, od prometne do digitalne in zdravstvene. EU tako državam v razvoju vsaj na nekaterih področjih ponuja alternativo kitajski BRI ter zmanjšuje odvisnost od Kitajske (Wu in Yang, 2022).

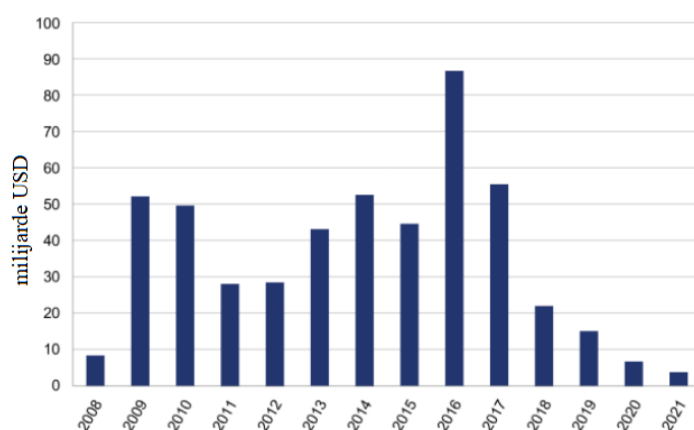
4 ANALIZA POBUDE EN PAS, ENA CESTA

Kitajska je leta 2023 praznovala 10. obletnico BRI, ki je zagotovila več milijard dolarjev za financiranje cest, pristanišč in druge ključne infrastrukture po vsem svetu. Pogledati moramo nazaj in razmisliti o pozitivnih učinkih in tveganjih BRI.

4.1 Pozitivne lastnosti in prednosti

BRI je bil najprej obsežen projekt s širokim vplivom. Kitajska je z obsežnim financiranjem v tujini v sklopu svojega prizadevanja za BRI pripomogla k spodbujanju trgovinskih dejavnosti, izboljšanju razvoja infrastrukture ter posodobitvi osnovne infrastrukture za države prejemnice, s čimer je spodbudila gospodarsko rast. Med letoma 2008 in 2021 so kitajske finančne institucije zagotovile več kot 490 milijard USD razvojnega financiranja, kar pomeni 83 % posojil, ki sta jih v istem obdobju zagotovila Mednarodno združenje za razvoj (angl. International Development Association – IDA) in Mednarodna banka za obnovo in razvoj (angl. International Bank for Reconstruction and Development – IBRD) (Ray, 2023). Od tega je bilo v obdobju BRI (v letih 2013–2021) zagotovljenih najmanj 331 milijard USD, 91 milijard USD pa je bilo zagotovljenih afriškim državam (Gallagher in drugi, 2023). Slika 11 prikazuje podatkovno zbirko o kitajskem financiranju razvoja v tujini med letoma 2008 in 2021.

Slika 11: Podatkovna zbirka o kitajskem financiranju razvoja v tujini



Vir: prirejeno po Global Development Policy Center (2023).

Z vidika razvoja infrastrukture je eden glavnih ciljev BRI izboljšati infrastrukturo, vključno s cestami, železnicami, pristanišči in energetske objekti, s ciljem spodbujanja trgovine in gospodarskega razvoja med državami. Hkrati se bo krepila medsebojna povezanost vseh sodelujočih držav z izboljšanjem infrastrukture in trgovskih poti, kar bo povečalo obseg trgovine, znižalo transportne stroške, okrepilo sodelovanje med regijami in spodbudilo globalno gospodarsko povezovanje (Raja, 2023).

CPEC je imel ključno vlogo pri izhodu Pakistana iz gospodarske stagnacije. Projekt v vrednosti 46 milijard USD je Pakistanu zagotavljal redko razvojno priložnost za reševanje težav s slabo infrastrukturo, pomanjkanjem energije in finančnih sredstev, ki so ovirale njegovo gospodarsko rast (Rodriguez, 2016).

BRI prav tako ustvarja trgovinske in naložbene priložnosti, spodbuja gospodarsko in trgovinsko rast v sodelujočih državah ter ustvarja več zaposlitvenih priložnosti. Slika 15 prikazuje različne sektorje, ki so v okviru BRI. Sodelovanje v BRI lahko pomaga državam diverzificirati njihove izvozne trge, zmanjšati odvisnost od le enega trgovinskega partnerja in povečati njihovo sposobnost, da prenesejo gospodarske pretrese. Prav tako lahko spodbuja izmenjavo znanja med državami, izobraževalne in kulturne izmenjave ter razvoj turizma med državami ob poti (Raja, 2023).

