

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Факультет гуманітарно-педагогічний

УДК 339.9:339.942+339.54(510)

Декан факультету гуманітарно-педагогічного факультету
Допускається до захисту кандидатів кафедри Міжнародних відносин і суспільних наук
Савицька І.М. Шевчук О.В.

2022р. “ ” 2022р.
МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему

СТРАТЕГІЧНИЙ ПРОЄКТ КНР «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»:
ОСНОВНІ НАПРЯМИ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕАЛІЗАЦІЇ

Спеціальність 291 «Міжнародні відносини»

Освітня програма Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії

Орієнтація освітньої програми: освітньо-професійна

Гарант освітньої програми

Доктор політичних наук, доцент

Макаренко Л.П.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи
Кандидат юридичних наук, доцент
Харчук О.О.
Виконав Волощук С.В.

КИЇВ – 2022

НУБІП України

ЗМІСТ

ВСТУП.....4

РОЗДІЛ 1 ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ» ТА ЙОГО
ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ.....7

1.1 Історія становлення та цілі проекту.....7

1.2 Стратегія зовнішньоторгівельного співробітництва Китаю на
сучасному етапі.....22

1.3 Структурні елементи проекту «Один пояс – один шлях».....24

Висновки до розділу 1.....34

РОЗДІЛ 2 ЕКОНОМІЧНІ І ПОЛІТИЧНІ АСПЕКТИ ПРОЕКТУ «ОДИН
ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ».....36

2.1 Економічні витоки проекту.....36

2.2 Економічна співпраця у рамках проекту.....42

2.3 Зовнішньополітична співпраця у рамках проекту.....52

Висновки до розділу 2.....58

РОЗДІЛ 3 ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ «ОДИН
ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ».....60

3.1 Внутрішні і зовнішні причини реалізації проекту.....60

3.2 Перспективи реалізації проекту.....63

3.3 Перешкоди для реалізації проекту.....66

3.4 Причини раннього успіху проекту.....73

Висновки до розділу 3.....75

ВИСНОВКИ.....77

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ79

НУБІП України

ВСТУП

НУВБІП України

Актуальність дослідження. Упродовж останніх тридцяти років

Китайська Народна Республіка досягла величезних успіхів у розвитку економіки, але розвиток країни, як і раніше, характеризується незбалансованістю. Особливо яскраво видно диспропорцію між розвитком східних та західних регіонів Китаю. Уряду КНР прагне розробити відповідну політику, щоб сприяти розвитку західного та північного регіонів.

Через тридцять років після розпаду Радянського Союзу Китай поглиблюється у співпрацю в галузі економіки, політики, безпеки, культури та торгівлі з країнами пострадянського простору, які мають великий потенціал для співпраці.

Перетворення Китайської Народної Республіки на другий за значенням центр світової політики дає змогу китайському керівництву висувати амбітні економічні та політичні цілі, спрямовані на зміну всієї міжнародно-економічної системи відповідно до зростаючих можливостей та потреб Китаю.

Уряд Китаю прийняв рішення розширювати практику відкритості внутрішніх районів, створивши зовнішньоекономічні коридори, що об'єднують Схід, Центр та Захід. Восени 2013-го року, голова КНР Сі Цзіньпін висунув концепцію «Економічний пояс Шовкового шляху», яка охоплює Західний та Північний Китай.

Регіональна інтеграція є обов'язковою ланкою процесу глобалізації в економічному плані. Регіональна співпраця в Азії знаходиться на піднесенні і прискорює розвиток в Азії. Але варто розуміти, що така співпраця в Азії досить сильно відрізняється від ситуації в Північній Америці чи Європі. Найяскравіше це проявляється у нерівномірності розвитку та відсутності тісних зв'язків між субрегіонами Азії, що, в свою чергу, створює значні перепони для посилення регіонального співробітництва. Тому Сі Цзіньпіном, Головою КНР, було висунуто концепцію «Морський Шовковий шлях XXI століття» під час візиту до Індонезії. «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський

«Шовковий шлях XXI століття» склали важливу дипломатичну стратегію – «Один пояс – один шлях», яку можна назвати зовнішньополітичною концепцією Китаю щодо багатьох країн від Західної Європи до Південно-Східної Азії. Проект спрямований на прискорення розвитку Китаю за умовних викликів у світі для країни. Такими викликами є скорочення експортних можливостей на традиційних ринках США, Євросоюзу та Східної Азії через зниження темпів економічного зростання у світі та емпуби з боку США послабити Китай в економічному та політичному плані.

Проблеми безпеки та оборони держав вивчались такими вченими:

Довганем В., Кіктенко В., Седневою В., Нілі Х., Макбрайтот Дж., Шуманот М., Гарлікот Дж. та іншими. Однак, незважаючи на проведені численні дослідження, питання не втрачає своєї актуальності, що зумовлене динамікою розвитку співпраці в рамках проекту.

Мета роботи полягає у дослідженні проекту «Один пояс – один шлях», його теоритичних і структурних елементів, перспектив проекту та проблем, з якими він стикається

Ми поставили перед собою наступні завдання:

- дослідити історію виникнення «Шовкового шляху»;
- охарактеризувати структурні елементи проекту «Один пояс – один шлях»;
- показати, як проект «Один пояс – один шлях» реалізовується;
- розкрити проблеми та перспективи розвитку проекту «Один пояс - один шлях».

Об'єктом дослідження є проект «Один пояс – один шлях». Предметом дослідження є його геополітичні аспекти.

Теоретико-методологічну основу дослідження складають концепції та положення, представлені в монографіях та періодичній науковій літературі, результати досліджень вчених у різних наукових галузях.

Інформаційно-емпіричною базою дослідження послужили аналітичні матеріали зарубіжних країн, України, Китаю, інформаційні ресурси інтернету,

офіційні дані міжнародних економічних організацій, періодичні видання,
монографії, наукові статті та звіти

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

РОЗДІЛ 1. ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ» ТА ЙОГО ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

1.1 Історія становлення та цілі проекту

Серед найочевидніших прикладів зв'язків Сходу та Заходу, які пролягають у глиб століть, потрібно виділити Великий шовковий шлях. Поява цього міжконтинентального шляху стала закономірним наслідком культурних, духовних та торговельних зв'язків, які існували протягом тисячоліть.

Ще перші цивілізації та ранні державні об'єднання, які виникали в епоху енеоліту та бронзи, намагались розширити займану ними територію. До них можна віднести крито-мікенську, єгипетську, месопотамську, туркестанську територію, культури Північного Кавказу та Закавказзя, намазгінську – в Середній Азії, харапські долини Інда, іньську цивілізацію Китаю [18].

Торгівля у той час здійснювалась на територіях, що простягались на кілька тисяч кілометрів, про що свідчать дослідження вчених [62].

Міста-держави, чи як їх ще називають – «номи», створені шумерами і стародавніми єгиптянами близько 3300 р. до н. розвивали торговельні зв'язки та проводили колонізаторську політику щодо сусідів. Це підтверджують знахідки археологів у поселеннях за тисячі кілометрів на північний захід від Еламу. Потік культурного впливу йшов на південь та південний захід з Південного Туркменістану, де існувала розвинена культура Намазга. Вироби стародавніх майстрів цього енеолітичного поселення було виявлено в Шахрі-Сухте на південному сході Ірану на кордоні з Афганістаном, у поселеннях Ношаро та Сібрі в Пакистані.

У першій половині третього тисячоліття до н.е. активно контактували із зовнішнім світом також і харапши з долини Інду, що були представниками однієї з великих культур Стародавнього Сходу. Про освоєння ними довгого шляху через Хайберський перевал свідчать результати розкопок кількох поселень на півночі Афганістану в долині Амудар'ї, де вона впадає в річку Кокча. Науковці роблять припущення про Харапські колонії, що знаходились

тут для видобутку бадахшанського лазуриту – напівдорогоцінного каменю, який в ті часи дуже високо цінувався. Найдревіші вироби з цього каменю, який в основному видобували саме в Бадахшані, були знайдені в Середній та Передній Азії, Ірані, Месопотамії та Єгипті. Вони відносяться до четвертого – третього тисячоліття до нашої ери. Нанесення місць цих знахідок на карту, привело вчених до висновку про наявність Великого лазуритового шляху [62].

Відомо, що в третьому тисячолітті до н. е. існували шляхи з Месопотамії та Еламу в долину Інду та до Паміру, звідки камінь транспортувався до країн Близького Сходу. З Бадахшану шлях простягався на захід – до міст Дворіччя:

Уру, Уруку, Кінна, Лагана. Еламіти, що в четвертому-третьому тисячоліттях до н. е. тримали у своїх руках торгівлю між Дворіччям і культурними центрами долини Інду, зробили розгалужену мережу комунікацій із системою вузлових центрів ранньоміського типу на Середньому Сході. Це був південний шлях. У

північному напрямку один з маршрутів досягав Приаралля в межах майбутнього Хорезма. Вважається, що перевезення лазуриту через цей район здійснювались до Центрального Казахстану та до Ферганського й Ташкентського оазису. Вірогідно, що племена кочівників-скотарів, які в другій половині другого тисячоліття до н. е. почали вклинюватись у систему

товарообігу між регіонами Середньої Азії, Південного Сибіру та Приуралля, виконували роль посередників в цих контактах. Таким чином, ці кочові племена ставали повноцінними ланками «лазуритового ланцюгу».

Водночас, також функціонував і «нефритовий шлях». Найбільші родовища нефриту, з яких порода надходила до Китаю, знаходились у Прибайкаллі та Східних Саянах. У Китаї ця порода високо цінувалась і використовувалась для виготовлення магічних та ритуальних атрибутів.

Торгівля та товарообмін ще з давніх часів здійснювались від Східної до Центральної, Середньої і Південно-Східної Азії. В середині другого тисячоліття

до н. е. до Середньої Азії потрапляє шовк через Східний Туркестан, а в кінці того ж тисячоліття з'являється в Північній Індії. Торговельні зв'язки між

Заходом та Сходом вплинули також на розповсюдження виробів зі скла, що виготовлялись в той час в Східному Середземномор'ї.

Отже, вже в III-II тисячоліттях до н.е. складаються системи сухопутних доріг і морських шляхів, які поєднували у собі найвіддаленіші культури та цивілізації у великому регіоні Середнього Сходу, що тягнеться від рівнин Месопотамії до долини Інду та від пустель Середньої Азії до Аравійського моря. Надалі вони стануть основними шляхами Великого шовкового шляху [69].

Наслідком розширення торгових контактів була міграція населення, яка несе власні звичаї та традиції, що залишили свій слід у пам'ятках культової обрядовості, у ремеслі та ювелірному мистецтві. Міграційні потоки призводили до глобальних зрушень та змінювали етнічну карту Євразії.

Наприкінці першої половини I тисячоліття до н.е. з'явилася Ахеменідська імперія, яка простягалась від Індії та Середньої Азії до Греції та Єгипту. Вона першою об'єднала території, розташовані у трьох частинах світу – Азії, Європі та Африці, що залишило свій відбиток на подальшій торговій та культурній взаємодії народів, які тут мешкали. Ахеменідські правителі приділяли багато уваги розвитку торгівлі. Саме в імперії Ахеменідів вперше були створені державні шляхи сполучення довжиною понад 2400 км – так звана «царська дорога», яка йшла з Малої Азії до Ірану. З Єгипту та Сирії вивозився галун для відбілювання вовни та виробництва скла. З Єгипту постачалося золото та слонова кістка, а з Лівії – кедрове дерево. У Малій Азії купців цікавили мідь, олово, будівельний ліс та напівдорогоцінне каміння. Сгодіана славилася лазуритом, а Хорезм – бірюзою.

До V ст. до н.е. посилила свій економічний та політичний потенціал антична Греція. Колонії Греції у Криму та Малій Азії аж до Кавказу стали такими собі форпостами у торгівлі між Європою та Близьким Сходом [6].

Після походів Олександра Македонського розвиток цих взаємозв'язків посилюється ще більше. На межі двох епох великі простори від Тихого до Атлантичного океану злилися в єдиний простір культурних цивілізацій і країн.

Виникнення саме в цей час Великого шовкового шляху зумовлено історичними передумовами. Необхідність створення міжконтинентальної дороги диктувалася сформованими обставинами і була підготовлена розвитком

політичних, етнічних, економічних і культурних здобутків євразійських народів. Найбільше скупчення караванних шляхів знаходилося у Центральній

Азії. Її перетинали десятки торгових маршрутів. Протягом тисячоліть тут відбувалися найважливіші етнічні процеси, активна взаємодія культур, здійснювалися масштабні торговельні операції, укладалися дипломатичні

договори та військові спілки. Народом саме цього регіону належить головна

роль у поширенні писемності за допомогою літер та світових релігій, а також багатьох культурних і технічних досягнень [67].

Ще з давніх часів у Центральній Азії сусідили різні цивілізації: буддійська, іудейська, мусульманська, християнська та інші, ще більш давні, що доповнювали та збагачували одна одну.

Про величезний маршрут від берегів Азовського моря до Центральної Азії розповідав Геродот [28]. В «Географії» Ератосфена міститься детальна інформація про середньоазійсько-іранські дороги та їх розгалуження в Афганістан та Індію. Також до Середньої Азії можна було потрапити з Аравії.

Так звана «дорога пахощів» з південно-західного краю Аравійського півострова піднімалася до Сирії.

У процесі давнього міжнародного спілкування важливе місце займав і Кавказ. Ератосфен описував дорогу через Колхиду до Південного Прикаспію і далі на територію Середньої Азії та нинішніх меж Афганістану, шлях до Сирдар'ї із земель, що їх населяли кавказькі народи, який теж оминув Каспійське море з півдня.

Зростання попиту на товари вимагало підготовки великих караванів, що, в свою чергу, змушувало вивчати майбутні маршрути. Виникла потреба у

спеціальних путівниках, у яких було б вказано терміни, відстані та умови переходів різними відрізками шляху. Як результат, з'являється безліч

географічних «довідників», «дорожників», а у подальшому – і більш детальних карт.

Уже на рубежі VI-V ст. до н.е. античному світу було дещо відомо про азійський Схід. Так, наприклад, Гекатею Мілетському були відомі Мала Азія, Аравійський півострів, Месопотамія, Західна Індія. На північний схід від неї він

поміщає крайніх мешканців Землі – іседонів, кочовий народ, який населяв територію поблизу східного Памиру. За іседонами, на думку історика, знаходився безмежний океан, що охоплює світ. У «батька історії» Геродота

перший народ біля сходу сонця – індійці, а за ними – безлюдні простори: «на схід від Індії простягаються піски і пустеля» і «ніхто не може сказати, яка вона»

[69].

Вчителем Олександра Македонського, який оголосив про намір завоювати весь Схід, був Арістотель. Він вважав, що східні межі світу такі:

Середня Азія, Північно-Західна та Західна Індія, а крайньою точкою на Сході Азії є гора Парнає. Далі суша закінчується і починається океан, якому немає меж. Про існування Китаю на той час не знав ніхто. Але, як вважають деякі

вчені, близькосхідний та античний світ був знайомий з китайським шовком ще задовго до походів Олександра Македонського. Наприклад, К. Леман-Хаупт

досліджував тканину, знайдену при розкопках урартської фортеці Топрак-кола, що була зруйнована в 585 р. до н.е., і зробив висновок про її китайське походження. До IV ст. до н.е. греки, вірогідно, мали уявлення про виготовлення

шовкових тканин. Вбрання Медеї, описані Геродотом і Ксенофонтом, як вважають вчені, були зроблені з шовку гусені диких шовкопрядів, сорти якого були відомі в Індії VI-IV ст. до н.е. [69]

Водночас Євразія була пронизана безліччю трансазійських маршрутів. Існували також і морські шляхи. Розвиток техніки навігації давав змогу купцям здійснювати далекі морські подорожі. Будівництво нових портів сприяло

ефективності та полегшенню міжнародної торгівлі. Історико-культурний коридор міжнародного спілкування від Чорного та Середземного морів до Китаю, який згодом буде названий Великим шовковим шляхом, у III-II ст. де

н.е. був майже готовий. Залишалося відчинити лише «китайські двері», що й не забарилися зробити самі ж китайці. Решта ж шляху, захищена зі сходу Паміром, Тянь-Шанем та Гімалаями, діяла активно.

Дипломат Чжан Цзян став першовідкривачем західних земель для китайців. Активна завойовна політика імператора У Ді (ім'я котрого означає «войовничий імператор») була націлена на розширення сфер впливу Китаю у всіх напрямках. Наслідком такої політики стало органічне включення Китаю до культурно-економічної структури Євразії. У китайських джерелах III ст. н.е. фігурують три основні дороги на захід – Південна, Середня та Північна.

Південна дорога йшла від Яркенда до Таш-кургану, звідти - до Вахана. Потім вона розгалужувалася. Один шлях був на захід – у Балх і Мерв, у Ктесифон і далі, старою ахемідською дорогою, до Сирії, через торгові факторії Північної Месопотамії. Другий шлях пролягав на південь, до Кашміру, досягав гирла Інду і виходив на узбережжі Індійського океану, звідки товари відправлялись уже морським шляхом. Середня дорога була головною комунікацією, що пов'язувала Китай з Ферганською долиною та Согдіаною. Північна дорога – починалася у Турфанській оазі і, слідуючи вздовж Тянь-Шаню через Памір, досягала районів Нижньої Волги та Приуралля [69].

Ці три головні магістралі лягли в основу мережі доріг Великого шовкового шляху. У I-II ст. н.е. вмерше в історії і виникла макрополітична система, що охопила всю цивілізовану смугу Старого Світу. Утворився «квартет чотирьох імперій давнини»: Римської, Парфянської, Кушанської (більша частина Середньої Азії, Афганістану та Індостану) і Китайської. Необхідно відзначити, що і в періоди жорсткого військового протистояння між країнами Шовкового шляху сторони конфлікту з міркувань власної вигоди не допускали його впливу на хід міжнародної торгівлі. Каравани прямували дорогами, ізольованими від театру військових дій. Так само чинили і в час сезонно-кліматичних ускладнень, що в цілому забезпечувало невинну роботу усього механізму

Деякі дослідники батьківщиною шовківництва вважають провінцію Шаньнодун, яка вже 2255 р. до н.е. платила данину шовковими тканинами. Потім воно поширилося на весь Китай, а особливо широкого розвитку набуло у другій половині I тисячоліття до н. е., коли з шовку виготовляли гроші, тканини та розраховувались при торгових угодах [67].

На Заході шовк цінувався нарівні із золотом і залишався дуже рідкісною та дорогою продукцією. За збереженими записами, римський імператор був єдиним римлянином, який носив одяг із чистого шовку. Населення називало китайців «шовковий народ» («серес»), а столиця ханьської династії була відома під назвою Шовкове місто.

Багаті римляни носили шовкові тканини вже в 46 році до н.е., але ще протягом кількох століть шовк був завізним товаром. У багатьох приморських містах існували численні ткацькі майстерні, де з нього робили тканину. У V столітті такі майстерні з'явилися й у Олександрії. В Ірані виробництво почалося за часів сасанідського шаха Шапура II (309-379 рр.). Але всі ці майстерні працювали на шовку-сирцю, який, за деякими даними, доставлявся з Індії та Цейлону морським шляхом Великого шовкового шляху або сухопутними дорогами із Середньої Азії до Ірану [67].

Деякі писемні джерела розповідають про те, як культура шовківництва з'явилася у Візантії. Так, за записами візантійського історика Прокопіуса, за наказом імператора Юстиніана I (527-565 рр.) два християнські ченці потай провезли в гніздах, видовбаних у палицях, яйця шовковичних черв'яків. Вивіз греди (яйця метелика шовкопряда) у Китаї вважався злочином, який карався смертною карою. З того часу у Візантії виникає власне виробництво шовку, а звідси воно поширюється у південні райони Середземномор'я [69]. В інших країнах воно поширилося набагато пізніше, хоча цей процес також йшов трансконтинентальною дорогою.

