

Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин
та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Кваліфікаційна робота бакалавра
на тему: **«МІЖНАРОДНИЙ ПРОЕКТ**
«ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» В УМОВАХ СУЧАСНИХ
ВИКЛИКІВ»

Виконав:

студент 4 курсу групи УО-42

спеціальності

292 Міжнародні економічні відносини

освітньої програми

«Міжнародні економічні

відносини» першого

(бакалаврського)

рівня вищої освіти



Котляревський Є. К.

Керівник: д. е. н., проф. Матюшенко І. Ю.



Рецензент:

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини

Освітня програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри
міжнародних
економічних відносин
та логістики

_____ Анна ЗАЙЦЕВА

«___» _____ 2024 року

З А В Д А Н Н Я НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Котляревському Єгору Костянтиновичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи _____ Міжнародний проєкт «Один пояс, один шлях» в умовах сучасних викликів

керівник роботи Матюшенко Ігор Юрійович д.е.н., проф.

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від «05» 02 2025 р. № 4001-5/313

2. Строк подання студентом роботи _____ 17.05.2025

3. Перелік питань, які потрібно розробити: проаналізувати науковий дискурс щодо проєкту «Один пояс, один шлях» в контексті теорій міжнародних відносин; розкрити концепцію проєкту «Один пояс, один шлях»; визначити внутрішньоекономічні та геоекономічні аспекти проєкту «Один пояс, один шлях»; визначити вплив сучасних викликів на реалізацію проєкту «Один пояс, один шлях»; визначити напрями розвитку проєкту «Один пояс, один шлях»; надати рекомендації щодо вдосконалення проєкту «Один пояс, один шлях»;

ШЛЯХ».

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Теоретичні основи дослідження проєкту «один пояс, один шлях»
2	Аналіз впливу та перспективи ініціативи «один пояс, один шлях» в умовах сучасних викликів

5. Дата видачі завдання 01.10.2025 р.

Студент



підпис

Є.К. Котляревський

ініціали, прізвище



Керівник роботи _____

підпис

І. Ю. Матюшенко

ініціали, прізвище

АНОТАЦІЯ

Котляревський Є. К. Міжнародний проект «Один пояс, один шлях» в умовах сучасних викликів : кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. 64 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню міжнародного проекту «Один пояс, один шлях» як інструменту зовнішньополітичної та геоекономічної стратегії КНР в умовах сучасних глобальних викликів. У роботі проаналізовано сучасний науковий дискурс, визначено ключові риси та напрями трансформації Ініціативи з урахуванням економічних, екологічних, безпекових та політичних факторів. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 4 рисунки, 4 таблиці, 1 додаток, список використаних джерел з 65 найменувань.

У першому розділі розглянуто теоретичні основи проекту «Один пояс, один шлях», зокрема підходи до його трактування в межах ліберальної та реалістичної теорій міжнародних відносин, його характеристики, механізми реалізації.

У другому розділі проаналізовано вплив сучасних глобальних викликів на реалізацію проекту, окреслено перспективні напрями його розвитку та надано рекомендації щодо підвищення ефективності ініціативи.

Ключові слова: Один пояс, один шлях, Китай, глобальні виклики, стратегія розвитку.

Kotliarevskiy, Y. International project Belt and Road Initiative in the context of modern challenges: qualification work of a bachelor [Manuscript]. Kharkiv: V. N. Karazin Kharkiv National University, 2025. 64 p.

The bachelor's thesis is devoted to the study of the international project Belt and Road Initiative as an instrument of China's foreign policy and geo-economic strategy in the context of modern global challenges. The paper analyzes the current scientific discourse, identifies the key features and directions of the Initiative's transformation, taking into account economic, environmental, security, and political factors. The paper consists of an introduction, two chapters, conclusions; it contains 4 figures, 4 tables, 1 appendix, a list of 65 references.

The first section discusses the theoretical foundations of the One Belt, One Road project, including approaches to its interpretation within the liberal and realist theories of international relations, its characteristics, and implementation mechanisms.

The second section analyzes the impact of current global challenges on the project's implementation, outlines promising areas for its development, and provides recommendations for improving the initiative's effectiveness.