4.2 Tveganje in kritika

V desetletju, ko so se razvijali različni projekti, sta kitajske gospodarske dejavnosti v tujini spremljala tveganje in negotovost, pri čemer se razprava o omejitvah ali propadu pobude

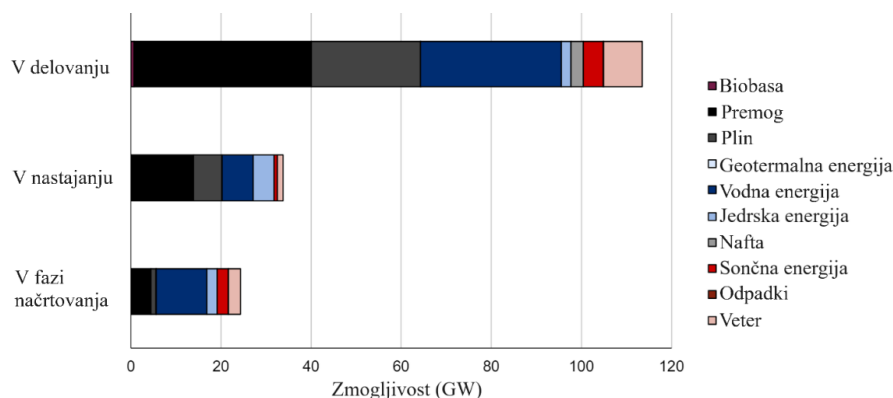
BRI nikoli ni končala. Najbolj sporna vidika sta zadolženost in pomanjkanje preglednosti.

BRI običajno vključujejo obsežen razvoj infrastrukture in kapitalske naložbe ali posojila, kar včasih vodi v dolžinske težave. Nekatere sodelujoče države se srečujejo s težavami pri odplačevanju velikih dolgov, donosi iz poslovanja so nižji od pričakovanih ali pa projekti celo niso dokončani. Primer je kenijska železnica SGR, ki jo je skoraj v celoti zgradila in financirala Kitajska s skupno naložbo več kot 3,5 milijarde USD. Čeprav je bila zasnovana kot prispevek k razvojnim ciljem Kenije, je zaradi prekinjene gradnje ostala z velikim dolgom. Zaradi zaporednih let izgub se je Kenija znašla v dolžniški stiski (Thirouard in drugi, 2023).

Poleg dolžniške krize je treba omeniti tudi pomanjkanje preglednosti kitajskih posojil v tujini in razvojnem financiranju, kar še bolj povečuje sume v zunanjem svetu. Kitajska vlada ne razkriva finančnih statističnih podatkov o posojilih v tujini in posojilnih pogodbah. Številne pogodbe vsebujejo tudi klavzule o zaupnosti. Pomanjkanje preglednosti lahko spodbuja špekulacije o obsegu in učinku kitajskih posojil in lahko povzroči tudi odpor javnosti do kitajskih posojil v državah gostiteljicah, ki jih zaznavajo kot možnost korupcije ali negativnih vplivov na lokalne skupnosti (Gallagher in drugi, 2023).

V sliki 12 so predstavljene energetske sestave kitajskega finančnega sektorja v tujini. V sklopu sodobnega trajnostnega razvoja je Kitajska sicer v zadnjih letih podpirala obnovljive vire energije v tujini, vendar je za večino svoje infrastrukture v tujini izbrala fosilna goriva. Takšne razmere prinašajo gospodarske koristi, hkrati pa povzročajo znatne emisije toplogrednih plinov in ogrožajo biotsko raznovrstnost in avtohtona območja (Gallagher in drugi, 2023).

Slika 12: Energetska sestava kitajskega finančnega sektorja v tujini



Vir: prirejeno po Global Development Policy Center (2023).

5 SKLEP

V tej zaključni strokovni nalogi je združena metodologija dokumentarne raziskave z zbiranjem, presojo in primerjavo obstoječe javne literature, da bi sistematično povzela osnovno razporeditev in razvojni status kitajske BRI v Aziji, Afriki in Evropi v zadnjih desetih letih ter očitne prednosti in slabosti. To delo zagotavlja novo perspektivo za proučevanje BRI. Večina obstoječe literature običajno analizira podatke za posamezno državo ali za BRI kot celoto, manjka pa povzetek posebnosti vsake celine.