Зі створенням у Середній Азії, Ірані та країнах Середземномор'я власної шовкової промисловості завершується перша найважливіша стадія формування

Великого шовкового шляху. У майбутньому його значення було зумовлене вже іншими товарами та цінностями.

До перших століть нашої ери економічні зв'язки між західними та східними цивілізаціями перестають бути випадковими, а починають підкорюватись логіці політичних та торгових розрахунків. Так, міжнародна торгівля стає справою держави. Наприклад, у Китаї під час правління династії Вей (220-265 рр.) потік купців з-за кордону змусив вжити певних заходів. Так, наприклад, кожен з цих купців повинен був мати паспорт-дозвіл, де вказувалися: його ім'я, країна з якої він приїхав, пункт призначення, перелік його товарів і особи, що його супроводжують.

У III-IV ст. н.е. у системі доріг Шовкового шляху відбуваються значні зміни. Так, у Китаї в період «шістнадцяти династій» посилася роль Сініна як важливого торговельного та транзитного центру, що лежав на перетині Тяньдуковської та Туяйхуньської доріг. Припускають, що торгівля у цей час велася з великим розмахом. Наприклад, у 553 р. місцевий чиновник захопив караван, що повертався Туяйхуньською дорогою, в якому, як вказують джерела, 240 західних купців на 600 верблюдах і ослах везли 10 тисяч шматків різних візерунків і гладких шовкових тканин. Варто зазначити, що археологи виявили у цьому місті велику кількість сасанідських та візантійських монет. Вони були відкарбовані з дорогоцінних металів, тож могли заповнювати нестачу золота і срібла в грошовому обігу Східного Туркестану та Західного Китаю, де широко використовувалися при різних торгових операціях [69].

Період, що охоплює приблизно півтора століття (VII – перша половина VIII ст.), можна вважати періодом розквіту Великого шовкового шляху. У цей час економічні та культурні зв'язки Китаю з країнами західного світу досягли свого піку. На Середній дорозі збільшилась інтенсивність торговельної діяльності, що проходила через Согд і низов'я Волги до Північного Кавказу і далі до Візантії. Посилився рух і важкопрохідною дорогою, який пролягав зі Східного Туркестану через Шайдам, Тибет та Непал до Індії.

Нові зміни у системі міжнародних зв'язків починаються у середині VIII ст. У Талаській битві Арабський халіфат розгромив китайські війська. Як наслідок, західна частина Шовкового шляху потрапила під арабський вплив. А центральна ділянка траси потрапила під контроль Тибету. У результаті цього відновився рух старою дорогою кочівників, яка зв'язує Сіньцзян із Північною Монголією. Шлях дістав назву «хуйхулу» – дорога Уйгура. Він йшов із Бейтіна (Бешбалик) до озера Баркуль і далі на північний схід до столиці каганату Харабалгас. Південний варіант Уйгурського шляху називався «фен лу» – дорога вітрів. Продовжував діяти і Киргизський шлях [69].

Китайські товари надзвичайно цінувалися, їм приписували магічні якості. Існували навіть особливі «дипломатичні» прийоми, коли за шовк купували світ та укладали союзи. З Китаю вивозили в основному шовк, порцеляну та різні прикраси, ввозили ж усілякі незнайомі китайцям дивини: килими, дорогоцінний посуд, екзотичних тварин, слонову кістку, цінні породи дерева, хутра, кольорове скло, ювелірні вироби, предмети різьблени, а також рабів-факірів, фокусників, танцюристів. Завдяки торгівлі на Великому шовковому шляху китайцям стали відомі такі тварини, як віслюки, мули та верблюди, що використовувалися для транспортування товарів. Саме цим шляхом у Китай потрапила бавовна, що цінувалася так само високо, як і шовк у європейців. Разом з тим у Стародавньому Римі існувало уявлення про те, що шовк виготовляють із пуху, зібраного з дерев, а китайці думали, що бавовну роблять з вовни баранів. З розвитком торгових зв'язків у Китаї стали з'являтися нові матеріали, серед яких можна назвати льон, а також нові технології – обробка вовни та килимове виробництво [62].

З подальшим розвитком міжнародної торгівлі до міжнародних контактів поступово включилася і Японія. З VI ст. японський шлях на захід починався в Осаці. Дві великі колекції шовків були знайдені в монастирі Хоруджі та імператорській скарбниці у Шосоїні (Нара). Японські автори вважають, що Шосоїн був кінцевим пунктом призначення Великого Шовкового Шляху [69].

Аналіз євразійської траси вказує, що однією з можливих її альтернативних варіантів була чорноморсько-північно-каспійська магістраль. Є підстави вважати, що римська політика утвердження панування у Вірменії та Іберії ставила за мету зберігати контроль за північним транзитним шляхом через Каспійське море. Володіючи акваторією Чорного моря, Рим робив усе можливе, щоб закріпитися на Кавказі. Це давало не лише політичні, а й економічні вигоди, позбавляючи західних купців від обтяжливої фінансової опіки посередників у разі виходу їх на середньоазійські ринки.

На Кавказі на той час існувало два основні шляхи – через Дар'яльську ущелину і дуже зручний прохід через Дербент. У 80-х роках IV ст. н. е. Закавказзя було поділено між Іраном та Римом на сфері впливу. Сасаніди встановили контроль над західним Прикаспієм. Вже у V ст. Іран, захищаючись від набігів кочівників, розпочинає будівництво потужних оборонних споруд у Дербенті.

Аналогічна причина захисту від варварських німецьких племен змушувала Римську державу робити подібні зусилля у північно-західному та північному Причорномор'ї.

Не можна не відзначити роль Кавказького регіону у розвитку великої міжконтинентальної траси. Зв'язки країн Центральної та Західної Азії з народами Європи здійснювалися через території Кавказу, Вірменії та Грузії ще до н. е. Згодом під час грецької колонізації району Чорного моря за часів Гомера та Золотої Руна – торговельні контакти посилюються.

Про торгові шляхи, що існували в давній Грузії, розповідають автори Греції та Риму. Так, в описах царства Картлі (Кавказька Іберія) грецький географ Страбон (60-ті рр. до н. е. – 20-ті рр. н. е.) пише у своїй знаменитій «Географії», що один із шляхів до столиці Іберії Мітскхету йшов від Чорного моря, вгору за течією Фазіса (річка Ріоні) через фортецю Сарапаніс (сучасний Шорапані). Він стверджує, що на Фазі діяло 120 мостів. Цей історичний маршрут до Іберії пролягав із Кавказької Албанії (нинішній Азербайджан та території поруч із ним). Дорога пробивалася через скелі і потім перетинала

заболочені місцевості, що виникли внаслідок розливів річки Алазоніс (Алазани). Страбон говорить також про третю дорогу. Вона об'єднувала Вірменію та Кавказьку Албанію, перетинаючи Мткварі (річка Кура) [69].

Існував і четвертий шлях, який підтверджують інші автори. Він йшов із північних кочових країн через Дар'ял чи Аланські Ворота до столиці Іберії. Всі ці історичні траси сходилися в Мтсхеті. З них основним торговим шляхом міжнародного значення був той, який, згідно з Страбонем, йшов до Іберії та Колхиди з Індії та Китаю. Візантійські королівні грузинського походження – представниці царської династії Багратіонів – так само, як і деякі полководці Константинополя, які мали грузинські корені, були зацікавлені в розвитку цього шляху.

Тисячоліттями Великий шовковий шлях був водночас і військовою дорогою. Наприклад, відомий торговий маршрут на Південному Кавказі використав у 65 р. до н.е. під час свого походу римський полководець Помпей. Це не було випадковістю, оскільки Помпей добре знав про стратегічне значення цієї торгової траси, особливо Дар'яльської ущелини, яка використовувалася для блокування кавказьких перевалів з метою захисту від набігів північних кочівників.

З Кавказом, як свідчать історичні документи V ст., найширші контакти мали й далекі народи. Так, до Фази приїжджали торговці з 60 різних країн, включаючи «варварів з Індії та Бактрії» [69].

Великою була роль Вірменії у розвитку системи доріг Шовкового шляху. Комунікаційна мережа Вірменського нагір'я, що склалася за тисячоліття продуктивних зв'язків із сусідніми регіонами та, зокрема, з територіями Іранського плато, забезпечувала безпосередній контакт із міжконтинентальною трасою. Ще за століття до її відкриття Екбатана, яка згодом стала одним із вузлових центрів Шляху, активно взаємодіяла з вірменськими містами Араратської долини та басейну Ванського озера. Про це говорить і те, що більшість виявлених при розкопках у Вірменії парфянських монет було випущено екбатанським монетним двором.

Існують писемні дані про транзитну торгівлю вірмен індійськими товарами за межами царства, на трансазійських магістралях вірменських «емпоріїв». Участь Вірменії у торгових контактах розширюється ще більше. На

це вказують, наприклад, знахідки у вірменських середньовічних містах різноманітної східної, зокрема китайської продукції, – виробів із металу,

кераміки, порцеляни, шовку. Безпосередньо і цим процесом пов'язане і поширення у VII ст. у Вірменії шовківництва та шовкопрядіння. З великого переліку джерел, де йдеться про активне залучення і вірменських торгових

центрів і доріг у систему Шовкового шляху, можна згадати дорожні нотатки

іранця Насір і Хусрау (XI ст.), фламандця Рубрука чи венеціанця Марко Поло

(XIII ст.). Характерно, що вже в ранньому середньовіччя подорож з Вірменії великою трасою стала справою настільки звичною, що місцевий математик і

географ Ананія Ші-ракаці (VII ст.) ввів у свій шкільний підручник арифметики

завдання з обчислення відстані від Двіна до Балха. У XIII ст. вірменські купці

володіли торговими базами у Східному Китаї [57].

У давнину, ймовірно, діяльними учасниками торгових зв'язків у регіоні та посередниками в них були іраномовні племена сарматів, що займали

провідне становище на великій території степів від Приаралля до Дону. Роль

степової Євразії в історії донедавна припинувалася. Очевидно, це сталося тому,

що скіфо-сибірський світ не сприймався як активна історична освіта, як єдність та цивілізація, що охоплює степове місце від басейну Дунаю на заході до

Центральної Азії та Ордосу на сході. Разом з тим, на рубежі епох значно

посилився вплив кочових суспільств гунно-сарматської доби на події

євразійської історії. У контактних зонах склалися різні відносини. Стійкими

економічно та політично збалансованими вони були між еллінським та скіфським світами у Причорномор'ї. Пам'ятники скіфської епохи сягають

далеко на південь і охоплюють величезну територію, включаючи степову

частину Маньчжурії, всю внутрішню, східну та центральну Монголію,

Сінцзян.

Здобувши перемоги над аланами до кінця IV ст., гунни поширюють свою владу на північне Причорномор'я, а до середини V століття вже загрожують обом Римським імперіям, привівши свої війська до Галії та Італії. Після смерті Атілли в 453 р. гунни відходять із Центральної Європи до Приазов'я [69].

Цілком можливо, що контроль над міжнародними торговими шляхами був одним із джерел політичної влади та впливу у Великому Степу.

До середини VI ст. на цих просторах утверджується влада тюркомовного народу тюркютів. Згодом їх володіння поширилися на всю Центральну Азію – від Маньчжурії до Керченської протоки, від верхів'їв Єнісея до верхів'їв

Амудар'ї. Тюркський каганат веде боротьбу за контроль над торговими шляхами, що зв'язують Далекий Схід із Середземномор'ям. Зрештою, вперше в історії він об'єднує в межах однієї держави практично всю територію Євразійських степів, а також землі стародавніх осілих цивілізацій – Согд та

Бухару, які були ключовими ланками Великого шовкового шляху. За допомогою согдійських купців тюрки стають партнерами Візантії у створенні безперервної трансевразійської торгівлі [57].

У V столітті культура шовківництва сягає Мерва. Формується і школа шовку в Согді. Для согдійців, які виконували провідну роль посередницької торгівлі з Китаєм, це послужило стимулом пошуку нових ринків збуту своєї продукції, [67]. З іншого боку, динаміка торгових контактів почала визнаватися мусульманською цивілізацією, що на той час вже досить утвердилася.

Поширивши свою владу від Піренеїв до Середньої Азії, мусульмани перехоплюють торгіву ініціативу християнських держав. Водночас зростає і роль Константинополя як посередника між Європою та мусульманським Близьким Сходом. Дещо змінюється асортимент товарів, що перевозяться дорогами Шовкового шляху. Крім традиційних шовку, порцеляни, чаю, лакових виробів, рабів і хутра, все більшого поширення набувають такі товари, як бавовна, метали, килими, у тому числі середньоазійського виробництва [69].

У цей же час розвивається бурхлива торгівля Мавераннахра та Хорасана з Волзькою Булгарією. До неї шлях вів Амудар'єм, виходячи потім на Русь і далі,

через Новгород, до Балтійського регіону. Зростає інтерес до північних маршрутів, звідки постачалося цінне хутро. У Китаї існувала навіть назва «Хутровий шлях». І на азійських, і на європейських ринках найбільшим попитом користувався соболь, особливо чорного кольору. Роль Північної траси Великого шовкового шляху була дуже значною [69].

Вузлове становище міжконтинентальних зв'язках у першій половині - середині I тисячоліття н.е. посідають держави Середньої Азії. Це зумовлено тим, що регіон перебував у зоні впливу трьох цивілізаційних систем – антично-християнської, індуїстсько-буддійської та китайсько-конфуціанської. Висока інтенсивність контактів проявляла себе не лише в активному обміні товарами, а й інформаційно, насиченості культурних та економічних відносин. Однак така «відкритість» створювала загрозу вразливості для вторгнень із різних сторін. З давніх-давен до середньовіччя народам Середньої Азії довелося пережити безліч навал. Із заходу нападали греко-македонці, Ахеменіди, Сасаніди, араби, з півночі – юечжі, гунни, тюрки, зі сходу – китайці та монголи. Все це перешкоджало створенню тут довговічних держав, на кшталт римської, китайської чи візантійської [57].

Система Великого шовкового шляху проіснувала до XV ст., проте вже з XVI століття у зв'язку з низкою соціально-політичних трансформацій, а також якісних змін у кораблебудуванні та навігації пріоритет у сфері перевезень поступово переходить до морських трас. У цей час ініціативу в торгово-економічних відносинах починають перехоплювати країни Заходу – Португалія, Голландія, Британія. У своєму прагненні скористатися можливістю монополізації торгівлі, що з'явилася, нарешті, роблять послідовні кроки для того, щоб нейтралізувати своїх конкурентів. Кінцевим результатом таких дій стало розділ традиційної структури економічних взаємозв'язків «Схід – Захід» та занепад до локального рівня доріг, які ще недавно мали трансконтинентальне значення [57].

Далекі міжнародні зв'язки дедалі більше зміщалися з суші на море. Індійський океан і прилеглі до нього моря перетворилися на найзручнішу

комунікаційну мережу, а на їх узбережжях зосередилися всі найкращі та найбільші торгово-ремісничі центри Азії. В Індії у XVI ст., навіть коли ще великі географічні відкриття не вплинули на її зовнішню торгівлю, кількість вантажів, що перевозилися морськими шляхами, майже в 60 разів перевищувала за обсягом ті, що транспортувалися по суші до азійських країн.

Прихід європейських кораблів і колоніальна експансія посилили ситуацію ще більше [69].

На владу океанських і занепад сухопутних зв'язків впливали й інші причини. Наприклад, політична та економічна ситуація в Китаї протягом століть сприяла переміщенню центру господарського життя на південь. До того ж, серйозною проблемою для економіки осілих цивілізацій внутрішньоконтинентальної Азії в середні віки стали кочівники. І справа не тільки в періодичних набігах та пограбуваннях. Безрозсудна та багатовікова надексплуатація земель завойовниками, що змінюють один одного, додала до торговельного та господарського занепаду регіону, його знегоднення. Це

підтверджують європейські сполучення XVI ст. Англійці, які спочатку вирішили йти не шляхом Португалії, а зав'язати контакти з Персією, Індією та Китаєм через Середню Азію, незабаром відмовилися від свого плану. Купці

збідніли, торгівля стала «малою та злиденною». Припинення повномасштабної «роботи» Шовкового шляху спричинило глибокий і швидкоплинний розлад, а часом і руйнування економічної інфраструктури цілої низки регіонів [69].

Таким чином, під впливом об'єктивних та суб'єктивних факторів з економічної, політичної та історико-культурної сцени Євразії зійшла унікальна, по суті, перша структура трансконтинентальної та міжнародної інтеграції. Однак, зникнувши, вона залишила незабутній слід в історії та культурі багатьох народів. Уздовж трас Великого шовкового шляху вирости дивовижні за красою та багатством міста, які пережили свого «прабатька» на багато століть.

1.2 Стратегія зовнішньоторгівельного співробітництва Китаю на сучасному етапі

У 2018 році Китай відмітив сорокову річницю китайської політики «реформ та відкритості». Запровадження цієї політики кардинально вплинуло на майбутнє Китаю і дозволило йому повернути собі історичну славу та могутність великої держави. Понад чотири десятиліття реформ перетворили одну з найбідніших країн на другу економіку світу. Наразі одна третина глобального світового зростання припадає на частку економіки Китаю. Близько 800 мільйонів жителів Китаю змогли подолати бідність, а сам Китай досяг високого рівня соціально-економічного розвитку [41]. За останні роки якість людського ресурсу Китаю стала набагато кращою. Зараз в КНР реалізується низка державних програм у галузі підвищення освіти та розвитку людських ресурсів – постійно збільшується бюджет на освіту, у раніше найбідніших регіонах країни відкриваються нові навчальні заклади, у сільських регіонах з'являються кваліфіковані вчителі, швидкими темпами покращується середня освіта, удосконалюється рівень системи оцінки якості освітніх структур, з'являються нові програми у закладах вищої професійної освіти, заохочуються програми зарубіжних стажувань для студентів закладів вищої освіти КНР, збільшується та покращується інфраструктура, наукова та методична база університетів країни [26].

Після фінансової кризи 2008 року, не зважаючи на боротьбу з вірусом COVID-19 і загальну нестабільність у світі, економіка Китаю демонструє ознаки відновлення. У той же час, Китай представив світу нову модель глобалізації, побудовану на основі проєкту «Один пояс – один шлях», що активно реалізується. Новий економічний цикл Китаю та нова модель глобалізації тісно пов'язані. З одного боку, представлена модель розвиватиметься після того, як розпочнеться новий економічний цикл Китаю, до якого входитимуть стабільні торговельні та інвестиційні потоки. З іншого боку, досягнення прогресу в реалізації нової моделі глобалізації створить

сприятливіший міжнародний клімат для економіки країни, що невпинно розвиватиметься у новому економічному циклі.

Швидкі темпи розвитку Китаю за останні десятиліття зробили країну однією із основних ланок світової економіки, особливо у сферах торгівлі та інвестицій. З 1978 до 2021 року середньорічне зростання ВВП Китаю склало близько 9%, що більше, ніж у будь-якій іншій країні за цей же період.

Зараз, через багато років високошвидкісного підйому, влада Китаю зосереджена на високоякісному зростанні економіки. Залежно від того, чи буде здійснено це зрушення, шлях розвитку Китаю визначиться на десятки років вперед.

У 2013 році голова КНР Сі Цзіньпін оприлюднив проєкт «Один пояс – один шлях». Він зосередив увагу на тому, що необхідно світові можливості перетворити на китайські можливості, а китайські можливості перетворити на світові [66]. Реалізація цього проєкту є важливим кроком китайського уряду з просування нової моделі глобалізації і є одним із найпріоритетніших напрямів його роботи. «Один пояс – один шлях» – це проєкт економічної інтеграції Китаю з Азією, Європою та Африкою. Країни, включені до цього проєкту, мають населення 4,4 млрд осіб, або 62,55% населення світу, а їх ВВП становить майже 30% світового ВВП [70].