V tej nalogi je še vedno mogoče izboljšati globino analize in obseg podatkov. Ker raziskave o pobudi BRI vključujejo številne discipline in področja, rezultati raziskav pa so bogati, so za zbirno analizo izbrani le pomembnejši vidiki in značilne države. V nadaljnjih raziskavah bi morali več pozornosti nameniti knjigam, političnim dokumentom, novičarskim poročilom in različnim akademskim pogledom ter jih analizirati.

Kitajska BRI poteka že 10 let. Čeprav je bilo v tem desetletju veliko polemik, je nesporno, da je BRI prinesla velike gospodarske koristi in več disciplinarnih naložb, saj je gradila infrastrukturo zase in svoje partnerske države, spodbujala zaposlovanje, usposabljala talente ter omogočala trgovino in izmenjave med ljudmi, širila obseg skupnega sodelovanja in izkoriščala potencialne priložnosti. Če želi Kitajska čim bolj povečati potencialne koristi in uresničiti svoje načrte, mora okrepiti komunikacijo in usklajevanje med partnerskimi državami ter izboljšati preglednost in trajnost svojih projektov. Z vidika dolgoročnega razvoja bo za kitajske oblasti dolgoročni izziv, da zagotovijo razmere, v katerih bodo vsi udeleženci zmagali, da ohranijo mir doma in v tujini, zmanjšajo kulturne konflikte ter gradijo na svojih prednostih in se izognejo svojim slabostim, pri tem pa spoštujejo suverenost in interese vsake sodelujoče države.

Pri ocenjevanju njenega učinka moramo biti bolj potrpežljivi in ne smemo prehitro sprejemati sodb in obtožb. Desetletje je premalo časa za oceno končnih rezultatov tako velike gospodarske ureditve in morda bomo morali počakati še deset ali petnajst let, da bomo lahko videli, kakšen vpliv bo imela na trgovino, politiko in okolje držav po svetu. Obstajajo priložnosti in izzivi, in ker so se mednarodne razmere in trgovinski trendi sčasoma spremenili, bo ključ do uspešnega razvoja v prihodnjem desetletju, kako bodo kitajske oblasti prestrukturirale BRI.

LITERATURA IN VIRI

1. Ali, A. (2016). *China Pakistan Economic Corridor: Prospects and challenges for regional integration*. <https://www.hilarispublisher.com/open-access/china-pakistan-economic-corridor-prospects-and-challenges-for-regionalintegration-2151-6200-1000204.pdf>
2. Anami, N. K. (2024). *China's Belt and Road Initiative (BRI) and its role in developing Africa's economies. Case study: Kenya's Standard Gauge Railway (SGR), Kenya*. <https://magnascientiapub.com/journals/msarr/content/china%E2%80%99s-belt-and-road-initiative-bri-and-its-role-developing-africa%E2%80%99s-economies-case-study>
3. Andrea, A. J. (2014). *The Silk Road in World History: A review essay*. <https://doi.org/10.12773/arwh.2014.2.1.105>
4. Belt and Road Portal. (brez datuma). *Vision and actions to promote the construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>
5. Bhattacharjee, D. (2015). *China Pakistan Economic Corridor*. <https://ssrn.com/abstract=2608927>
6. Billé, F., Mehendale, S. in Lankton, J. (2022). *The Maritime Silk Road: Global Connectivities, Regional Nodes, Localities*. Asian Borderlands.
7. Casarini, N. (2024). *The Future of the Belt and Road in Europe: How China's Connectivity Project is Being Reconfigured across the Old Continent – and What It Means for the Euro-Atlantic Alliance*. <https://www.iai.it/sites/default/files/iaip2402.pdf>
8. Cheng, C. (2023). *China's foreign strategic capabilities demonstrated by the Belt and Road Initiative (BRI)*. https://www.researchgate.net/publication/376447184_China's_Foreign_Strategic_Capabilities_Demonstrated_by_the_Belt_and_Road_Initiative_BRI
9. Church, S. K., Rui, H. R., Kalra, P. in Nolan, P. (2018). *The Eurasian Silk Road: Its historical roots and the Chinese imagination*. <https://access.portico.org/stable?au=phw25g991hj>
10. Dasgupta, S. (2019, 4. maj). *Putin Demands a Role in Eurasian Part of Belt and Road*. <https://www.voanews.com/a/putin-demands-a-role-in-eurasian-part-of-belt-and-road/4903625.html>
11. Dollar, D. (2019, 30. september). *Understanding China's Belt and Road infrastructure projects in Africa*. <https://www.brookings.edu/articles/understanding-chinas-belt-and-road-infrastructure-projects-in-africa/>
12. Editors of Encyclopaedia Britannica. (2024, 15. april). *Silk Road: Facts, History, & Map*.

- <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>
13. European Commission and High Representative. (2019). *Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council EU – China: A Strategic outlook*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52019JC0005>
 14. European Foundation for South Asian Studies – EFSAS. (2024). *China's Belt-and-Road Initiative in Europe: Assessing Germany and Italy's responses and strategic shifts*. <https://www.efsas.org/publications/study-papers/china-bri-europe-germany-and-italy-april-2024/>
 15. Farooq, M. S., Yuan, T., Zhu, J. in Feroze, N. (2018). *Kenya and the 21st Century Maritime Silk Road: Implications for China-Africa relations*. <https://doi.org/10.1142/S2377740018500136>
 16. Gallagher, K. P., Kring, W. N., Ray, R., Moses, O., Springer, C., Zhu, L. in Wang, Y. (2023). *The BRI at ten: maximizing the benefits and minimizing the risks of China's Belt and Road initiative*. <https://www.bu.edu/gdp/files/2023/09/GCI-Report-BRI-10-FIN.pdf>
 17. Gan, F. (2009). *Ancient glass research along the Silk Road*. World Scientific.
 18. Githaiga, N. M., Burimaso, A., Wang, B. in Ahmed, S. M. (2019). *The Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks for Africa's Connectivity*. <https://www.worldscientific.com/doi/epdf/10.1142/S2377740019500064>
 19. Global Development Policy Center. (2023, 18. september). *A New State of Lending: Chinese Loans to Africa*. <https://www.bu.edu/gdp/2023/09/18/a-new-state-of-lending-chinese-loans-to-africa/>
 20. Green Finance and Development Center. (2023). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
 21. Haggai, K. (2016, 11. april). *One Belt One Road Strategy in China and Economic Development in the Concerning Countries*. https://www.researchgate.net/publication/337946852_One_Belt_One_Road_Strategy_in_China_and_Economic_Development_in_the_Concerning_Countries
 22. Hansen, V. (2015). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press.
 23. HKTDC Research. (2019). *Kenya: major economic hub in East Africa*. <https://research.hktdc.com/sc/article/MzQ4NDcwNjc2>
 24. HKTDC Research. (brez datuma). *The Belt and Road Initiative*. Pridobljeno 11. aprila 2024 s <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>
 25. Hong, Y. (2017). *Reading The 13th Five-Year Plan: Reflections on China's ICT policy*.

- https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN_ID2954334_code2027293.pdf?abstractid=2953044&mirid=1
26. Hussain, M. (2016). *The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): An Analysis of potential threats and challenges*.
https://www.researchgate.net/publication/307902028_The_China-Pakistan_Economic_Corridor_CPEC_An_Analysis_of_potential_threats_and_challenges
 27. Kanwal, M. (2023). *China Pakistan Economic Corridor (CPEC) 10 years celebrations*.
<https://doi.org/10.2139/ssrn.4667601>
 28. Khan, M. K., Sandano, I. A., Pratt, C. B. in Farid, T. (2018). *China's Belt and Road Initiative: a global model for an evolving approach to sustainable regional development*.
<https://doi.org/10.3390/su10114234>
 29. Khetran, M. S. B. (2017, 19. januar). *Mir Sher baz khetran*. <https://issi.org.pk/economic-connectivity-pakistan-china-west-asia-and-central-asia/>
 30. Liu, X. (2010). *The Silk Road in world history*. Oxford University Press.
 31. Ministry of Planning, Development and Special Initiatives. (brez datuma). *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)*. <https://cpec.gov.pk/>
 32. Nedopil, C. (2024). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023*. https://www.griffith.edu.au/__data/assets/pdf_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf
 33. Nedopil, C., Zhang, J. in Mi, L. (2024). *China's Investment in the Asia Pacific: 2023 Report*. <https://doi.org/10.25904/1912/5187>
 34. Nichols, E. (2017). *An Abbreviated Leap: The Geopolitical and Geoeconomic Significance of the China – Pakistan Economic Corridor to the New Silk Road*.
https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/2753/
 35. OBOReuropa. (2020, 7. julij). *Obstacles to the BRI in Kenya*.
<https://www.oboreuropa.com/en/obstacles-bri-kenya/>
 36. Ohashi, H. (2018). The Belt and Road Initiative (BRI) in the context of China's opening-up policy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 85–103.
 37. Onion, A., Sullivan, M. in Mullen, M. (2023, 6. Junij). *Silk road*.
<https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>
 38. Pakistan map and satellite image. (brez datuma). *Pakistan map and satellite image*.
<https://geology.com/world/pakistan-satellite-image.shtml>
 39. Park, H. (2012). *Mapping the Chinese and Islamic Worlds: Cross-Cultural Exchange in Pre-Modern Asia*. Cambridge University Press.