Проєкт «Один пояс – один шлях» розглядається Китаєм як інструмент сприяння національному економічному розвитку шляхом активізації експорту, розширення доступу до природних ресурсів та надання підтримки для важливих вітчизняних галузей. Очікується, що його реалізація дасть змогу більш інтенсивно розвивати великі західні райони Китаю, що може допомогти подолати дисбаланс у соціально-економічному розвитку між східними, західними та центральними провінціями.

«Один пояс – один шлях» охоплює широкі сфери економічного співробітництва. Серед них виділяють три пріоритетні напрями міжнародного співробітництва: інфраструктурну, виробничу та фінансову співпрацю. Враховуючи низький рівень розвитку інфраструктури в більшості країн, це

лежать уздовж «Шовкового шляху», імплементація цього проекту стане найважливішою передумовою регіональної економічної інтеграції та розвитку. Створення інфраструктури в рамках поясу включає будівництво залізничних і автомобільних мереж, портових споруд, трубопроводів, аеропортів, інфраструктури енергетики та зв'язку [5].

Другою ключовою сферою є виробнича співпраця. Велика кількість інвестицій в інфраструктурні проекти у країнах, що приймають участь у реалізації ініціативи, збільшать попит на будівельні матеріали та обладнання для транспорту, енергетики та телекомунікацій. Це допоможе задіяти надмірні потужності Китаю та згладити перехід економіки до нової моделі зростання.

Фінансове співробітництво – третя важлива галузь цього проекту. Крім створення Фонду «Шовковий шлях» та Азійського інвестиційного банку, Китай прагне розширити двосторонні розрахунки, створити систему валютної стабільності в рамках «поясу», що допоможе зміцнити статус юаня як глобальної валюти [5].

1.3 Структурні елементи проекту «Один пояс – один шлях»

Проект «Один пояс – один шлях» має у собі дві ключові складові. Перша – «Економічний пояс шовкового шляху», яка є наземною та, як очікується, зв'яже Китай з Центральною Азією, Східною Європою та Західною Європою. Друга – «Морський шовковий шлях 21 ст.». Ця складова проекту базуватиметься на морі і, як очікується, пройде південним узбережжям Китаю до Середземного моря, Африки Південно-Східної Азії та центральної Азії [5].

«Економічний пояс шовкового шляху» – це одна з ключових складових проекту «Один пояс – один шлях», що має за мету здійснити інтеграцію економіки Азії та Європи. Така інтеграція матиме важливе стратегічне значення для ефективно оптимізації ресурсів, підвищення економічної ефективності та збереження розвитку економіки у новий історичний період у багатьох країнах та районах цих регіонів.

Участь країн у «Економічному поясі шовкового шляху» сприятиме розширенню співробітництва у сфері регіональної економіки, сприятиме, насамперед, економічній взаємовигоді країн, що знаходяться вздовж шовкового шляху. Ця зона буде характеризуватись великою місткістю. Економічний коридор Шовкового шляху має стати рівноправною платформою для всіх країн, кожна з яких отримає певні дивіденди. За планом розробників проекту усі країни та райони Азії та Європи можуть приєднатися до цієї зони. Основою співробітництва «Економічний пояс Шовкового шляху» є взаємодовіра, взаємовигода, рівноправність, консультація, повага різноманітних культур і прагнення єдиного розвитку, що разом утворює дух Шовкового шляху [5].

Загалом цілісна зона економічного поясу шовкового шляху все ж має виразні риси розділу за регіональними та географічними ознаками. У східній її зоні має відбутися процвітання країн Азійсько-Тихоокеанського економічного кола, у західній – відбудеться подальший інтенсивний розвиток країн європейського економічного кола. На заході Китаю та у країнах Центральної Азії відбудеться вихід країн та їх регіонів із зони економічної депресії. Відповідно до регіональних особливостей країни можуть бути розділені на певні економічні сектори або зони. Зокрема китайські та міжнародні аналітики виділяють три сегменти або зони з певними характерними для їх економіки матеріально-технічними, природними і людськими ресурсами. Перша з таких економічних зон, економічна зона Центральної Азії охоплює країни Центральної Азії, включаючи Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменістан. Друга економічна або кільцева економічна зона включає теж деякі країни Центральної Азії, зокрема Росію та Монголію, а також країни Південної та Західної Азії – Афганістан, Індію, Пакистан, Іран, Азербайджан, Вірменію, Грузію, Туреччину, Саудівську Аравію, Ірак тощо. Третя, Євразійська економічна зона, включає не тільки країни цього континенту, а й Північної Африки. До цієї зони відносяться Німеччина, Франція, Великобританія, Італія, Україна, Єгипет, Лівія, Алжир тощо. [23].

Перша із вказаних економічних зон, економічна зона Центральної Азії є основною зоною «Економічного поясу шовкового шляху». З погляду економічного розвитку Центральна Азія є депресивним регіоном «Економічного поясу шовкового шляху». Для багатьох країн регіону характерними є такі риси, як відсталий загальний рівень економічного розвитку, нестабільні соціальні відносини. Разом з тим Центральна Азія знаходиться у центрі Азії, через неї проходять шляхи між Азією та Європою, які певною мірою контролюються країнами регіону. «У 2012 році в Центральній Азії (за виключенням Китаю) з населенням 65 мільйонів чоловік, обсяг ВВП складав близько 300 млрд. доларів.» [23]. Країни Центральної Азії мають понад 3000 кілометрів прикордонної смуги з Китаєм. Всі вони стоять перед загрозою натиску «трьох сил зла» – тероризму, екстремізму та сепаратизму, але, разом з тим мають попит та потенціал для формування регіональної стабільності, правильного використання природних ресурсів, розвиток економічного та торговельного співробітництва. Зі створенням у 2001 році Шанхайської організації співробітництва Китай став основним торговим та інвестиційним партнером країн Центральної Азії. Концепція «Економічний пояс шовкового шляху» сприяє відкриттю потенціалу та посиленню розвитку західного регіону Китаю, сприяє економічному розвитку країн Центральної Азії, поглибленню співробітництва в сфері енергетики та ресурсів між Китаєм та країнами Центральної Азії, а також сприяє основній меті цього проекту стабільності та процвітання у регіоні.

Кільцева економічна зона Центральної Азії є теж важливим регіоном економічного поясу шовкового шляху. Вона не тільки розташована в центральній частині євразійського континенту, а й у середній зоні «економічного поясу шовкового шляху», через те що має важливе стратегічне значення у формуванні великої торговельно-економічної траси від Азії до Європи. Обсяг ВВП країн цього регіону, населення яких становить близько 1,9 мільярда чоловік, складає близько 7,5 трильйона доларів. [23]. Аналіз рівня економічного розвитку вказує, що, крім багатих нафтовидобувних країн, таких

як, Саудівська Аравія, економічний розвиток інших країн цієї зони зовсім різний, а загальний рівень розвитку відсталий. Щодо торгівлі, то слід відмітити, що основними торговими партнерами цього регіону є ЄС, США та інші розвинені країни. Водночас, економічні та торговельні частки між Китаєм та цим регіоном ще малі, ще є необхідність зміцнення торговельно-економічного співробітництва. Особливо слід зазначити, що в цьому регіоні існує багатий запас нафти та природного газу, цей регіон є одним із основних регіонів імпорту енергоресурсів Китаю. Таким чином, кільцева економічна зона Центральної Азії є дуже важливим стратегічним регіоном проекту «Один пояс –

один шлях».

Євразійська економічна зона є регіоном розширення «економічного поясу шовкового шляху». Європа є одним із найбільш розвинених світових регіонів, а ЄС – одним з основних світових об'єднань, де можна отримати сучасні передові технології та підготувати конкурентоздатних фахівців з числа багатьох китайських студентів, які навчаються за кордоном. Тим не менш, економічні та торговельні обміни між Китаєм та ЄС в основному покладаються на морський канал, тому необхідно розробити наземний маршрут для розширення торговельно-економічного, науково-технічного, культурного та освітнього співробітництва.

У межах проекту «Один пояс – один шлях» передбачається формування шести економічних коридорів, про розроблення яких на церемонії відкриття діалогу про промислові взаємозв'язки країн АСЕМ (Форум «Азія – Європа») 27 травня 2015 року виступив з промовою постійний член комітету політбюро КПК, віце-прем'єр Чжан Гаолі в Чунцині [61]. У своїй промові Чжан Гаолі заявив про будівництво 6 економічних коридорів, які мають розширити географію проекту «Економічний пояс шовкового шляху», вперше явно заявив, що Китай планує вкласти близько 900 млрд. доларів у 900 проектів у 60 країнах. Кошти для реалізації цих проектів підуть із Азійського банку інфраструктурних інвестицій та Фонду Шовкового шляху. Усі коридори будуть

взаємопов'язані між собою. Такими коридорами, згідно з промовою Чжан Гаопі, мають бути:

1. Китайсько-монгольсько-російський економічний коридор
2. Новий Євразійський сухопутний міст
3. Китайсько-Центральноазійсько-Західноазійський економічний коридор

4. Китайсько-пакистанський економічний коридор
5. Бангладешсько-китайсько-індійсько-м'янманський економічний коридор

6. Китайсько-індокитайський економічний коридор

Таким чином, шість основних економічних коридорів стали основними завданнями будівництва «Економічного поясу шовкового шляху» у майбутньому. Ці шість великих економічних коридорів стали матеріальними носіями проекту Економічний пояс шовкового шляху. Наводимо деяку характеристику кожного з цих коридорів [61].

1. Китайсько-монгольсько-російський економічний коридор.

Будівництво економічного коридору між Монголією та Росією дозволить поєднати економічну зону навколо Бохайської затоки, а також Пекін, Далянь та Тяньцзінь зі Східною Європою. Це дозволить країнам досягти збільшення обсягів взаємної торгівлі. Росія та Китай є головними експортерами товарів на територію Монголії, їхня частка в сукупному імпорті Монголії досягає 30% і 33,11% відповідно. Монголія експортує найбільше товарів до Китаю (87% від усього експорту). Китай є стратегічним партнером Росії. Частка китайських товарів у сукупному імпорті Росії у 2014 році сягнула 19%. У липні 2015 року на тристоронній зустрічі президентів Росії, Монголії та Голови КНР було підписано меморандум про взаєморозуміння між РФ, КНР та Монголією про розробку програми створення економічного коридору Росія – Китай – Монголія [61].

В КНР планується, що через Китайсько-монгольсько-російський економічний коридор будуть поєднуватися ініціативи «Економічний пояс шовкового шляху» Китаю, «Прерія-дорога» Монголії та «Євразійський

економічний союз» Росії, відбуватиметься сприяння розвитку транспортної інфраструктури та покращення умов торгівлі, економіки та перевезень між трьома країнами, сприяння діловому співробітництву у сфері туризму, засобів масової інформації, охорони навколишнього середовища та інших галузях.

Сприяти реалізації Китайсько-монгольсько-російського економічного коридору – це спільне бажання країн, що беруть у ньому участь.

2. Новий євразійський сухопутний міст. Для членів ініціативи «Євразійська економічна спілка» найбільш привабливим є проект «Новий євразійський сухопутний міст». Детальні проекти, що направляються до Росії,

Казахстану та Білорусії, дозволять країнам покращити транспортну інфраструктуру. Коридор являє собою високошвидкісну залізничну магістраль, транзит через Росію, Казахстан, Республіку Білорусь, Польщу та Німеччину,

з'єднає Китай із Західною Європою. У рамках цього проекту у 2015 році було

здійснено перший пробний запуск поїзда новими шляхами, що ведуть з Китаю

до Казахстану. На цьому етапі Китай проводить консультації з митними департаментами Казахстану, Польщі та Росії з метою зниження вартості мита.

Одним із перспективних напрямів розвитку проекту «Економічний пояс шовкового шляху» у довгостроковому періоді є створення зон вільної торгівлі з

країнами, що беруть участь у проекті «Економічний пояс шовкового шляху». У разі домовленості з країнами з цього питання, результатом може стати виникнення масштабної зони вільної торгівлі від північно-західних провінцій

Китаю, Центральної Азії до Центральної та Східної Європи. На шляху проекту

мешкає близько трьох мільярдів людей. У цьому випадку йдеться про «мега-ринок», і, безперечно, про «мега-потенціал». Проте, не всі країни готові на

цьому етапі переходити в повному обсязі на цей щабель економічних відносин.

Про це свідчить той факт, що протягом усього періоду існування Шанхайської Організації Співробітництва, питання про створення економічної зони вільної

торгівлі так і не зрушило з порядку денного цієї організації у своєму шляху до його вирішення.

3. Китайсько-центральноазійсько-західноазійський економічний коридор. Важливим проектом у рамках «Економічний пояс шовкового шляху» стане створення економічного коридору між Центральною та Західною Азією.

Цей коридор стане ключовим каналом для доставки нафти та газу з країн Аравійського півострова, Туреччини та Ірану. Коридор також охоплює Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан та Туркменістан.

4. Китайсько-пакистанський економічний коридор. У травні 2015 року прем'єр КНР Лі Кецянь під час свого візиту до Пакистану запропонував ідею про формування китайсько-пакистанського економічного коридору [54].

Китайсько-пакистанський економічний коридор дозволить з'єднати порт Гвадар у Пакистані з містом Кашгар у Китаї, щоб зміцнити співпрацю в сфері транспорту, енергетики, морській та інших сферах між Китаєм та Пакистаном.

Китайсько-пакистанський економічний коридор входить до генерального плану проекту «Один пояс – один шлях». Це був перший економічний коридор, в який

Китай почав інвестувати кошти з Фонду Шовкового шляху з метою будівництва першого інфраструктурного елемента – гідроелектростанції на річці Карот. Для Пакистану цей проект дозволить, перш за все, прискорити

темпи економічного зростання і, можливо, стане вирішенням енергетичної

кризи, що наростає в країні. Наразі у Пакистані існує серйозний дефіцит електроенергії. За оцінками експертів, її брак становить від 4500 до 5000 МВт (в останні роки дефіцит сягав 8500 МВт у деякі проміжки часу, що становить

понад 40% від поточного попиту). Ця криза викликана високим зносом

обладнання, спричиненим низьким рівнем обслуговування обладнання та

розкраданням енергії. Будівництво Китайсько-Пакистанського економічного коридору зміцнить і полегшить взаємозв'язок КНР з районом Перської затоки.

5. Бангладешсько-китайсько-індійсько-м'янманський економічний коридор. У травні 2015 року прем'єр КНР Лі Кецянь під час свого візиту до Індії

офіційно запропонував сприяти формуванню Бангладешсько-китайсько-індійсько-м'янманського економічного коридору. Ця пропозиція отримала позитивний відгук з боку Індії, Бангладешу та М'янми. 18 вересня 2014 року

президент КНР Сі Цзіньпін під час свого візиту до Індії виступив з китайсько-індійською декларацією про створення спільної робочої групи, яка буде сприяти зміцненню співпраці між країнами у цьому регіоні. У травні 2015 року,

під час візиту прем'єр-міністра Індії Моді до КНР, ним, разом з керівництвом Китаю було підписано низку угод про економічне співробітництво, завдяки

яким Бангладешсько-китайсько-індійсько-м'янманський економічний коридор отримав нові життєві сили. Коридор Бангладеш-Китай-Індія-М'янма поєднує Китай з Південною Азією. Для його реалізації заплановано будівництво першої

швидкісної автомагістралі між Індією і Китаєм. Економічні переваги від будівництва коридору є досить значними. Насамперед, він забезпечить доступ

Китаю до численних ринків у Південно-Східній Азії, сприятиме покращенню транспортної інфраструктури та створенню нових промислових зон. Частина

виробництв, передусім трудомістких, може бути переміщена з Китаю до інших країн коридору з метою скорочення витрат праці, які останніми роками в КНР

зростають [54].

6. Китайсько-індокитайський економічний коридор.

Китайсько-індокитайський економічний коридор пролягає від економічної зони дельти річки Чжуцзян уздовж шосе Наньчун – Гуанань, високошвидкісної залізниці

Гуйян – Гуанчжоу, уздовж Хаюю, до Сінгапуру. Коридор базуватиметься у центральних містах за залізничними та автомобільними трасами. Він має стати

носієм, який прискорить формування додаткових переваг, регіонального розподілу праці, спільних розробок, спільний розвиток регіональних економік,

відкриє нові стратегічні канали та стратегічні простори. Наразі у провінціях

Гуандун та Гуансі йде активне сприяння співпраці між містами за цим маршрутом. Розвиток і взаємодія індустріальних парків та їх інфраструктури

сприятимуть формуванню великих економічних каналів, зокрема будівництву великої транспортної магістралі вздовж існуючих шляхів міжнародних

перевезень, поставить Китай та країни АСЕАН ближче одне до одного.

Прискорення і спрощення процедур митного оформлення, інституціоналізація

механізмів співробітництва, пов'язані з китайсько-індокитайським економічним коридором регіони отримають величезний економічний ефект [54].

Шість економічних коридорів сприяння Китаю стали матеріальними носіями проекту «Економічний пояс шовкового шляху». Для сприяння розвитку шести економічних коридорів мають бути суттєво посилені три напрямки:

Першим з них є посилення взаємозв'язків між складовими інфраструктури, яка являє собою матеріальну основу економічних коридорів і відіграє керівну роль у співробітництві економік, у торгівлі, фінансових справах та соціальній комунікації. Якщо не існує зручної, ефективною, відкритою, інтегрованою та конкурентоспроможною мережі інфраструктури, шість економічних коридорів не відіграватимуть роль у регіоні [61].

У галузі розвитку інфраструктури для зростання економічного розвитку Китай має багатий досвід. Хоча розвиток інфраструктури й вимагає великих інвестицій, має високі ризики та відбувається повільними темпами, його наслідки призведуть до значно більшого економічного розвитку та доходу, що значно перевищує самі інвестиції. Тому великі інвестиції Китаю у створення шести економічних коридорів можуть розглядатися як знаменитий «план Маршалла», але спрямований на процвітання Китаю. Забезпечення економічної активізації країн-учасниць проекту «Економічний пояс шовкового шляху» для самого Китаю є безпрограшною стратегією, оскільки він отримає від цього багато переваг.

Другим напрямком є покращення механізму взаємозв'язків між елементами інфраструктури. Покращення взаємозв'язку між елементами інфраструктури вимагає усунення багатьох адміністративних перешкод, створення нових та переформування існуючих організаційних механізмів як на внутрішньодержавному, так і на міждержавному рівнях. Сприяння

Поглиблення співробітництва між країнами та регіонами вимагає певних змін у структурі влади, інституційних механізмах та способах управління у країнах-учасницях проекту «Економічний пояс шовкового шляху», звільнення

дивідендів шляхом здійснення багатьох реформ. Якщо взаємозв'язок елементів інфраструктури вважається матеріальною основою, то «апаратні засоби» економічних коридорів є їх правилами та носіями, й програмним забезпеченням.

Відсутність належної системи управління та механізмів функціонування, необхідних для досягнення взаємозв'язку інфраструктури у процесі формування економічних коридорів призведе до створення численних проблем.

Тому для досягнення взаємозв'язку інфраструктури, КНР та пов'язані з проектом держави мають розглянути питання щодо зміцнення соціального управління та інституційної реформи, підвищення здатності вирішення ризиків та проблем.

Поліпшення механізму взаємозв'язку можуть сприяти різноманітні інженерні системи, які охоплюють багато сфер і галузей. Такими можуть бути, наприклад, системи управління та їх механізми в галузях електроенергії,

телекомунікацій, нафти та газу, зокрема їх видобутку та каналів постачання, залізничних перевезень вантажів, логістичних парків, сухих портів та портових галузей промисловості тощо. У всіх їх має діяти зручна та ефективна система управління інфраструктурою.

Для ефективного функціонування «шляхів» та «коридорів» необхідно створити спільний механізм митного оформлення, єдиний для всіх видів транспорту, сформувати єдині правила перевезення,

врахувавши при цьому особливості народів різних віросповідань, прискорити будівництво євразійської інформаційної магістралі, врахувати можливість і потребу передачі великих даних та обчислень через інформаційні та інші мережі, щоб створити концепцію «цифрова Євразія».

Необхідно зробити, щоб усі сторони були зацікавлені співробітництвом, вирішити питання залучення інвестицій, розроблення відповідних законодавчих актів, поліпшення транспортної інфраструктури.

Ще одним з ключових питань стосовно ефективності «шляхів» і «коридорів» є збереження, відновлення та створення нових екологічних систем. Крім того, держави-учасниці повинні енергійно

зміцнювати регіональне управління безпеки, щоб захистити безпеку інфраструктури, забезпечити безпечне середовище для місцевого довкілля та міжнародного будівництва економічного коридору [54].

Третім напрямком є взаємозв'язки між народами вздовж «шляхів» та «коридорів», адже взаємозв'язок елементів інфраструктури, взаємозв'язок різних економічних, правових, соціально-побутових та інших механізмів, зрештою, залежить від встановлення взаємозв'язків між народами, формування між ними партнерських відносин у різних сферах діяльності. У певному сенсі взаємозв'язок народу всередині країни та на міждержавному рівні є суспільним і навіть світовим капіталом, він може не тільки створювати різні можливості для співпраці, але й відіграватиме бажаний ефект у розподілі економічних факторів і ресурсів. Після багатьох реформ та відкритості Китай став однією з більш розвинених країн світу. Наразі поширюється зв'язок країни з іншими розвиненими країнами Європи, народами цих країн шляхом створення в них китайських підприємств-партнерів, партнерства, у напрямку співробітництва науковців та студентів університетів Китаю та інших держав, розвиток співробітництва по лінії створення дружніх міст та провінцій Китаю й інших держав. Для відкритої мережі контактів між народами країн-учасниць проекту «Економічний пояс шовкового шляху» у всіх його економічних коридорах необхідним є спільне сприяння всіх членів суспільства та його ядра, яким є уряд. Саме він повинен забезпечити правильне відношення між ринком та можливостями і потребами людей, між урядом та населенням, повною мірою відігравати вирішальну роль у розподілі ресурсів [54].

Висновки до розділу 1

Проект «Один пояс – один шлях» та його теоретичний аспект було розроблено та вперше оприлюднено керівництвом Китаю у 2013 році. Його метою було відродження легендарної стародавньої транснаціональної магістралі, відомої як «Великий Шовковий шлях», у сучасному аспекті. Проект повинен сприяти швидкому й ефективному економічному розвитку Китаю та країн-учасниць.

Ключовими складовими проекту «Один пояс – один шлях» є дві транснаціональні магістралі: наземна – «Економічний пояс шовкового шляху», що має зв'язати Китай з Центральною Азією, Східною Європою та Західною Європою та морська – «Морський шовковий шлях 21 століття», яка пройде південним узбережжям Китаю до Середземного моря і зв'яже країни Африки, Південно-Східної та Центральної Азії.

Наземна транснаціональна магістраль «Економічний пояс шовкового шляху» передбачає формування шести економічних коридорів, які мають розширити його географію та охопити значну кількість країн.

Крім економічного зростання Китаю, а також інших країн-учасниць проекту, він має сприяти політичній співпраці незалежних держав між собою і з розвинутими державами Європи і Азійсько-Тихоокеанського регіону, зміцнити взаємодовіру та дружбу народів цих держав, сприяти розвитку освіти і культурних зв'язків, розвивати взаєморозуміння між представниками різних етнічних середовищ та релігій, розширити ринки торгівлі сировиною та готовою продукцією, дати новий поштовх для збереження та відновлення екологічного середовища, подолати бідність окремих верств населення та сприяти розвитку інших позитивних змін у країнах-учасницях та, насамперед, у самому Китаю.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

РОЗДІЛ 2. ЕКОНОМІЧНІ І ПОЛІТИЧНІ АСПЕКТИ ПРОЕКТУ

«ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»

НУБІП УКРАЇНИ

2.1 Економічні витоки проекту

У той час як Китай продовжує багаторічний перехід до економіки, орієнтованої на приватні інвестиції, він повинен одночасно рухатися на фоні стагнації світової торгівлі та зменшити надлишок потужностей на своїх державних підприємствах. Ця боротьба ускладнюється законом великих чисел.

Статистика Світового банку показує, що між 2005 і 2016 роками відношення зростання кредитів до збільшення валового внутрішнього продукту невинно зростає. Це передбачає складність підтримки економічного зростання: оскільки економіка Китаю зростала, пов'язаний із цим важіль зростає ще швидше. Іншими словами, «заборгованість» економічної діяльності Китаю суттєво зросла з 2007 року та продовжує таку тенденцію.

В ідеальному світі рішення передбачало б відправку надлишку робочої сили та матеріалів у менш розвинені сусідні країни, які потребують більше інвестицій, тоді як державні підприємства Китаю отримують прибуток від нових вигідних контрактів. З цією метою Китай пообіцяв очолити глобальні інвестиції в розмірі 4 трильйонів доларів, які він передбачає в регіоні, що охоплює приблизно 65 країн. Що стосується фінансування, то за останні три роки відбувся шквал впливань капіталу, оголошень про інвестиції та кількох спеціальних фондів для цілей проекту «Один пояс – один шлях».

Платежі за проектом також мають суттєві наслідки для позиції Китаю на фінансових ринках. Хоча юань прогресує в напрямку інтернаціоналізації та став світовою резервною валютою з 2016 року, валюта все ще далека від глобального визнання та становила менше 2% світової вартості платежів станом на червень 2017 року [40]. Міжнародні платежі, здійснені до Китаю все ще деноміновані в основному в доларах США, але використання юанів швидко зростає в деяких країнах «Одного поясу – одного шляху». З появою нових проектів вони можуть призвести до операцій у юанях на мільярди доларів для

підрядних робіт, а також виплат кредитів. У міру того, як все більшість країн стане комфортно здійснювати операції в юанях і тримати їх, статус валюти на світовій арені має значно підвищитися. З цією метою головні банкіри Китаю активно вивчають способи збільшення використання юанів у глобальному ціноутворенні товарів [13].

На сьогоднішній день було виділено принаймні 900 мільярдів доларів США на проекти. Щоб зрозуміти наскільки це велика сума, зазначимо, що план Маршалла президента Трумена коштував приблизно 140 мільярдів доларів США в поточному доларовому еквіваленті, або лише одну шосту розміру [20].

Китай зрештою очікує, що витрати на проект «Один пояс – один шлях» перевищать 4 трильйони доларів. Це надзвичайно амбітний проект, хоча справжній розмір проекту буде надзвичайно важко визначити кількісно. Однак це також означає, що навіть якщо ініціатива досягне частки бачення Сі Дзіньпіня, її все одно буде достатньо, щоб змінити обличчя розвитку та політики в регіоні.

Основними суб'єктами, за якими слід спостерігати, є державні банки, комерційні банки та фонди розвитку, які постачають гроші, а також державні підприємства, які надають матеріали та робочу силу.

У середньостроковій перспективі життєздатність проекту «Один пояс – один шлях» залежить від здатності китайського уряду управляти кредитним ризиком, а також від віри підприємств у це управління ризиками. Неявне розуміння полягає в тому, що Китай не дозволить кредитам проекту і банкам-емітентам збанкрутувати. Питання, чи реально це чи ні, залишається відкритим. Проте Комуністична партія має у своєму розпорядженні багато інструментів, включаючи можливість обмежити відтік капіталу та пряме міжбанківське кредитування. У довгостроковій перспективі Китай також створив різні можливості для участі іноземних інвесторів і може навіть запровадити можливість для залучення своїх приватних громадян.

Страхові банки. Страхові банки стояли за деякими з найбільших і ризикованих угод проекту «Один пояс – один шлях». Два страхові банки, які

тісно пов'язані з проектом – Китайський банк розвитку і Експортно-імпортний банк Китаю, видали кредити на інфраструктуру під низькі відсотки, які залежать від придбання одержувачем китайського обладнання або будівельних послуг. Ці «пільгові позики» стягують лише 1-2% після пільгового періоду понад 10 років і часто захищені полісами, написаними державною Китайською компанією експортно-кредитного страхування [48].

Для страхових банків принаймні частина початкового капіталу надходить із запасів Китаю в понад 3 трильйони доларів США в іноземних резервах – переважно інструментів, деномінованих у доларах США, які в іншому випадку приносили б майже нульовий прибуток [19]. У 2015 році страхові банки Китаю отримали понад 100 мільярдів доларів від вливань резервного фонду та Міністерства фінансів [61].

Будучи державними установами, такі банки зобов'язані надавати дуже мало деталей звітності, але отримують сприятливі кредитні рейтинги завдяки сильній підтримці з боку центрального уряду.

Комерційні банки. Комерційні банки формують наступну ланку фінансування. На передньому краї діяльності є кілька великих державних банків, включаючи Банк Китаю, Промисловий і комерційний банк Китаю, Китайський будівельний банк і банк СІТІС.

Порівняно зі страховими банками, комерційні банки надають короткострокові кредити з вищими витратами на фінансування [48]. Їх підтримка з боку Комуністичної партії менш явна, тому вони шукають інших форм захисту – наприклад, участь у блоках синдикуваного кредитування, інвестування разом із страховими банками, а також отримання кредитного страхування від державних страхових компаній. Комерційні банки також надали додаткові фінансові послуги за сприяння центрального уряду та забезпечують розрахунки в юанях, управління готівкою та фінансування торгівлі. З 2013 року щонайменше дев'ять китайських банків відкрили 62 філії в країнах уздовж маршруту проекту «Один пояс – один шлях» [33].

Багатостороннє фінансування. Багатосторонні банки розвитку, такі як Світовий банк і Азійський банк розвитку, протягом десятиліть фінансували інфраструктурні проекти. Однак їхні розпорошені мандати та процес прийняття рішень часто означали повільнішу дію. Частково для вирішення цієї проблеми Китай ініціював створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій і Фонду Шовкового шляху.

Починаючи намічати дії, необхідні для реалізації проекту «Один пояс – один шлях», Китай представив світові Азійський банк інфраструктурних інвестицій.

24 жовтня 2014 року представники двадцяти однієї азійської країни зустрілися в Пекіні, щоб підписати Меморандум про взаєморозуміння щодо заснування Азійського банку інфраструктурних інвестицій, що є фундаментальним кроком для його офіційної інавгурації. Серед країн-засновниць були Бангладеш, Камбоджа, Індія, Китай, Казахстан, Монголія та Узбекистан. Створення банку було запропоновано Китаєм у жовтні 2013 року: під час діалогу з президентом Індонезії Сусіло Бамбангом Юдхойоно президент КНР Сі Цзіньпін представив проект створення інвестиційного банку для підтримки зміцнення регіональних мереж та економічної інтеграції. У цьому випадку Сі також заявив про готовність Китаю запропонувати фінансову підтримку для реалізації інфраструктури в країнах, що розвиваються в рамках Асоціації держав Південно-Східної Азії [35].

На спеціальній зустрічі міністрів, що відбулася після підписання Меморандуму, китайський політик пан Цзінь Ліцунь (колишній заступник міністра фінансів і колишній віце-президент Азійського банку розвитку) був призначений Генеральним секретарем Багатостороннього тимчасового секретаріату.

Як можна прочитати на його офіційному веб-сайті, Азійський банк інфраструктурних інвестицій є багатостороннім банком розвитку з економним, чистим і екологічним способом роботи. Це ключові елементи, взяті до уваги при будівництві банку. Його головними цілями є розвиток інфраструктури та

інших виробничих секторів в Азії. Проекти включатимуть різні сфери інвестицій: енергетику, транспорт і телекомунікації, сільську інфраструктуру та розвиток сільського господарства, водопостачання та каналізацію, охорону навколишнього середовища, розвиток міст та логістику. Як було заявлено на початкових етапах його створення, однією з головних характеристик Азійського банку інфраструктурних інвестицій повинна була бути його відкритість і інклюзивність, з готовністю прийняти регіональні, а також нерегіональні країни, зацікавлені в розвитку азійської інфраструктури [64].

Початковий капітал Азійського банку інфраструктурних інвестицій становитиме 100 мільярдів доларів, з яких Китай матиме найбільшу квоту капіталу – 30%. Він базуватиметься в Пекіні, де періодично збиратимуться нерезиденти. Багато країн, що розвиваються, виявили свою зацікавленість у новому інвестиційному банку, враховуючи той факт, що він обіцяє більшу ефективність і меншу бюрократію існуючих банків, але має ті самі гарантії [38].

Участь Індії була дуже надихаючою для реалізації проекту, оскільки країна буде найбільшим акціонером після Китаю з 19%. Але ініціатива була схвалена не всіма країнами регіону. Інші великі азійські економічні держави, такі як Японія та Південна Корея, дивляться на ініціативу з підозрою і вирішили не приєднуватися до церемонії підписання Меморандуму про заснування Азійського банку інфраструктурних інвестицій [35].

Але найбільшим противником проекту є США, які вважають Азійський банк інфраструктурних інвестицій загрозою для поточної глобальної фінансової системи, яку наразі очолює Світовий банк, а в регіоні – Азійський банк розвитку (головним акціонером його є Японія).

Президенти двох інших установ розвитку заявили про свою підтримку Азійського банку інфраструктурних інвестицій, але в той же час підтвердили неможливість співпраці нової організації для досягнення реальних цілей у цій сфері. Як сказав Джим Йонг Кім, президент Світового банку: «Інвестиційні потреби в інфраструктурі країн, що розвиваються, надто великі для будь-якої окремої установи. Ми розглядаємо Азійський банк інфраструктурних

інвестицій як нового важливого партнера». Такої ж думки був Такехіко Накао, президент Азійського банку розвитку [56].

Занепокоєння Сполучених Штатів щодо ризиків, пов'язаних з присутністю Азійського банку інфраструктурних інвестицій, посилилося оголошенням у березні 2015 року Франції, Німеччини, Великобританії, Італії та

інших держав ЄС про те, що вони подадуть заявку на приєднання до Азійського банку інфраструктурних інвестицій як члени-засновники. Багато європейських держав, які зараз переживають внутрішні економічні кризи, почали розуміти

величезний потенціал цієї структури. Перспектива дуже пов'язаної євразійської

економіки була надто емоційною, щоб вирішити не приєднуватися до

проекту. Крім того, Європейський інвестиційний банк, здається, зацікавлений у покращенні інвестиційної співпраці з Пекіном, і відкриття офіційного офісу в

Китаї це підтверджує [47].

Країн, які приєдналися до банку до 31 березня 2015 року і які, отже, можуть вважатися членами-засновниками Азійського банку інфраструктурних інвестицій, є 57 (це вдвічі більше, ніж перших підписантів меморандуму). [47]

Керівництво Азійського банку інфраструктурних інвестицій подбало про те, щоб підкреслити роль своїх інфраструктурних інвестицій у стимулюванні

соціальних вигод, але політичний імідж Китаю також відіграє свою роль. Як

пояснює президент Азійського банку інфраструктурних інвестицій Цзінь Ліцзюнь: «Китаю необхідно зробити щось, що допоможе йому бути визнаним

відповідальним членом міжнародного економічного співтовариства і, можливо,

у майбутньому бути визнаним відповідальним лідером» [1].

Порівняно з державними та комерційними банками, ці дві організації є меншими за своїм відносним масштабом інвестицій. Азійський банк

інфраструктурних інвестицій є багатостороннім банком, який має право

надавати позики на суму до 250 мільярдів доларів США [1]. Маючи членську

базу, яка включає 16 із 20 найбільших економік світу, банк має у своєму

розпорядженні багато інструментів фінансування: він може отримувати

міжбанківські кредити, видавати суверенні облигації або поглинути приватний капітал за програмою державно-приватного партнерства [15].

Незважаючи на те, що Китай має майже 30% голосів в Азійському банку інфраструктурних інвестицій (наступний найвищий блок належить Індії), він наполягає на тому, що добровільно відмовиться від права вето, коли приєднається більше країн, і вже співпрацює з понад 60 іншими країнами-членами [15]. На відміну від існуючих Міжнародних банків розвитку, які мають загальну мету подолання бідності, Азійський банк інфраструктурних інвестицій зосереджується лише на інвестиціях в азійську інфраструктуру [1].

Китай створив Фонд Шовкового шляху як інвестиційний фонд із більшою спрямованістю на проєкт «Один пояс – один шлях». Фонд переважно використовує прямі інвестиції в акціонерний капітал, а не позики, і наполягає на тому, щоб його інвестиції мали високу комерційну віддачу [15]. Хоча капітал в основному надходить із валютних резервів Китаю та ін'єкцій банківської політики, інші країни можуть брати участь на рівні субфонду [15].

Інші джерела

Приватні громадяни незабаром можуть стати ще одним джерелом фінансування. У квітні 2017 року Комісія з цінних паперів і ф'ючерсів Гонконгу оголосила про плани вибірково пом'якшити умови лістингу для інфраструктурних компаній, пов'язаних з проєктом «Один пояс – один шлях» [22]. Окремо керівник Промислового і торгового банку Китаю запропонував створити офшорну фондову біржу, щоб дозволити компаніям регіону проєкту «Один пояс – один шлях» вийти на біржу [15]. Якщо так триватиме, Китайські банки можуть зіткнутися з меншим фінансовим тягарем, але роздрібні інвестори безпосередньо несуть більший ризик.

2.2 Економічна співпраця у рамках проєкту

Відродження Шовкового шляху неодмінно принесе помітні зміни в економіці країн, що ввійдуть до його торгівельно-економічних відносин. Відновивши свою частку Шовкового шляху Китай піде далі. Новий Шовковий

шлях наразі матиме не менше значення, ніж у давні часи. Він власне вже охопив не тільки центр, а й південь та північ Європи, більшість країн Азії. Саме прискорений розвиток певних необхідних компетенцій є одним із основних факторів реалізації концепції і стратегії Нового Шовкового шляху. Для повноцінного функціонування цього проекту у ньому повинні сформуватися певні альянси між світовими лідерами у сфері експлуатації, торгівлі, логістичної інфраструктури, комунікацій, організованих глобальних поставок, інтеграції інфраструктурного сервісу у світовий торговий та транспортний ланцюжок.

Китай, офіційно оголосивши про цю нову інвестиційну ініціативу, таким чином заявив про свої геополітичні амбіції, претендуючи поряд зі Сполученими Штатами на проведення самостійного економічного курсу за межами власної країни, окресливши зону своїх зовнішньополітичних та економічних інтересів у межах Євразії, Африки та Океанії. На те, що економічні можливості сучасного Китаю можуть забезпечити реалізацію подібних амбіцій і загалом співвідносяться з можливостями інших потужних геополітичних гравців, свідчать певні факти [68].

Політика відкритості, яка проводиться у Китаї з початку 80-х років минулого століття, стала основою розробки цього проекту. Ця політика динамічно розвивається, вдосконалюється, ставить перед розробниками й виконавцями нові й нові завдання. У своєму розвитку вона пройшла низку етапів від становлення та розвитку особливих економічних зон до масованого залучення зарубіжних капіталів і технологій, проголошення стратегії «йти назовні» у середині нульових вже нинішнього століття. Зі зростанням економічної могутності Китаю напрямки відкритості дедалі більше зміщуються від спрямованості до Китаю (всередину країни) на експансію зовнішніх глобальних ринків, на захоплення та освоєння міжнародних товарних ринків та ринків капіталу.