40. Peters, M. A. (2019). *The Chinese dream*.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00131857.2017.1407578>
41. Phebe, W. A. (2022, 18. maj). *China's Belt and Road initiative in Kenya*. The Foreign Policy Research Institute.
42. Population Division. (2022). *Population Division*.
<https://www.un.org/development/desa/pd/>
43. Raja, S. H. (2023, 2. oktober). *One Belt, One Road (OBOR)/Belt and Road Initiative (BRI)*. <https://shahidhreja.medium.com/one-belt-one-road-obor-belt-and-road-initiative-bri-51085e273010>
44. Rarieya, C. A. in Vicente, S. E. (2024). *Global Affairs and Strategic Studies*.
<https://www.unav.edu/web/global-affairs/china-s-belt-and-road-initiative-in-africa-kenya-s-pivotal-role#:~:text=Kenya%20officially%20joined%20this%20initiative,further%20propel%20China's%20economic%20development>
45. Ray, R. (2023). *Small is Beautiful: A New Era in China's Overseas Development Finance?* Boston University Global Development Policy Center.
<https://www.bu.edu/gdp/2023/01/19/small-is-beautiful-a-new-era-in-chinas-overseas-development-finance/>.
46. Rhodium Group and MERICS. (2023, maj). *Ev Battery Investments Cushion Drop to Decade Low*. *MERICS and Mercator Institute for China Studies*. <https://rhg.com/wp-content/uploads/2024/02/MERICS-Rhodium-9May2023-1.pdf>
47. Rodriguez, M. E. (2016). *The China-Pakistan Corridor: a transit, economic or development corridor*.
https://www.researchgate.net/publication/323783638_The_China-Pakistan_Corridor_a_transit_economic_or_development_corridor
48. Sen, T. (2023). *Inventing the 'Maritime Silk Road.'* *Modern Asian Studies*.
<https://www.cambridge.org/core/journals/modern-asian-studies/article/inventing-the-maritime-silk-road/58F72C91D7427B6052F98631D39F215B>
49. Shang, H. (2019). *What is the Belt and Road initiative?* https://doi.org/10.1007/978-981-13-9201-6_1
50. State Council Information Office of the People's Republic of China. (braz datuma). *The Belt and Road Initiative: a key pillar of the Global Community of Shared Future - The third Belt and Road Forum for International Cooperation*.
<http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html>
51. Thirouard A., Chanson R., Mouillaud L., Olivier T. in Troquier P. L. (2023, 8.

- september). *Belt and Road series: In Africa, optimism and skepticism*. <https://www.rfi.fr/en/>
52. Wang, Y. (brez datuma). *China has signed cooperation documents on the construction of the Belt and Road with 152 countries and 32 international organizations*. https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202308/content_6899977.htm
53. Wen, R. in Saleem, H. (2021). *The Opportunities and Challenges That the Belt and Road Initiative Brings: Analysis from Perspective of China-Pakistan Economic Corridor*. <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=110152>
54. World Economic Forum. (2020, 7. februar). *Opportunities and risks – the China-Pakistan trade corridor*. <https://www.weforum.org/agenda/2018/07/opportunities-and-risks-the-china-pakistan-economic-corridor/>
55. Wu, H. in Yang, C. (2022). *The EU's global Gateway Strategy and its impact on the Belt and Road initiative*. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/chintersd96&div=9&id=&page=>
56. Xinhua. (2023). *Building One Belt, One Road to push China-Africa relations to a new level*. <https://english.news.cn/>