Керівництво Китаю взяло курс на коригування намірів і заповітів «архітектора китайських реформ» Ден Сяопіна, який свого часу закликав

«уникати сонячного світла, приховувати наміри в тіні» і лише згодом, за певних умов, оголосити про початок китайської експансії на міжнародному рівні, наголошуючи на кооперацію і взаємну вигоду взаємодіючих сторін, відмітити, що час експансії прийшов: «Тигр стрибнув, дракон злетів».

Стратегія «йти назовні» стала розвитком і новим словом у реалізації політики відкритості Китаю. Вона націлена на формування та розвиток насамперед китайських ТНК та експансію китайського капіталу за кордоном. Слід відмітити, що темпи та обсяги вивезення китайського капіталу за кордон за останні роки відчутно зросли. Так, річний потік прямих іноземних інвестицій (ПІІ) з 225 млрд дол. доларів у 2007 р. (фінансова криза стала каталізатором придбання Китаєм зарубіжних активів) вийшов на третє місце у світі за річними обсягами інвестицій. За цим показником він поступається лише США та Японії. На початок 2015 р. обсяг накопичених ПІІ Китаю, за деякими даними, склав 775-800 млрд дол., з яких 681,3 млрд дол. складають інвестиції у нефінансові активи. Разом з тим, за показником накопичених зарубіжних інвестицій, Китай все ще помітно поступається країнам-лідерам, займаючи лише десяте місце у світі [65].

Наразі Китай прагне повторити апробовану провідними ТНК потужних держав світу модель експансії їх у світову економіку.

Проект «Один пояс – один шлях» являє собою розвиток нового кола політики відкритості, за якої головною метою стає не лише економічна експансія, а й створення, іншої, фактично зарубіжної економіки країни на основі нових торгово-інформаційних та виробничих відносин. Це спроба Китаю наздогнати і випередити США у створенні своєї другої економіки, яка буде вибудована на базі закордонних анклавів китайських транснаціональних компаній.

Саме впровадження Китаєм глобальної концепції проекту «Один пояс – один шлях» і стало причиною міжнародної гіперконкуренції між ним і США [48]. Бачучи наростаючу міць Китаю, США відчують його майбутнім визнаним серйозним конкурентом у світовій економіці. Саме тому США

розпочали реалізацію своєї стратегії «повертання» або стримування Китаю. Спочатку це проявилось у спробі створити альянс «двох» – США плюс Китай. Але ця спроба не отримала позитивного відгуку Китаю та стала активатором своїх власних економічних дій у країнах Східної Азії.

Наразі США активно просувають два великі глобальні проекти, у яких немає місця Китаю. Цими проектами є Транстихоокеанське партнерство (ТТП) та Трансатлантичне торговельно-інвестиційне партнерство (ТАІІП) [46].

Транстихоокеанське партнерство було створене у жовтні – 2015 року. До нього входять 12 країн – США, Канада, Японія, Австралія, Нова Зеландія, Мексика, Чилі, Перу, Бруней, Малайзія, Сінгапур та В'єтнам. Китай не ввійшов до цієї групи країн. ТТП має привести до створення в Азійсько-Тихоокеанському регіоні (АТР) нової зони вільної торгівлі під егідою США. Ця зона вільної торгівлі охоплюватиме близько 40% глобального ВВП і близько однієї третини світового товару. У цій зоні вільної торгівлі буде скасовано близько 18 тис. мт на американські товари. Для США це є найбільшою торговою угодою з 1994 р., коли ними було підписано угоду про вільну торгівлю з Мексикою і Канадою.

Транстихоокеанське партнерство розглядається у США як важливий елемент азійського повороту в політиці країни. Свого часу президент США Барак Обама сказав: «США не можуть дозволити таким країнам, як Китай, писати правила глобальної економіки. Ми повинні писати ці правила, відкривати нові ринки для американської продукції і встановлювати високі стандарти для захисту працівників і збереження навколишнього середовища» [46].

Певною особливістю ТТП є підтримання взаємовигідних шляхів розв'язання великого кола проблем, що завжди виникають у світовій торгівлі. Ця нова угода спрямована на розв'язання проблем у сфері правового захисту інвестицій і прав інтелектуальної власності.

Серйозної критики з боку міжнародних експертів Транстихоокеанське партнерство зазнало ще на стадії переговорів, які велися досить засекречено.

Вона стосувалася нав'язування США іншим країнам законів про патенти, торгові марки та авторське право, які будуть більш вигідні більш відомим та розкрученим американським компаніям, ніж компаніям інших країн та низки інших питань.

Навіть деякі американські економісти зазначали, що ТТП не є організацією вільної торгівлі, що ця угода створюється з метою керування торговими та інвестиційними відношеннями найвпливовішими бізнес-лобі кожної з країн-учасниць. Нобелівський лауреат Дж. Стігліц заявив, що раніше від подібних домовленостей вигравали споживачі за рахунок зменшення тарифів, а зараз – багатяться компанії, а споживачі програють. Таку ж думку висловлював й інший Нобелівський лауреат з економіки – Пол Крудман, який називав себе «м'яким опонентом» [46].

Згідно з висновками інших експертів створення ТТП надає США як певних економічних вигод, так і не менш важливих політичних у конкуренції з Китаєм за вплив у Азійсько-Тихоокеанському регіоні.

Отримають певну вигоду й деякі інші країни, зокрема Сінгапур, Мексика, Малайзія, які підписали угоду про ТТП. В'єтнам, наприклад, до 2025 року отримає від цієї угоди понад 89 млрд дол. від свого експорту додатково. Втім багато країн-учасниць отримають і певні негативні наслідки для своїх економік. А ось Китай і Гонконг, які не стали підписантами цієї угоди, можуть втратити за той же період більше ніж 59 млрд дол [12].

Загалом США розглядають ТТП як інструмент, який дозволить їм зберегти своє геополітичне панування в Азійсько-Тихоокеанському регіоні. Китай, у свою чергу, бореться за свій вплив в АТР, прагнучи сформувати Всебічне регіональне економічне партнерство (ВРЕП). Це партнерство являє собою Угоду про «зону вільної торгівлі плюс» («ЗВТ Угода охоплює 10 держав-членів Асоціації держав Південно-Східної Азії (АСЕАН) – В'єтнам, Індонезія, Бруней, Камбоджа, Лаос, М'янма, Малайзія, Сінгапур, Таїланд та Філіппіни, а також ще 6 держав, з якими у АСЕАН підписані угоди про вільну торгівлю – Австралія, КНР, Індія, Японія, Республіка Корея та Нова Зеландія.

Переговори про створення цього Азійсько-Тихоокеанського товариства було розпочато ще 20 листопада 2012 року у Камбоджі на саміті АСЕАН [46].

З підписанням 15 листопада 2020 року у Ханой Угоди про створення ВРЕП було створено найбільшу у світі зону вільної торгівлі. На країни ВРЕП припадає 28% світового експорту та 30% світового ВВП, у них проживає 49% світового населення. Взаємовигідне, високоякісне партнерство між цими країнами покликано вирішувати широке коло питань, що стосуються різних аспектів міжнародної торгівлі.

Крім трьох основних напрямків діяльності ВРЕП, якими є торгівля товарами й послугами та інвестиційне співробітництво, ця діяльність включає технічну співпрацю, захист інтелектуальної власності, регулювання конкуренції та вирішення спірних питань.

За оцінками експертів економічний ефект цього об'єднання може вдвічі перевищити доходи Транстихоокеанського партнерства. У середині 2014 року у Сінгапурі, під час н'ятого раунду переговорів держав-учасниць ВРЕП, вдалося досягти прогресу з питань окремих елементів та загальної структури Угоди. Однак на той час між учасниками ВРЕП залишалася значна кількість не вирішених проблем, які до кінця 2015 року планувалося врегулювати спільними зусиллями.

Хоча формально Транстихоокеанське партнерство є далеким від кордонів та інтересів Китаю, воно все ж їх зачіпає. На думку Дж. Стігліца реалізація планів і намірів ТТП у сфері торгівлі, інвестицій та захисту прав інтелектуальної власності може призвести до виникнення фундаментальних протиріч та гострої потреби внесення зміни у сфері юриспруденції, судової системи та інших регуляторних органів багатьох держав світу як у Європі, так і у Азії й навіть на інших континентах. У результаті діяльності ТТП держави, що входять до Європейського Союзу неодмінно будуть втягнуті у протистояння з Китаєм для запобігання його економічної експансії. ЄС буде вимушений закладати норми і принципи, які будуть запобігати розширенню китайського бізнесу, зростанню його експорту та інвестицій у Європу. На думку деяких

міжнародних експертів такими заходами можуть бути обмеження деяких державних закупок, імпорту товарів, виготовлених державними підприємствами, державне фінансування експортних операцій тощо. У зв'язку з цим експертами висловлюється думка про те, що реалізація одного з пунктів Угоди ТТП, а саме пункту стосовно особливих умов захисту прав інвесторів у разі спірних питань між ними та національними урядами, може призвести до зриву угоди про вільну торгівлю між Китаєм та ЄС, яка знаходиться у стані підготовки [46].

На тлі різних моделей глобального співробітництва Китай має наміри реалізувати власну модель інтеграції, яка має найбільш відкритий характер для інших держав-учасниць і може бути привабливою для країн з різним рівнем розвитку, різним рівнем соціально-економічної орієнтації. Ця модель базується не на рівні ТНК, а на глобальному світовому рівні. Постають питання, чи можлива взагалі реалізація такої моделі і наскільки глибоко у ній будуть враховані багатогранні інтереси всіх сторін.

Для реалізації проекту «Один пояс – один шлях» Китай виділяє 890 млрд. доларів з намірами здійснити понад 900 окремих локальних проектів у 60 країнах світу. Для цього планується створити шість економічних коридорів, у яких будуть задіяні різні фінансові засоби – від нещодавно створеного Азійського банку інфраструктурних інвестицій (АБІІ) до Фонду Шовкового Шляху. Це дасть можливість економіці Китаю отримати величезні надходження від цих капіталовкладень, а промисловості – отримати широкий вихід китайських товарів на світові ринки та доступ до ринків сировини інших країн. Саме для реалізації цих планів з ініціативи Китаю і був створений Азійський банк інфраструктурних інвестицій, початок діяльності якого датується 29 червнем 2015 року, моментом офіційної церемонії відкриття його у Пекіні. Цей геополітичний і гео економічний хід Китаю має суттєво вплинути на новий розвиток сучасного Шовкового Шляху, значно скоротивши у часі, а значить і здешевити у вартості, доставку китайських товарів у Європу через країни Центральної Азії та Кавказу [18].

У створенні Азійського банку інфраструктурних інвестицій взяло участь понад 50 країн світу. Потужними країнами світу, які не тільки не взяли участь у створенні Азійського банку інфраструктурних інвестицій, а й категорично виступили проти його створення, були США та Японія. Ключовим й одними з найголовніших питань діяльності Азійського банку інфраструктурних інвестицій є питання квоти капіталу та квоти голосів. Виходячи з наявних у ЗМІ даних основним критерієм для розрахунку цих квот є розмір ВВП країни. Наразі уставний фонд Азійського банку інфраструктурних інвестицій становить близько 100 млрд. доларів. Рівно половина цього фонду є часткою Китаю. Крім того ще близько 40 млрд. доларів Китай виділив на розвиток Шовкового Шляху. Провідні економічні експерти вважають, що для здійснення задуманих Китаєм глобальних інфраструктурних ініціатив щорічно необхідно витратити від 70 до 75 млрд. доларів [56].

Ці розрахунки вказують, що для розвитку інфраструктури азійського регіону, запланованої АБІІ, упродовж найближчих десятиліть знадобиться близько 8 трлн. Доларів. Навряд чи контрольовані США та їх ТНК фінансові організації зможуть надати такі ресурси країнам Азійського регіону, тому й новостворений Азійський банк інфраструктурних інвестицій з самого початку своєї діяльності позиціонувався як конкурент Всесвітнього Банку МФ та Міжнародного банку реконструкції і розвитку (МБРР).

Загальний обсяг засобів фонду Шовкового Шляху та Азійського банку інфраструктурних інвестицій приблизно дорівнює капіталу Азійського банку розвитку, який захищає інтереси Японії. Вони становлять трохи менше капіталу, яким володіє Всесвітній банк і всього у два з половиною рази менше капіталу, ніж той, яким володіє МФ [39].

Економічні і геополітичні наміри зовнішньої політики Китаю спрямовані на активізацію його економічних зв'язків з країнами Південно-Східної Азії та закріплення своєї присутності на ринках інших країн. Ця політика Китаю полягає у твердих намірах його керівництва вибудувати нову модель економічного розвитку, яка базується на стимулюванні збільшення китайських

зарубіжних інвестицій та збільшенні експорту інноваційної продукції з високою доданою вартістю [56].

Збільшуючи розміри капіталовкладень в інфраструктуру країн Південно-Східної Азії Китай дає новий додатковий імпульс інтенсивному розвитку своєї власної економіки. Інвестиції Китаю, спрямовані на створення та модернізацію транспортних мереж у країнах Південно-Східної Азії, сприяють розвитку власних промислових підприємств машинобудівного комплексу шляхом забезпечення їх довгостроковими замовленнями. Інвестиції надаються Китаєм виключно на пільгових умовах, але однією з умов їх надання є зобов'язання країн використовувати виключно китайські технології, обладнання, техніку із залученням до її обслуговування й експлуатації китайських фахівців.

Створювана Китаєм у країнах Південно-Східної Азії транспортна мережа сприятиме прискоренню розвитку багатьох провінцій самого Китаю, стане запорукою зростання обсягів континентальних та зовнішніх перевезень та й всієї зовнішньої торгівлі Китаю. Звичайно нові транспортні мережі будуть сприяти транспортній інтеграції на регіональному та субрегіональному рівнях, економічному розвитку країн, розміщених вздовж цих маршрутів. Так, за повідомленням Міністерства торгівлі КНР, у 2018 році обсяг річної торгівлі Китаю з країнами-учасницями ініціативи «Один пояс – один шлях» зріс на 16,3% і досягнув суми в 1,3 трлн. доларів. Це становить 27,4% обсягу зовнішньої торгівлі Китаю за попередній рік. Імпорт Китаєм товарів та послуг з країн-учасниць цієї ініціативи за 2018 рік теж зріс і становив 563 млрд. доларів, що на 23,9% перевищує показник попереднього року [41].

Упродовж 2018 року зросли й прямі нефінансові інвестиції Китаю в економіку та промисловість країн-учасниць ініціативи «Один пояс – один шлях» і склали близько \$89,3 млрд. [59]. Ця ініціатива суттєво розширила зв'язки різних провінцій Китаю із зовнішнім світом. Значно активувалася торгівля західних і центральних регіонів Китаю з країнами, що ввійшли до Угоди «Один пояс – один шлях».

Збільшення темпів торгівлі багатьох китайських регіонів провінційного

рівня з країнами-учасницями ініціативи «Один пояс – один шлях» виявилось швидшим від зростання їхнього зовнішнього товарообігу загалом. Так, наприклад, центрально-китайська провінція Хунань зафіксувала зростання торгівлі з країнами ініціативи «Один пояс – один шлях» на 53,9%, тоді як сукупний товарообіг провінції збільшився на 31,7%. Доступні дані показують, що упродовж першого півріччя 2018 року обсяг експорту обладнання залізничного транспорту провінції Хунань зріс приблизно на 170%.

У провінції Ганьсу, яка знаходиться на північному заході Китаю, також встановлена подібна динаміка торгівлі з країнами ініціативи «Один пояс – один шлях». Збільшення обсягу торгівлі у цій провінції становило 41%, що на 8,9% більше від приросту загального товарообігу за цей проміжок часу у попередньому році. Отримали певну вигоду від вказаної ініціативи й інші внутрішні провінції – Сичуань, Хубей та Шаньсі, у яких також має місце значне зростання торгівлі з країнами «Одного поясу – одного шляху».

Дані, опубліковані митницею Китаю, показують, що у першому півріччі 2018 року торгівля країни загалом збільшилася на 7,9% у річному обчисленні. У той же час приріст торгівлі з країнами склав 10,4% [70].

У 2018 році різними китайськими компаніями було підписано 3987 контрактів з компаніями 60 країн світу, що знаходяться у зоні проектів Економічного поясу шовкового шляху та Морського шовкового шляху 21 століття на загальну суму 92,64 млрд. доларів. У 2018 році урядом Китаю було підписано міжнародні податкові угоди (договори) про скасування подвійного оподаткування з багатьма країнами, що прилягають до маршрутів Економічного поясу шовкового шляху та Морського шовкового шляху 21 століття. До таких країн увійшли Камбоджу, Індія, Індонезія, Пакистан, Росія, Румунія та інші. За намірами китайських економістів ці податкові угоди дозволять заощадити на податках китайським фінансовим колам близько 9,5 млрд. юанів (\$1,5 млрд.). Результатом численних переговорів керівництва Китаю з урядами та представниками фінансових організацій Індії, Індонезії і Таджикистану стосовно розміру ставок оподаткування упродовж 2018 року

китайські підприємства отримали змогу знизити свої податкові відрахування на 270 млн. юанів [7].

У рамках реалізації плану розвитку цих ініціатив керівництвом Китаю сформовано 75 економічних і торгових зон співробітництва у 35 країнах світу та їх регіонах. Упродовж 2013-2015 років економіка цих країн отримала понад 100 млрд. доларів від податкових надходжень, а їх уряди змогли додатково створити понад 950 тис. робочих місць. У країнах, розташованих у зоні маршрутів цих ініціатив, активно зростають темпи індустріалізації та урбанізації, які потребують створення й використання значних інфраструктурних потужностей, ніж ті, що можна було б збудувати за допомогою Китаю. До цих країн відбувається переміщення надлишку китайських виробничих потужностей. Так, зокрема, більше ніж 800 компаній з провінції Хебей, які виготовляють сталь та цемент, упродовж 2014-2018 років перевели або створили нові потужності в країнах Центральної та Південно-Східної Азії, що прилягають до маршрутів цих ініціатив, а потужна китайська компанія з виробництва сталі у 2016 році викупила активи збиткового сталеливарного заводу в Сербії і планує інвестувати у його розвиток 300 млн. доларів [7].

2.3 Зовнішньополітичне співробітництво у рамках проекту

Зовнішня політика Китаю спрямована на підтримку зарубіжних китайських комерційних проектів. На допомогу цьому курсу направлені всі міжурядові та дипломатичні механізми. Одними з найбільших заходів, що відбулися у рамках проекту «Пояс та шляхи» за останній період часу стали пекінські форуми з такою ж назвою. Перший з них відбувся у 2017 році. Завдяки йому до середини 2018 року із 103 державами та міжнародними організаціями, у тому числі з ЄАЕС, було укладено 118 угод у рамках проекту «Один пояс – один шлях».

Другий форум міжнародного співробітництва «Один пояс – один шлях» відбувся 25-27 квітня 2019 року. Він став дипломатичною подією року для

Пекіна, на котру прибули 37 світових лідерів та близько 5 тисяч зарубіжних представників із 150 країн світу. У відкритті форуму взяв участь з промовою глава Китаю Сі Цзіньпін [14]. Підбиваючи підсумки форуму, китайський лідер відмітив, що у процесі проведення форуму представниками міжнародних компаній було підписано різних угод на суму понад 64 мільярди доларів. Він також відмітив, що одним із головних завдань політики Китаю є боротьба з протекціонізмом.

Під час виступу на знаковому економічному форумі в Давосі 2017 році Сі Цзіньпін сказав, що проект «Один пояс – один шлях» – це «китайський спосіб захистити відкритість світової економіки» [17]. Загальновізнаним є факт, що Китай є однією із сучасних потужних держав, яка отримує значні вигоди від сучасного етапу економічної глобалізації. Наразі Китай успішно пристосувався до американської моделі глобалізації. Він не зацікавлений у дробленні та кластеризації єдиного світового ринку» [17].

Наразі Китай має численні угоди про вільну торгівлю з 24 країнами світу (Австралія, Грузія, Ісландія, Коста-Ріка, Мальдіви, Пакистан, Перу, Республіка Корея, Сінгапур, Чилі, Швейцарія та ще 10 країн АСЕАН). З 13 із цих держав угоди укладено за останні 5 років. Разом з тим доступ іноземним компаніям на внутрішній ринок Китаю, як і раніше, обмежений. На невдоволення таким станом речей закордонних партнерів у 2018 році Китай оголосив про збільшення імпорту, для чого у листопаді того ж року було організовано перший Китайський міжнародний ярмарок імпорту [25].

Для боротьби з протекціонізмом Уряд Китаю на початку 2018 року висунув ідею створення міжнародних арбітражних центрів на своїй території. На першому етапі в Шеньчжені та Сіані було створено два міжнародні комерційні суди. У місті Хайкоу провінції Хайнань у 2018 році відкрився Міжнародний арбітраж. На думку провідних фахівців з міжнародного права це несе загрозовий потенціал докорінної трансформації міжнародної правової системи, основою якої наразі є англійська мова та західні правові норми.

Принциповою відмінністю нинішнього політичного курсу Китаю,

сформованого у рамках проекту «Один пояс – один шлях», є вимога політико-ідеологічного характеру, яка полягає у тому, що, на думку китайського керівництва, кожна країна має право на громадську модель, яка відповідає місцевим умовам. Китай просуває ідеї «інклюзивної глобалізації», а серед усіх прав людини акцентує увагу на праві на розвиток та покращення матеріальних умов життя [8].

Під егідою проекту «Один пояс – один шлях» Китаєм висунуто концепцію шести «економічних коридорів Шовкового шляху». Кожен з цих коридорів за географічною ознакою об'єднує кілька прикордонних країн та макрорегіонів. Простий аналіз планів розвитку різних північно-східних та західних регіонів КНР свідчить про те, що міжнародні коридори, які пропонуються керівництвом Китаю в рамках ініціативи «Поясу та шляху», спрямовані на продовження розвитку прикордонних регіонів Китаю і будуть найбільше сприяти економічному розвитку країни [27].

У рамках рішень Уряду Китаю щодо координації проект «Один пояс – один шлях» китайські провінції, що знаходяться вздовж державного кордону, зобов'язані постійно нарощувати частоту обмінів з сусідніми з ними країнами та збільшувати свою участь у економічних угодах з ними. Згідно з цими рішеннями стимулюється використання міжнародних угод для підвищення рівня життя у периферійних провінціях Китаю. Так, наприклад, у Гуансі-Чжуанському автономному районі кожен рік проводиться виставка «Китай-АСЕАН», у Внутрішній Монголії проходить виставка «Китай – Монголія», у прикордонному з росією Хейлунцзяні – російсько-китайське ЕКСПО.

Враховуючи певні історичні чинники, що склалися у свідомості світової громадськості, наразі Уряд Китаю надає підвищеного значення статусу країни у світі, декларуючи це як «відродження після сторіччя принижень» та прагне вибудувати образ Китаю як «відповідальної глобальної держави». У засобах масової інформації отримують широке висвітлення навіть незначні загальні угоди в рамках проекту «Один пояс – один шлях», які подаються як значне зміцнення міжнародного статусу країни.

Загальновідомо, що вихід будь-якої держави у центр світової економіки потребує й відповідного зростання її культурного розвитку та впливу на світову культуру. Наразі Китай застосовує широкий спектр факторів з метою нарощування так званої «м'якої сили з китайською специфікою» [18]. Такими факторами та методами культурного впливу є підготовка у Китаї зарубіжних фахівців зі знанням китайської мови, надання гуманітарної допомоги зарубіжним країнам та сприяння їх розвитку, участь китайських військових у миротворчих операціях ООН тощо.

Саме у рамках здійснення проекту «м'якої сили з китайською специфікою» упродовж 2005-2014 років у Китаї вдвічі збільшилася кількість іноземних студентів у китайських закладах освіти, втричі збільшилася кількість іноземних учнів. Завдяки цьому Китай наразі знаходиться на третьому місці у світі за цими показниками після США та Великобританії. У 2017 році понад 490 тис. іноземців отримали дипломи про вищу освіту 935 китайських ЗВО. Три чверті з цих молодих фахівців приїхали на навчання до Китаю з країн напівпериферії та периферії. Десятки тисяч іноземців навчаються у ЗВО Китаю безкоштовно за рахунок стипендії уряду КНР, зокрема, у 2017 році їх кількість перевищувала 58 тис. осіб. Значна кількість іноземних студентів навчається безкоштовно за рахунок провінційних чи міських стипендій. Постійно зростає кількість іноземних науково-педагогічних працівників та викладачів китайської мови, які проходять стажування та курси підвищення кваліфікації у Китаї. Так, наприклад, наприкінці 2017 року у закладах вищої освіти всього світу функціонувало 525 Інститутів Конфуція, а у школах різних країн 1113 класів Конфуція, у яких щороку навчається понад 5 млн. слухачів. Уряд Китаю фінансово підтримує освіту китайською мовою китайців та їх нащадків, які наразі проживають за кордоном. Більше ніж у 50 країнах світу функціонує 304 такі навчальні заклади. Показником, який вказує на зростання популярності китайської мови у світі, є кількість іноземців, котрі бажають скласти державний атестаційний тест на володіння китайською мовою, що проводиться у 130 країнах світу. Такий тест необхідно здавати у разі вступу до китайських

університетів, у 2017 році у тестуванні взяло участь понад 6,5 млн осіб, що на 8 % більше, ніж у попередньому [41].

Упродовж останніх років відмічається зміцнення співробітництва між китайськими та зарубіжними науковими й творчими установами, зростає й співпраця між медичними організаціями, зокрема у напрямках відомої у всьому світі китайської традиційної медицини. Так у Пекіні, у листопаді 2016 року відбулася міжнародна нарада Академії наук країн-учасниць «Пояс і шляхи», на якій обговорювалися питання розроблення спільної програми досліджень. З року в рік зростає кількість розташованих в іноземних ЗВО Інститутів Конфуція та інших китайських культурних центрів. Так за відомим даними у 2017 році в інших країнах Європи та Азії функціонувало близько 30 таких центрів [41].

Для зростання зарубіжної інформаційної присутності значні кошти Китай інвестує у мережу мовлення. Основну роль у цьому процесі ще з соціалістичних часів відіграє китайське мовлення, яке з 2018 року виходить у світ з єдиною назвою «Голос Китаю» (Voice of China). Його головними завданнями є створення інформаційного поля щодо привабливих для світового товариства перспектив взаємодії Китаю зі світом, боротьба з теорією «китайської загрози» та створення у міжнародній аудиторії позитивної думки щодо китайських міжнародних проєктів [63].

Для того, щоб закріпити за собою статус «відповідальної держави», котра захищає право громадян інших країн на розвиток, Уряд Китаю надає всляку гуманітарну допомогу країнам, що зазнали стихійних бід, надає матеріально-технічну, гуманітарну, соціально-економічну допомогу країнам, що відстають у розвитку. Так, наприклад, Китай за власною ініціативою обнулив 97% усіх торгових мит на товари 36 найменш розвинених країн. За оцінками китайських експертів Уряд Китаю упродовж 1949-2016 років надав допомогу іншим країнам на загальну суму близько 400 млрд. юанів, підготував для інших країн близько 12 млн. фахівців. [17].

Уряд Китаю постійно наголошує, що й сам Китай ще й досі бореться з

економічними проблемами, через це його допомога має комплексний характер і зумовлена прагненням сприяти як соціально-економічному розвитку країн-реципієнтів, так і реалізації певних власних інтересів у сфері економіки та політики. Таким для Китаю є отримання доступу до сировинних ресурсів інших країн та ринків збуту для завантаження власних промислових потужностей [5].

Такий підхід знаходить розуміння у слаборозвинених країн і дозволяє Китаю долати обмеження традиційної світової моделі міжнародної допомоги [17].

Показовою у цьому напрямку є надання Китаєм безоплатної допомоги у будівництві адміністративних і громадських будівель для інших країн та міжнародних організацій. Найяскравішим прикладом такої допомоги є будівництво штаб-квартири Африканського союзу у місті Аддіс-Абеба (Ефіопія), яке було завершено у 2012 році. У 2018 році Урядом Китаю було підписано меморандум про будівництво за китайський рахунок штаб-квартири для Економічної спільноти західноафриканських держав в Абуджі (Нігерія). За

повідомленнями засобів масової інформації за рахунок допомоги Китаю було зведено будівлі парламентів у Габоні, Гвінеї-Бісау, Зімбабве, Конго, Лесото, Малаві, побудовано Національний торгово-виставковий центру в Лаосі, президентський палац у Кабо-Верді та інші споруди. За рахунок китайських

коштів у Сенегалі будуються монументальний Музей чорних цивілізацій та Великий національний театр, а у Камбоджі – Національний стадіон.

Збільшення Китаєм витрат на міжнародні гуманітарні проекти та допомогу відсталим у розвитку країнам упродовж останніх років принесло свої плоди. Так, за оцінками міжнародної дослідницької організації AidData, Китай, за 2014-2017 роки, піднявся на 8 місце у рейтингу найбільших міжнародних донорів і зайняв 21 місце [22]. Проте за оцінкою «Корисність допомоги» Китай, в очах країн-реципієнтів, переважно через неузгодженість різних каналів надання допомоги, залишається на 31-му місці. Разом з тим, ця ситуація може

суттєво покращитися зі створенням у 2018 році у Китаї Державного агентства зі співробітництва у галузі міжнародного розвитку, має знаходитися у прямому підпорядкуванні Держради КНР. Його функціями є розроблення та

впровадження єдиної стратегії закордонної гуманітарної допомоги, контроль і координація роботи всіх відомств-виконавців.

Одним з важливих способів демонстрації свого позитивного внеску у вирішення міжнародних проблем є участь країни у миротворчих операціях ООН. Наприкінці 2017 року миротворчий контингент Китаю, який включає близько 2,5 тис. осіб, за чисельністю перевищував контингенти інших членів Ради безпеки ООН, хоча й поступався деяким країнам, що розвиваються. Наразі Китай збільшує чисельність свого контингенту та кількість міжнародних спостерігачів, здійснює фінансові внески на миротворчу діяльність. На ці потреби упродовж 2016–2018 років Китай пожертвував 810 млн. доларів, що становить 10,3 % від всіх внесків, зайнявши друге місце після США [13].

Висновки до розділу 2

Відродження у східній частині Азійсько-Тихоокеанського регіону Великого Шовкового шляху, вздовж якого концентруються жваві економіки країн не тільки цього регіону, а й всього світу, наразі розглядається як найдовший і потенційно найбільш значущий економічний коридор на Землі, у той час, як західний вектор політично-економічних відносин «прив'язаний» до розвинутої європейської економіки. Це дозволяє обгрунтовано вважати нову ініціативу «Один пояс – один шлях» однією з найбільш перспективних концепцій розвитку, новаторською формою регіонального співробітництва країн, котра сприятиме активізації економічного й політичного розвитку та культурного обміну.

Курс Китаю на зміцнення відносин між країнами і народами вимагає підготовки відповідних кадрів як серед своїх, так і зарубіжних громадян для здійснення запланованих міжнародних проєктів, усунення побоювань щодо експансіоністських намірів Китаю, просування позитивного іміджу Китаю як «м'якої сили». За даними міжнародних соціологів вже зараз мешканці багатьох країн, що розвиваються, оцінюють Китай і висунуту ним ініціативу проєкту «Один пояс – один шлях» краще, ніж мешканці розвинутих країн та більш

позитивно ставляться до китайської моделі міжнародної співпраці.

Шляхом підписання міжнародних угод у межах концепції «Один пояс – один шлях» Китай виводить власні комерційні проекти на міждержавний рівень, бере участь у розробці галузевої та територіальної політики країн-партнерів.

У міжнародній фінансовій сфері Китай прагне підвищити популярність власної грошової одиниці – юаня.

З метою розширення та зміцнення власної інфраструктури Китай прагне до розширення ринку закордонних замовлень для своїх будівельно-підрядних корпорацій та намагається знизити собівартість доставки китайської продукції на зарубіжні ринки.

Торгово-інвестиційна інтеграція спрямована на боротьбу з торговими бар'єрами, на спрощення експорту капіталу та виробничих потужностей.

Гуманітарна політика «м'якої сили» має за мету полегшувати реалізацію китайських комерційних проектів в інших країнах для чого Китай інвестує значні кошти у навчання іноземців, збільшує свій внесок у міжнародні гуманітарні проекти та миротворчу діяльність, розширює іномовлення тощо.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ

«ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»

НУБІП України

3.1 Внутрішні і зовнішні причини створення проекту

Зміни у зовнішній політиці Китаю та презентація їхньої флагманської інвестиційної програми, що відбулися за останні роки, не випадкові. Друга держава світу за економікою стикається з певними внутрішніми та зовнішніми чинниками, які змушують її керівництво приймати нові, інколи ризиковані, але важливі рішення.

На внутрішньому рівні існує дві ключові проблеми, які має вирішити Пекін в першу чергу. Перша з них пов'язана з нерівномірним економічним станом, що має місце в його різних провінціях та регіонах. Якщо у прибережній зоні Китаю є чимало високоіндустріалізованих і розвинених міст з помірними темпами зростання, то поряд з цими мегаполісами прибережної зони співіснують регіони країни, які все ще базуються на сільському господарстві. Вони не взяли участь у стрімкому економічному зростанні Китаю за останні роки. Там більшість населення живе в бідності, не маючи можливості отримати доступ до багатьох основних товарів і послуг. Крім того, ця ситуація посилюється наявністю різних релігій та етнічних груп, які часто не цілком сприймаються центральним урядом. Проект «Один пояс – один шлях» принесе велику кількість капіталів і, перш за все, поліпшить інфраструктуру цих регіонів, що, у свою чергу, значно покращить умови життя населення у цих провінціях країни.

Друга внутрішня проблема, з якою доводиться боротися Китаю, – це уповільнення темпів економічного зростання. Після десятиліть безпрецедентного буму, починаючи з 2012 року, економіка країни почала сповільнюватися, ускладнюючи досягнення щорічного мінімального рівня зростання в 7%. Так зростання експорту в липні 2013 року скоротилося на 8,3% порівняно з тим же місяцем 2014 року. Крім того, багато секторів промисловості зараз стикаються з проблемою перевиробництва, оскільки попит на низку товарів та послуг різко скоротився. Нинішня криза є результатом

НУБІП України

економічної політики, прийнятої в останні роки китайськими урядами, а також деяких структурних проблем економічної системи країни. Разом з тим, коли в 2007-2008 роках економічні системи країн Північної Америки, Європи та

Японії зазнали краху, Китай запобіг наслідкам кризи, запровадивши величезну програму стимулювання, яка передбачала наповнення деяких секторів економіки додатковими капіталами. Ці надзвичайні заходи були спрямовані на те, щоб уникнути надмірного падіння рівня виробництва та зайнятості. Проте, вони лише уповільнили нестримні наслідки кризи, збільшуючи борг держави.

Насправді надлишок інвестицій і кредитів зробив економіку вразливою до низькоприбуткових інвестиційних проєктів, які почали гальмувати роботу банків, робити їх діяльність малоефективною. Ще одним елементом слабкості китайської економіки є її залежність від зовнішнього попиту, оскільки експорт

завжди був дуже незбалансованим з попитом. До цього слід додати й те, що іншими критичними елементами китайської економіки є й невблаганний демографічний дисбаланс, оскільки робоча сила впродовж наступних десятиліть постійно буде скорочуватися, а також і суттєві відмінності між різними регіонами, зокрема наявність у країні багатьох провінцій, вузькоспеціалізованих лише у кількох секторах.

Проєкт «Один пояс – один шлях» може допомогти вирішити ситуацію з двох причин: з одного боку, всі інвестиції, необхідні для створення інфраструктури в Азії та Африці, будуть стимулом для продажу китайського чавуну та сталі та сприятимуть зменшенню непроданих запасів. З іншого боку, проєкт має на меті полегшити, пришвидшити та розширити торгівельні обміни з іншою частиною Євразійського континенту з подальшим розширенням експорту. Крім того, відповідні інвестиції в країни Центральної Азії мають потенціал для створення нових ринків для китайської продукції [31].

Зовнішніх причин, які впливають на нову зовнішню політику Китаю є дві: перша з них пов'язана зі змінами міжнародного політичного сценарію. Системою глобальних світових відносин зараз керує хаос: головною причиною є нездатність Сполучених Штатів показати себе як єдину наддержаву після

падіння Берлінської стіни та, як наслідок, розпаду їхнього багаторічного на той час суперника – Радянського Союзу. Не дивлячись на те, що США упродовж багатьох років відігравали домінуючу роль у глобальному управлінні, зараз ситуація змінюється, і їх лідерству кинули виклик інші великі держави. Навіть історичні європейські союзники США починають втрачати зв'язки, які зв'язували їх із трансатлантичним партнером. Наразі Китай може скористатися цією ситуацією, налагодивши кращі економічні та політичні відносини з країнами Європи та розширивши свій вплив на регіональному та глобальному рівнях [42].

Окрім розгляду лише великого конфлікту зі Сполученими Штатами, багато китайських та міжнародних вчених вивчали потенційну схильність Китаю до можливого багатопольярного світу. Насправді перехід до міжнародної системи, де не домінує одна чи дві наддержави, багатьом здається неминучим.

Першим елементом є вже представлений занепад американської гегемонії та посилення спроб встановити незалежні позиції. По-друге, слід враховувати роль глобалізації: глобалізований світ передбачає підірив національних кордонів і суверенітету з подальшим зменшенням відмінностей між зовнішніми та внутрішніми проблемами. Більше того, завдяки глобалізації багато держав досягли рівня економічного зростання, який змусив їх прагнути ширшої участі в глобальному управлінні. Нарешті, останні економічні кризи розглядалися країнами, що розвиваються, як провал західної ліберальної економічної моделі.

Після зменшення привабливості «американського шляху» прямі відносини та угоди між країнами південного світу суттєво зросли. Китай повинен знайти спосіб правильно відреагувати на ці зміни, які впливають на міжнародний ландшафт влади [8].

3.2 Перспективи реалізації проекту

В основі китайського проекту лежать п'ять основних принципів мирного існування, на яких будуватиметься діалог між державами-учасниками, а саме:

- 1) взаємна повага суверенітету та територіальної цілісності;
- 2) взаємний ненапад;
- 3) невтручання у внутрішні справи одне одного;
- 4) рівність та взаємна вигода;
- 5) мирне співіснування.

Економічна сторона проектів «Економічного поясу шовкового шляху» та «Морського шовкового шляху 21 століття», які є складовими глобального проекту «Один пояс – один шлях», будується на засадах вільного пересування капіталу та лібералізації торгівлі. Як заявляє китайська сторона, проект не повинен бути обмеженим лише територією історичного «шовкового шляху», пропонуючи взяти участь у його розбудові всім євразійським державам. Проте «Економічний пояс шовкового шляху» та «Морський шовковий шлях 21 століття» потребують вирішення низки політичних проблем.

Першою з них є різні проекти локальної інтеграції економічного простору в Євразії. Для розв'язання цієї проблеми Китай пропонує спільну політичну координацію і роботу над цими проектами, створення економічних коридорів замість безлічі різних двосторонніх маршрутів. Найяскравішим прикладом виходу з цієї скрути є співпраця між Китаєм та Російською Федерацією щодо об'єднання зусиль у рамках створення транспортного коридору між ЄАЕС та Китаєм.

Другою, невирішеною залишається проблема політичних розбіжностей у Південній Азії та проблема безпеки у Центральній Азії. У цьому випадку йдеться, наприклад, про прикордонний конфлікт між Індією та Пакистаном, адже, згідно з домовленостями Китаю та Пакистану, загальна сума яких оцінюється в 75 млрд. дол., економічний коридор має пройти через територію невизнаного Індією та контрольованого Пакистаном Кашміру. Це, у свою чергу, лише посилює недовіру Індії до політики Китаю. Крім того, КНР

доводиться враховувати дестабілізуючий фактор Афганістану та терористичну загрозу для маршруту до Центральної Азії. Однак у цьому випадку саме будівництво шляху, незважаючи на небезпеку, може стати фактором, який у свою чергу вплине на вирішення проблеми безпеки, адже радикалізм у цьому регіоні безпосередньо пов'язаний з несприятливою економічною ситуацією, бідністю та безробіттям. Величезні інвестиційні вливання, створення робочих місць можуть кардинально змінити ситуацію у Центральній та Південній Азії.

Третьою, невиршеною проблемою, є політична нестабільність та проблеми безпеки на Близькому Сході, яка після «арабської весни» наразі заважає реалізації проекту на території країн Близького Сходу. Війна в Сирії та поява Ісламської держави – це перешкоди, без усунення яких немає сенсу вести діалог про створення сухопутного транспортного маршруту з арабськими країнами-експортерами нафти. Як вирішення цієї проблеми Китай прагне не допустити військової інтервенції в Сирійську Арабську Республіку, а також надає сирійському уряду дипломатичну, фінансову та військову підтримку, спостерігає за переговорами офіційної влади Сирії та опозиції. Що стосується терористичної загрози, то у цьому напрямку випадку китайська сторона поки не робить жодних активних дій щодо боротьби з близькосхідними терористами

[10].

Ще однією, вже четвертою невиршеною проблемою, є те, що реалізація проекту «Морський шовковий шлях 21 століття» стикається з необхідністю подолати політичні розбіжності Китаю з країнами Південно-Східної Азії – насамперед із Філіппінами та В'єтнамом. В основному це територіальні суперечки у Південно-китайському морі, а також проблема піратства. Китай для забезпечення безпеки проекту «Морський шовковий шлях 21 століття» прагне реалізувати стратегію, що отримала назву «Нитка перлів». Вона передбачає посилення військової присутності Китаю у цьому регіоні шляхом створення військово-морських та військово-повітряних баз КНР [4]. Однак це лише посилює військово-політичну напруженість: у регіоні є кораблі ВМФ США і один необережний крок може стати причиною військового конфлікту.

П'ятою проблемою цієї ініціативи Китаю є те, що погляд урядів багатьох країн на реалізацію проектів «Економічний пояс шовкового шляху» та «Морський шовковий шлях 21 століття» як на приховану китайську експансію та прагнення до китайської гегемонії в Євразії. Суть цієї проблеми полягає в тому, що після створення інфраструктурних об'єктів з'явиться необхідність у їх обслуговуванні, і якщо у держави, на території якої функціонуватиме економічний коридор, виявиться недостатньо кваліфікованих кадрів, то їх місця займуть китайські робітники. В рамках вирішення проблеми перенаселення Китаю реалізація «Економічного поясу шовкового шляху» виглядає гарним способом знайти житло та роботу китайським громадянам за територією КНР, проте при цьому є черговим приводом для нагнітання страху в інших країнах регіону перед «китайською загрозою».

Що ж до Європи, то більшість політиків Євросоюзу не виявляють особливого інтересу до створення транспортних коридорів з Китаю, оскільки вбачають у цьому, зокрема, лише інвестиційну експансію. КНР у цьому випадку бачить вирішення проблеми у розвитку міжнародного діалогу з питань інтеграції євразійського простору, а також реалізації «м'якої сили» Китаю за допомогою культурного обміну та створення інформаційної підтримки проекту «Один пояс – один шлях» [8].

Новий «Економічний пояс шовкового шляху» і «Морський шовковий шлях 21 століття» мають потенціал кардинально змінити співвідношення сил у міжнародному сценарії, але також можуть зіграти фундаментальну роль у розвитку економік багатьох країн, які на сьогоднішньому етапі мають значні труднощі в забезпеченні гідних умов життя своїм громадянам. Насправді ідеальний маршрут проекту «Один пояс, один шлях» включає бідні регіони, які побачили в заяві китайського уряду надію поділитися перевагами свого колосального економічного зростання упродовж останніх десятиліть. Ця ініціатива справді може стати можливістю зменшити відмінності у рівні життя та промислового розвитку, які зараз існують між різними регіонами Азійського

континенту, зокрема між країнами Центральної Азії та прибережними державами Південно-Східної Азії [53].

Іншим важливим моментом на користь нових дій Китаю є те, що країни регіону, схоже, задоволені цим джерелом інвестицій, яке здається необмеженим і, що найголовніше, вільним від намірів політичного панування. Ось чому для країн Середньої Азії наразі кращим є втручання на територію під егідою Китаю, ніж Росії чи Європейського Союзу, які завжди розглядаються як можливі завойовники [37].

Не тільки держава, а й приватні компанії зацікавлені в перевагах, які вони можуть отримати від участі в проєкті «Один пояс – один шлях». Отримати найбільшу вигоду від усіх інших проєктів та ініціатив, які будуть розпочаті в рамках глобального проєкту «Один пояс – один шлях», отримають, зокрема, компанії, що займаються будівництвом інфраструктури, виробниками будівельних матеріалів та компаніями будівельної техніки. Крім того, завдяки з'єднанню між собою досі непов'язаних ділянок доріг і усуненню транспортних вузьких місць сполучення в усьому регіоні буде значно покращено, що, як наслідок, сприятиме торгівлі та будь-якому обміну [16].

3.3 Перешкоди для реалізації проєкту

Після можливих переваг слід враховувати й можливі недоліки та негативні наслідки китайського проєкту. Проблеми, які може виявити реалізація ініціативи «Один пояс, один шлях», в основному є три:

- відносини з двома іншими великими державами регіону, Росією та Індією;
- ризик, пов'язаний з нестабільністю територій, які розташовані вздовж трас проєкту;
- фактична можливість здійснення такого масштабного проєкту.

Як продемонструвала більше року тому анексія Криму, готовність Росії посилити своє лідерство в Азії сильніша, ніж будь-коли. Щоб надіслати повідомлення західним країнам про свої далекосяжні наміри Путін організував

різноманітні великі саміти зі своїм китайським колегою, за якими пішли офіційні угоди та декларації. Насправді європейські та американські чиновники завжди розглядали ці події лише як спроби Росії та Китаю виглядати менш ізольованими для решти світу. Насправді, фактичні стосунки між двома азійськими гігантами не дуже дружні, характеризуються сильною підозрою одне до одного обох сторін цих зговорів [24].

Ситуація погіршилася в 2013 році, коли Сі Цзінпін у Казахстані оголосив про ініціативу Нового Шовкового шляху. Це повідомлення було розцінене керівництвом Москви як повідомлення проти російської присутності в регіоні та як пряма загроза їхньому власному інтеграційному проекту – Євразійському економічному союзу (ЄЕС), договір про який у травні 2015 року підписали Вірменія, Білорусь, Казахстан, Киргизстан і Росія.

У той же час Китай був стурбований відмовою Путіна почати будь-які переговори про можливе співіснування двох стратегій. Але наразі, навіть якщо багато експертів вважають, що зіткнення між відповідними інтеграційними проектами – лише питання часу, ситуація виглядає більш спокійною. Фактично, у травні 2015 року Путін і Сі Цзінпін під час саміту в Москві підписали спільну декларацію «про співпрацю в координації розвитку Євразійського економічного союзу і Економічного поясу Шовкового шляху». Цей документ, здається, знімає напругу між двома азійськими державами, принаймні на рівні офіційної дипломатії [30].

Ще однією країною, яка може створити перешкоди швидкій реалізації проекту є Індія. Ця країна Південної Азії має кілька проблем з безпекою, зокрема щодо другої ініціативи, «Морського Шовкового шляху 21 століття». Не секрет, що підконтрольний Нарендра Моди уряд не може бути в захваті від можливої ескалації китайської військової та економічної присутності в Індійському океані. Щоб підтримати цю ідею, у червні 2015 року міністр закордонних справ Індії Субрахманьям Джайшанкар заявив, що ця китайська національна ініціатива, розроблена з урахуванням національних інтересів Китаю, інші країни не зобов'язані її «купувати» [9].

Другою з вказаних вище перешкод, з якою проєкт «Один пояс – один шлях» може зіткнутися на шляху до його реалізації, є більш практичною перешкодою. Вона полягає у політичних і комерційних ризиках будівництва інфраструктури в районах зі складними соціально-політичними умовами.

Багато країн, через які пройде Новий шовковий шлях, мають нестабільні уряди або стикаються з громадянськими конфліктами між різними групами суспільства. У багатьох державах, які виникли після розпаду Радянського Союзу, інституційна система просякнута корупцією та неефективним управлінням. Неефективність і відсутність стабільних і прозорих законів і рішень є важливим елементом ризику для іноземних інвесторів, який не можна ігнорувати. Крім того, капітали, інвестовані в регіони, можуть стати джерелом ренти для правлячих еліт у країнах, як це вже траплялося в минулому [52].

Проте, як вважає багато аналітиків, поведінка Китаю, через подібні занепокоєння, схоже, не змінилася. Прикладом цього є кілька програм безумовної допомоги, які китайський уряд надав різним африканським країнам. І в більшості випадків ризику, пов'язані з інвестиціями, були надто високими, щоб Уряд КНР міг вважати їх економічно привабливими. Але Китай вирішив вкласти великі капітали в проєкт в Африці. Насправді переваги, отримані від покращення китайського іміджу та впливу в регіоні, зробили неважливим ризик втрати коштів [29].

Нарешті, слід взяти до уваги відсутність досвіду Китаю в регіоні. В останні роки китайські компанії зосередили свої інвестиції переважно в Європі та Сполучених Штатах. Наразі, на думку китайського керівництва, настав час розширити своє втручання та почати залучати свої капітали також і у зони з вищим рівнем ризику [58]. Проте, багато експертів скептично ставляться до здатності китайського уряду залучити приватні капітали до його різних ініціатив [50].

Щоб подолати всі можливі проблеми, з якими може зіткнутися проєкт, і заохотити його остаточну реалізацію, Китай повинен належним чином оцінити здійсненність різних заходів і бути щирим у своїх відносинах із залученими де

проекту країнами. Крім того, розробники стратегії також повинні брати до уваги необхідність та інтереси місцевих органів влади та населення, не вирішуючи самотійно всі деталі [45].

Однією з головних проблем нової активної зовнішньої політики Китаю є ризик для країни потрапити в «пастку Фуکیدіда». Вираз відноситься до розповіді грецького історика V століття до нашої ери Фуکیدіда про криваву Пелопоннеську війну, яка відбувалася упродовж 431-404 рр. до н. е. Фуکیدід пояснив причину війни такими словами: «Саме піднесення Афіні і страх, який це викликало в Спарті, зробили війну неминучою». Конфлікт тривав понад 20 років і сильно ослабив обидві сторони [21]. Ця фраза була прийнята теорією міжнародних відносин для вираження конфліктної ситуації, яка може виникнути, коли зростаюча сила конкурує з правлячою силою, загрожуючи її лідерству та домінуванню в міжнародному сценарії. Багато вчених в останні роки почали використовувати його, щоб говорити про поточні відносини між Сполученими Штатами та Китаєм. Оскільки піднесення Афін поставило під сумнів роль Спарті в Стародавній Греції, колосальний економічний бум, який пережив азійський гігант, може налякати США до того моменту, щоб спровокувати збройний конфлікт між ними. Зокрема, професор Грем Еллісон з Гарвардської школи Кеннеді зробив популярним вислів «пастка Фуکیدіда» для визначення ймовірності цієї війни. Він каже, що навіть якщо можливість конфлікту між США та Китаєм наразі є абсолютно немислимим, ми не повинні забувати, на що здатні люди. Адже у 1914 році теж ніхто не міг уявити розміри і страхіття кровопролиття, яке невдовзі відбулося у світі. Щоб показати ймовірність майбутньої боротьби між Китаєм і США, професор Еллісон цитує дослідження групи з Гарвардського центру науки та міжнародних справ Белфера: «За останні 500 років більшість такого роду суперництв між країнами закінчилися війною. Точніше, це сталося у 12 із 16 випадків. У решті чотирьох лише після глибоких змін у поведінці обох сторін зіткнення вдалося уникнути» [3].

Судячи з історичних даних, для Грема Еллісона війна між США і Китаєм не тільки можлива, але і ймовірна. А недооцінка реального стану відносин між двома державами є ще небезпечнішою, оскільки підвищується ризик того, що масштабний конфлікт може бути викликаний стандартною кризою, звичайними проблемами, навіть без екстраординарних і серйозних подій. Але професор Гарварду також каже, що кровопролиття не є неминучим. Світові лідери повинні взяти на себе зобов'язання докласти зусиль, щоб винести уроки з історії та згладити всі потенційні точки непорозумінь і суперечок [2].

Уряди Китаю та США також повинні усвідомлювати ризик прийняття рішень через причини страху та честі, які спонукали спартанців розпочати Пелопоннеську війну, а афінян – продовжувати її. Насправді Фукідід у своїй «Історії Пелопоннеської війни» показує, що конфлікт став неминучим через втручання людських почуттів. У Спарті було виголошено багато промов про зручність вступу в битву з суперниками афінян. Зрештою, одні оратори переконали інших проголосувати за війну, стверджуючи, що лише так можна буде врятувати честь їхнього міста [55]. Подібний дискурс про честь нації можна помітити і у словах видатного китайського інтелектуала Є. Цзичен: «Існує тісний зв'язок між омолодженням китайської нації та перетворенням Китаю на світову державу. Якщо Китай не стане світовою державою, омолодження китайської нації буде неповним. Лише тоді, коли вона стане світовою державою, ми зможемо сказати, що досягнуто повного омолодження китайської нації» [60]. У американській літературі також висловлюється переконання, що Сполучені Штати завжди повинні мати унікальне місце та роль в історії людства і це переконання навряд чи суперечить китайському націоналізму [2].

Насправді значення слів Фукідіда полягало в тому, що людські емоції, такі як страх, гордість і честь, робили конфлікти неминучими, сприяючи їх розвитку, навіть якщо мир між країнами з різною оцінкою статусу речей у якийсь певний час і був можливий. Насправді грецький історик повідомив у своїй «Історії Пелопоннеської війни» про багато промов, що відбулися в Спарті про

можливість вступити в битву з суперниками афінян. Зрештою, деякі оратори переконали інших проголосувати за війну, стверджуючи, що лише так можна було б врятувати честь їхнього міста [55].

Китайські вчені дають різні коментарі щодо можливості та доцільності проекту. Багато хто з ентузіазмом оцінює потенційні вигоди, які Китай і весь регіон можуть отримати від правильного виконання стратегії. Навпаки, інші, як правило, більше зосереджуються на ризиках, пов'язаних із таким масштабним проектом. Таку пораду дає Ань Цзянлінь, експерт з Академії соціальних наук Ганьсу, який зосередив увагу на проблемі «сліпих інвестицій»: для Аня Цзянліня немає сенсу робити інвестиції для будівництва доріг у бідних країнах, де мало мешканців, які мають власний автомобіль [36].

Для Цзя Цінгуо, професора та заступника декана Школи міжнародних досліджень Пекінського університету, метою ініціативи Нового шовкового шляху має бути сприяння економічному вдосконаленню Китаю, щоб відновити баланс «нового раунду відкриття світові», який країна запустила [36]. Але поки що незрозуміло, як уряд досягне цього та подолає ризики.

На можливих недоліках проекту зосереджуються Хуанг Іпін і Чу Інъ. Вони враховують певні ризики свого уряду, кажучи, що нова стратегія розвитку ризикує бути підірваною через дипломатію великих держав, неухвагу до політичних ризиків або надмірне централізоване планування. На їх думку уряд Пекіна не повинен надто втручатися в розробку шляхів розвитку проектів, залишаючи більшість рішень приймаючим країнам і ринку. Хуанг Іпін, зокрема, додає: «Один пояс, один шлях» – це хороша міжнародна економічна стратегія, але наразі вона, звичайно, не проста». Це свідчить про те, що китайські аналітики, навіть визнаючи її потенціал, сумніваються в здійсненності цієї колосальної ініціативи [143].

Хуанг Іпін підкреслює важливість проекту «Один пояс – один шлях», як суттєвої зміни в міжнародному профілі Китаю після тривалого періоду зовнішньої політики, заснованої на гаслі колишнього президента Ден Сяодіна: «Приховуйте свої здібності та чекайте часу». Зараз країна бере на себе більш

активну роль, також у відповідь на глобальні очікування щодо того, що Китай візьме на себе більшу міжнародну відповідальність і надасть альтернативну модель бідним країнам, що розвиваються. Але професор економіки

Китайського центру економічних досліджень Пекінського університету критикує позицію деяких своїх співвітчизників, які бажають стратегічної

конфронтації зі Сполученими Штатами. На думку Хуанга Іпіня Китай, незважаючи на високий рівень економічного зростання за останні роки, продовжує залишатися країною із середнім рівнем доходу без багатьох гарантій

щодо майбутнього. Натомість Китай, як азійська країна, повинен наполегливо

досягати мети «мирного підйому», ставлячись до інших країн як до рівних і не виключаючи участі США чи Японії у своїх нових стратегічних планах [44].

Подібної думки дотримується Цзя Цінгуо, який стверджує, що потенціал проекту великий, але Пекін не повинен видавати «бажане за дійсне»: Проект

«Один пояс – один шлях» – це велике нове стратегічне бачення, але для досягнення деяких цілей потрібен сильний і чіткий план. Він повинен

визначити реальний шлях, яким має йти стратегія, і вирішити виклики, з якими вона може зіткнутися. Крім того, Китай повинен покращити свій міжнародний

імідж з метою уникнення занепокоєння та страхів серед сусідніх країн та інших держав, перш за все Росії [4].

Крім того, на думку Чу Іня, китайські політики повинні зосередитися на місцевих і регіональних реаліях, беручи до уваги інтереси та потреби як малих,

так і великих країн, які розташовані вздовж маршрутів Нового шовкового шляху. Це тому, що вони можуть вважати не такими привабливими

перспективи Шовкового шляху, і їх погляди на можливість його реалізації можуть суттєво відрізнятися від поглядів на цей проект Китаю [44].

НУВБІП УКРАЇНИ

3.4 Причини раннього успіху проекту

Навіть якщо ризики та можливі недоліки можуть загрожувати запланованій остаточній реалізації проекту «Один пояс – один шлях», є багато китайських експертів, які більше зосереджуються на причинах, чому ініціатива була сприйнята з ентузіазмом урядами та приватними підприємствами.

Журналісти незалежного пекінського журналу *Saijing Cai Tingyi*, Ванг Янчун і Джин Янь стверджують, що прозорість, відкритість і професіоналізм, з якими були представлені ініціативи, сприяли її ранньому успіху. Рішення залучити існуючі банки розвитку та експертів з багатосторонніх організацій привернуло увагу багатьох учасників [34].

Крім того, на думку цих авторів, створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій стало тріумфом, оскільки це було ідеальною відповіддю на реальну потребу у фінансуванні інфраструктури. Згідно зі звітом Азійського банку розвитку, у наступне десятиліття Азії знадобиться понад 8 трильйонів доларів інвестиційного фінансування. У забезпеченні фінансування проекту роль Азійського банку інфраструктурних інвестицій буде визначальною, оскільки Азійський банк розвитку та Світовий банк не мають достатніх коштів для фінансового забезпечення всіх напрямків проекту. Якщо Азійський банк інфраструктурних інвестицій досягне успіху, йому вдасться спрямувати надзвичайні заощадження та валютні резерви, якими володіють азійські країни, у довгострокові стратегічні інвестиції, які мають потенціал для покращення розвитку всього регіону [32].

Ше Цзяньгуан і Мен Сяоке додають, що успіх, досягнутий оголошенням про створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій, також можна пояснити схильністю банку, згідно з його програмою, до оновлення існуючих інститутів розвитку у регіоні. Найбільшим прикладом є Бреттон-Вудський інститут, система, створена 70 років тому, стала домінуючою силою того часу – Сполучених Штатів Америки. Зараз є багато інших країн, які вийшли на міжнародний сценарій і прагнуть брати активну участь у прийнятті рішень глобального управління [43].

Стосовно протистояння зі Сполученими Штатами китайські вчені мають різні думки. Багато хто критикував США, підтверджуючи суттєві відмінності між «Одним поясом – одним шляхом» і американським великим планом розвитку другого післявоєнного періоду, планом Маршалла. Для них план Маршалла, оскільки він ставив деякі політичні умови перед країнами-бенефіціарами, намагавшись отримати їхню підтримку в конфлікті проти Радянського Союзу, мав чітке ідеологічне підґрунтя. А проєкт «Один пояс – один шлях» навпаки базується на «відкритій співпраці» і вважається безумовним планом допомоги економічному розвитку сусідів Китаю [46].

Крім того, проєкт «Один пояс – один шлях» не слід розглядати як відповідь на присутність Сполучених Штатів на Заході та в Тихому океані. Професор Пекінського університету Ван Цзісі, який у жовтні 2012 року першим запропонував відновити Шовковий шлях до Південної та Центральної Азії, заявив, що навіть якщо США, Росія та Європейський Союз впроваджують свої стратегії для посилення їхнього впливу на Сході, Китай не повинен обмежувати свою зовнішню політику Азійсько-Тихоокеанським регіоном, а повинен наполягати на своєму «марші на Захід» [46]. Такої ж думки притримується і Лі Цзіго, заступник директора дослідницького центру проєкту «Один пояс – один шлях» (який є філією Китайського інституту міжнародних досліджень Міністерства закордонних справ). Він стверджує, що цей проєкт є новою моделлю економічного співробітництва, народженою з метою побудови співтовариства країн, задоволення спільних інтересів безпеки Китаю і його сусідів, і не є відповіддю Китаю на активність Америки та Росії на азійському континенті [70].

Ще більш різким є коментар Чжен Юнця, професора та директора Інституту Східної Азії при Національному університеті Сінгапуру. На його думку світова фінансова криза є прямим наслідком економічних і політичних дисбалансів, створених Сполученими Штатами та іншими західними країнами. Проєкт «Один пояс – один шлях» є китайською відповіддю на усунення цих дисбалансів. І зараз, коли західна модель неолібералізму переживає кризу,

Китай має можливість співпрацювати з країнами, що розвиваються, і допомагати їм посилити своє економічне зростання [70].

Висновки до розділу 3

Внутрішніми причинами створення проекту є різний економічний, індустріальний та соціальний стан його провінцій, наявність різних релігій та етнічних груп, що призводить до виникнення внутрішньої неузгодженості, уповільнення економічного зростання, незбалансованість експорту, зайнятості населення у різних за економічним розвитком провінціях, проблема перевиробництва деякої продукції, попит на яку останнім часом різко скоротився тощо.

Зовнішніми причинами створення проекту є глобалізація світової економіки та прагнення всіх країн, у тому числі й Китаю, розширити експорт своїх товарів, створити нові ринки для китайської продукції, отримати високі дивіденди від інвестицій у економіку інших, слабших, країн.

Перспективи реалізації проекту є привабливими не тільки для держав-учасниць, а й приватних компаній, які можуть отримати великі вигоди від усіх його напрямків – будівництва інфраструктури, виробництва будівельних матеріалів, виробництва, ремонту та обслуговування будівельної техніки, торгівлі, обміну інформацією тощо. Крім того, в основі китайського проекту закладено принципи мирного співіснування, на яких будуватиметься діалог між державами-учасницями – взаємна повага суверенітету та територіальної цілісності; взаємний ненапад; невтручання у внутрішні справи одне одного; рівність та взаємна вигода всіх країн-учасниць.

Проект «Один пояс, один шлях» хоча і є досить привабливим у перспективі, але має певні недоліки й перешкоди для реалізації та може мати й негативні наслідки. Основними з проблем, які можуть виникнути у процесі реалізації проекту є: непрості відносини Китаю з двома іншими великими державами регіону – Росією та Індією; ризик, пов'язаний з нестабільністю

територій держав, які розташовані вздовж трас проекту; ризики пов'язані з фактичною можливістю здійснення такого масштабного проекту. Серед інших проблем можна назвати проблему «сліпих інвестицій», суть якої полягає у питанні: «Чи варто робити величезні інвестиції для будівництва доріг у бідних країнах, де мало мешканців мають власний автомобіль?»

Причинами раннього успіху проекту «Один пояс – один шлях» є прозорість, відкритість і професіоналізм, з якими були представлені його ідеї.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ВИСНОВКИ

Аналіз результатів дослідження проекту «Один пояс – один шлях» та всіх його напрямів реалізації вказує на те, що хоча упродовж останніх років Китайська Народна Республіка й досягла великих успіхів у розвитку економіки, але для її збалансованості, для усунення диспропорції між неоднаково розвинутими східними та західними регіонами країни, для недопущення зниження темпів економічного зростання, для впевненого виходу китайських товарів на нові міжнародні ринки, створення юридичних, політичних та економічних заборук у розширенні і збільшенні експорту китайських товарів та інвестицій, підвищення популярності власної грошової одиниці – юаня – у міжнародній фінансовій сфері та здійснення інших амбітних цілей урядом Китаю було розроблено відповідну політику, спрямовану на зміну всієї міжнародно-економічної системи для задоволення зростаючих можливостей та потреб Китаю.

Ключовими складовими проекту «Один пояс – один шлях», який наразі розглядається як найдовший і потенційно найбільш значущий економічний коридор на Землі, є дві транснаціональні магістралі: наземна – «Економічний пояс шовкового шляху», та морська – «Морський шовковий шлях 21 століття», які мають зв'язати Китай з країнами Центральної та Південно-Східної Азії, Східної та Західної Європи та країнами Африки. Наземна магістраль «Економічний пояс шовкового шляху» передбачає формування шести економічних коридорів, які мають значно розширити географію проекту та охопити багато країн, розміщених вздовж цього шляху.

Проект «Один пояс – один шлях» має сприяти економічному зростанню Китаю і здійснюватися шляхом політичної й економічної співпраці країн-учасниць. Він має зміцнити взаємодовіру та дружбу народів цих країн, сприяти розвитку освіти і культурних зв'язків, розвивати взаєморозуміння між представниками різних етнічних середовищ та релігій, розширити ринки торгівлі сировиною та готовою продукцією, дати новий поштовх для

збереження та відновлення екологічного середовища, подолати бідність окремих верств населення та сприяти розвитку інших позитивних змін.

Хоча проект «Один пояс – Один шлях» і має певні недоліки й перешкоди для реалізації і, може мати й негативні наслідки, якими можна назвати непрості відносини Китаю з двома іншими великими державами регіону – Росією та

Індією; ризик, пов'язаний з нестабільністю територій держав, які розташовані вздовж трас проекту; ризики пов'язані з фактичною можливістю здійснення такого масштабного проекту, проблеми так званих «сліпих інвестицій» тощо,

все ж він є привабливими не тільки для держав-учасниць, а й приватних

компаній, які можуть отримати великі вигоди від усіх його напрямків –

будівництва інфраструктури, виробництва будівельних матеріалів, виробництва, ремонту та обслуговування будівельної техніки, торгівлі, обміну

інформацією тощо. Перспективним його роблять закладені у основу проекту

принципи мирного співіснування, на яких будуватиметься діалог між

державами-учасницями – взаємна повага суверенітету та територіальної цілісності; взаємний ненапад; невтручання у внутрішні справи одне одного;

рівність та взаємна вигода всіх країн-учасниць.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. AIB chief unveils aim to rival lenders such as ADB and World Bank. – The Financial Times, 3 May 2017. <https://www.ft.com/content/3a938ee4-0288-11e7-aa5b-6bb07f5c8e12>
2. Allison G. The Thucydides Trap: Are the U.S. and China Headed for War? 2015. <https://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/united-states-china-war-thucydides-trap/406756/>
3. Allison G. Thucydides Trap Project. Presentation. 2015. http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/25760/thucydides_trap_project.htm
4. Asian Development Bank (ADB). Meeting Asia's Infrastructure Needs. February 2017. URL: <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
5. Belt and Road Initiative. URL: <https://www.beltroad-initiative.com/beltand-road/>
6. Boas F. Anthropology and Modern Life. N.Y., 1974. P. 115-117.
7. Brenda Goh, Yawen Chen. China pledges \$124 billion for new Silk Road as champion of globalization. – Reuters, 13 May 2017.
8. Breslin, S. China and the global order: signalling threat or friendship? International Affairs, 89, 2013. pp. 615-634.
9. Brewster, D. China's rocky Silk Road. 2015. <https://www.eastasiaforum.org/2015/12/09/chinas-rocky-silk-road/>
10. Business Line. India speeds past China in the unicorn race. October 20, 2021. URL: <https://www.thehindubusinessline.com/data-stories/data-focus/indiaspeeds-past-china-in-the-unicorn-race/article37087689.ece>
11. Callahan William A. History, tradition and the China dream: socialist modernization in the world of great harmony. Journal of Contemporary China, 24 2015. pp. 983-1001. <https://core.ac.uk/download/pdf/35437534.pdf>
12. Callahan William A. What Can the China Dream “Do” in the PRC? The Asian Forum. December 08, 2014. URL: <http://www.theasianforum.org/what-can-the-china-dream-do-in-the-prc/#12>
13. Central bank official says China keen to promote use of yuan in commodity pricing. – South China Morning Post, 19 September 2017. <https://www.scmp.com/news/china/economy/article/2111892/central-bank-official-says-china-keen-promote-use-yuan-commodity>
14. Chatzky Andrew, McBride James. China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations. January 28, 2020. URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
15. Chen Jia. Firm footing for Asia's economic growth. – China Daily, 26 July 2015. https://www.researchgate.net/publication/303397751_Asian_Infrastructure_Investment_Bank_An_Assessment
16. Chin H. et al. (2015) The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road, report by Fung Business Intelligence Centre
17. China Dashboard. Quarterly Net Assessment. Winter 2021. URL: <https://chinadashboard.gist.asiasociety.org/winter-2021/page/overview>

18. China encircles the world with One Belt, One Road strategy. – The Financial Times, 3 May 2017.

19. Christopher J. Neely. Chinese Foreign Exchange Reserves and the U.S. Economy. Federal Reserve Bank of St. Louis, 6 May 2016. <https://research.stlouisfed.org/publications/economic-synopses/2016/05/06/chinese-foreign-exchange-reserves-and-the-u-s-economy/>

20. CPI Inflation Calculator. – Bureau of Labor Statistics. <https://data.bls.gov/cgi-bin/cpicalc.pl?cost1=13&year1=194801&year2=201709>

21. Dyer G. Lo scontro tra Cina e Stati Uniti è davvero inevitabile? <https://www.internazionale.it/opinione/gwynne-dyer/2015/10/05/cina-stati-uniti-conflitto>

22. Enoch Yiu. HK can become Belt and Road funding hub – but analysts warn investors that its thousands of expected projects are not guaranteed gravy trains. – South China Morning Post, 1 May 2017. <https://www.scmp.com/business/companies/article/2088198/hk-can-become-belt-and-road-funding-hub-analysts-warn-investors>

23. Fang Yang. Profile: Xi Jinping: Pursuing dream for 1.3 billion Chinese. Xinhua. January, № 17. 2013. URL: https://www.iwp.edu/wpcontent/uploads/2019/05/20150914_ChinaDreamPart2.pdf

24. Gabuev, A. Eurasian Silk Road Union: Towards a Russia-China Consensus? Carnegie Moscow Center, 2015. <https://carnegieendowment.org/publications/60331>

25. Garlick Jeremy. The Impact of China's Belt and Road Initiative From Asia to Europe. London, Routledge, 2019.

26. He Maochun, Zhang Jibing, Zang Yapeng, Tian Bin Center of Research in Economic Diplomacy, Tsinghua University // Journal of Xinjiang Normal University (Edition of Philosophy and Social Sciences), 2015. Vol.36. № 03.

27. Hein. Matthias von Xi Jinping and the 'Chinese Dream'. Deutsche Welle. May 7, 2018. URL: <https://www.dw.com/en/xi-jinping-and-the-chinesedream/a-43685630>

28. Herodotus. Histories. L., 1961. P. 101-103.

29. Hodzi O. et al. (2012) 'Unconditional Aid': Assessing the impact of China's development assistance to Zimbabwe. South African Journal of International Affairs, 19(1). http://eeas.europa.eu/china/docs/com95_279_en.pdf

30. Holland, Steve, Faulconbridge, Guy. G7 rivals China with grand infrastructure plan. Reuters, June 19, 2021. URL: <https://www.reuters.com/world/g7-counter-chinas-belt-road-with-infrastructure-project-senior-us-official-2021-06-12/>

31. Junya S. China: economic stimulus measures take priority in reality. In Asia Monthly Report, 2015. No. 174

32. Lippert J. Evolution of Culture. N.Y., 1961. P. 203-206

33. Ma JingJing. Chinese, foreign financial institutions open slew of branches to support initiative. – Global Times, 22 May 2017. <https://www.globaltimes.cn/content/1048113.shtml>

34. Making 'Chinese dream' a reality (Xinhua). China Daily, August 12, 2013. URL: https://www.chinadaily.com.cn/china/2013-12/08/content_17160305.htm

35. Mo Z. (2015) La banca di Investimenti per le Infrastrutture Asiatiche (BITA). In China Pictorial. http://www.chinapictorial.com.cn/jt/se/txt/2015-01/06/content_662724.htm

36. OECD. China Economic Snapshot. Economic Forecast Summary. URL: <https://www.oecd.org/economy/china-economic-snapshot/>

37. Pantucci, R. "Una cintura e una via": il modello dell'Asia centrale. In Orizzontecina, 2015. №6

38. Pilling, D. (2015) A bank made in China and better than the western model. In Financial Times.

39. Reuters. China dreams on hold: heartland city feels chill of economic slowdown. May 28, 2019. URL: <https://www.reuters.com/news/picture/chinadreams-on-hold-heartland-city-feel-idUSKCN1SY017>

40. RMB internationalisation: Can the Belt and Road revitalise the RMB. – SWIFT, 28 July 2017. <https://www.swift.com/news-events/press-releases/rmb-internationalisation-can-belt-and-road-revitalise-rmb>

41. Sacks David. Countries in China's Belt and Road Initiative: Who's In And Who's Out. Council on Foreign Relations. – March 24, 2021. <https://www.cfr.org/blog/countries-chinas-belt-and-road-initiative-whos-and-whosout>

42. Sapelli G. Il "Golpe" di Cina (e UK) contro l'ordine mondiale. <http://www.ilsussidiario.net/News/Economia-e-Finanza/2015/10/27/GEO-FINANZA-Sapelli-il-golpe-di-Cina-e-Uk-contro-l-ordinemondiale/649941/>

43. Schuman Michael. The Chinese President's Love Affair With Confucius Could Backfire on Him. Time. October 30, 2014. URL: <https://time.com/3547467/china-beijing-xi-jinping-confucius-communism/>

44. Seymour T.D. The Life in the Homeric Age. N.Y., 2000. P. 260.

45. Shi Y. China must tread lightly with its 'One Belt, One Road' initiative. 2015. <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1850515/china-must-tread-lightly-its-one-belt-one-road-initiative>

46. Shi Yuzhi. Seven Main Differences Between the China Dream and the American Dream. US-China Perception Monitor. April 5, 2018. URL: https://www.uscnpm.com/model_item.html?action=view&table=article&id=15813

47. Shi Z., Trigkas V. (2015) The Asian Infrastructure Investment Bank: A Win-Win for China-EU relations. Carnegie-Tsinghua.

48. Shu Zhang, Matthew Miller. Behind China's Silk Road vision: cheap funds, heavy debt, growing risk. – Reuters, 15 May 2017. <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance-idUSKCN18B0YS>

49. Text of H. R. 3196 [106th]: Silk Road Strategy Act of 1999 // United States House of Representatives – 2019.

50. The China Dashboard. URL: <https://chinadashboard.gist.asiasociety.org/winter-2021>

51. Tiezzi Shannon. Beijing's Blueprint for Judicial Reform. The Diplomat. July 12, 2014. URL: <https://thediplomat.com/2014/07/beijings-blueprint-for-judicialreform/>

52. Toktomushev K. (2015) One Belt, One Road: A New Source of Rent for Ruling Elites in Central Asia? <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/13/6445/8.pdf>

53. Wang, Y. China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. In Amighini, A. and Berkofsky, A. (eds.) Xi's Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead. ISPI Report. 2015.

54. What are six economic corridors under Belt and Road Initiative? The State Council Information Office. People's Republic of China. August 4, 2020. URL: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm

55. Whyte L. The Real Thucydides' Trap. 2015 <https://thediplomat.com/2015/05/the-real-thucydides-trap/>

56. Wildau, G. and Clover, C. (2015) AIIB launch signals China's new ambitions. In Financial Times.

57. Wilson A. World History, San Francisco, 2004.

58. Wilson S. How China is building a new Silk Road. 2015. <http://moneyweek.com/how-china-is-building-a-new-silk-road/>

59. Xi Jinping and the Chinese Dream." The Economist. May 4, 2013. URL: <https://www.economist.com/leaders/2013/05/04/xi-jinping-and-the-chinese-dream>

60. Ye Z. Inside China's Grand Strategy: the Perspective from the People's Republic. 2011. https://www.academia.edu/34293873/Inside_China_s_Grand_Strategy_The_Perspective_from_the_People_s_Republic_by_Ye_Zicheng

61. Zhang Yuzhe, Han Wei. China Steps Up Supervision of Policy Lenders. – Caixin, 30 August 2017. <https://www.caixinglobal.com/2017-08-30/china-steps-up-supervision-of-policy-lenders-101137589.html>

62. Дінг Бао «Великий шовковий шлях». – Пекін, 2011.

63. Довгань В. «Один пояс - один шлях» - де китайські інвестиції? Центр транспортних стратегій. URL: <https://cfts.org.ua/blogs/odin-poyas-odin-shlyakh-de-kitayski-investitsi> 418

64. Інтернет-сторінка Азійського банку інфраструктурних інвестицій, <http://www.aiib.org/html/aboutus/AIB/>

65. КікTENKO В.О. «Один пояс, один шлях» – глобальний економічний проєкт Китаю. Українська асоціація китаєзнавців. Україна-Китай №2(8) 2017. URL: <https://sinologist.com.ua/odin-poyas-odin-shlyah-globalnij-geoeconomicnij-proekt-kitayu/>

66. Ковалев, М.М. Инвестиционная стратегия Китая «Один пояс – один путь» / М.М. Ковалев, Го Линь // Банковский вестник. – 2015. – №9

67. Лю Мінтін. Китай та каганат / Мінтін Лю. – Шанхай, 2003.

68. Седнев В. В. Еволюція зовнішньополітичних концепцій КНР: від теорії "трьох світів" до теорії "багатополярного світу" // Східний Світ. К., 2002. №2.

69. Симоновская Л. В. История Китая / Л.В.Симоновская, М.Ф.Юрьев. – М.: Наука, 1974.

70. 中国高速铁路营业里程稳居世界第一 <http://politics.people.com.cn/n/2015/0130/c1001-26478770.html> 2019

НУБІП українни

НУБІП українни

НУБІП українни

НУБІП українни

НУБІП українни

НУБІП українни