Keywords: One Belt, One Road, China, global challenges, development strategy.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЄКТУ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»	9
1.1. Науковий дискурс щодо проєкту «Один пояс, один шлях» з точки зору теорій міжнародних відносин	9
1.2. Концепція та географія проєкту «Один пояс, один шлях»	14
1.3. Внутрішньоекономічні та геоелекономічні аспекти проєкту «Один пояс, один шлях»	19
Висновки до першого розділу	23
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВПЛИВУ ТА ПЕРСПЕКТИВ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ	26
2.1. Сучасні виклики та їх вплив на проєкт «Один пояс, один шлях»	26
2.2. Шляхи подальшого розвитку проєкту «Один пояс, один шлях»	41
2.3. Рекомендації щодо вдосконалення проєкту «Один пояс, один шлях» ...	46
Висновки до другого розділу.	48
ВИСНОВКИ	51
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	56
ДОДАТКИ.....	63

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У сучасних умовах глобальної нестабільності, викликаній геополітичними конфліктами, трансформацією світових торговельних маршрутів та переглядом стратегій розвитку окремих країн, особливої ваги набуває аналіз довгострокових міжнародних ініціатив, спрямованих на формування нової архітектури глобальної економіки. Ініціатива «Один пояс, один шлях», започаткована КНР, є не лише масштабним інфраструктурним проєктом, але й інструментом стратегічного впливу, що охоплює десятки країн та континентів. Її реалізація відбувається на тлі змін у системі міжнародних відносин, економічного суперництва та переосмислення ролі глобалізації.

Актуальність теми зумовлена необхідністю оцінки цієї ініціативи крізь призму сучасних викликів — економічних, безпекових, екологічних, а також політичних. Розуміння логіки дій Китаю, оцінка потенційних ризиків та вигод, а також дослідження змін, які ініціатива може зумовити у геоekonomічному ландшафті, дозволяє не лише поглибити академічну дискусію, але й надати практичні орієнтири для формування зовнішньої політики багатьох держав.

Ступінь вивчення проблеми. Питання впливу сучасних глобальних викликів на міжнародний проєкт «Один пояс, один шлях» та його відповідну трансформацію привернуло увагу значної кількості дослідників, що відображає багатогранність проблеми та її актуальність.

Серед авторів, які аналізують «Один пояс, один шлях» в контексті протистояння між США та Китаєм варто відзначити роботи Чжао М., який надає розгорнутий історичний контекст та особливості сучасного протистояння. Також варті згадки такі дослідники як Морріс Д., Мозес Т., Чжу К. Не можна оминати і дослідників, які в своїх роботах розлого та вичерпно порівнюють альтернативні інфраструктурні проєкти, спрямовані на протидію «Одному поясу, одному шляху», та власне сам «Один пояс, один шлях» — Голланд С., Фалконбрідж Г. та Симонов М.

В контексті ж впливу безпекових ризиків в умовах геополітичної нестабільності варто відзначити роботи таких дослідників як Абб П., Свейн Р., Джонс І., які за допомогою емпіричних досліджень виявили закономірність між географією розташування проєктів «Одного поясу, одного шляху» та наявністю геополітичних конфліктів. Також не можна залишити поза увагою роботи Смолла А., Пребіліча В., Єреба В., Мендеса А., Форкаделла Ф. Дж., Горячко К., які розглядають вплив безпекових ризиків на Проєкт, акцентуючи увагу безпосередньо на російсько-українській війні.

В контексті впливу пандемії COVID-19 варто відзначити Недопіла К., який робить щорічні статистичні звіти щодо діяльності проєкту «Один пояс, один шлях» і з усією повнотою дослідив і вплив пандемії на показники Проєкту. Не можна оминати і роботи таких дослідників як Зенг В., Дін М., Лю Х., Індрасварі Ф., Лестарі Л., які досліджували ініціативу «Шовковий шлях здоров'я» та його функціонування.

Також варті уваги роботи таких дослідників як Вонг Г., Малішевська М., ван дер Менсбрюгге Д., Алонсо Вінья Д., які досліджують перспективні напрямки розвитку проєкту «Один пояс, один шлях», а також виклики, які стають в цьому на заваді. Зокрема Вонг Г. досліджує сучасний стан і перспективи «Шовкового шляху здоров'я», Малішевська М., ван дер Менсбрюгге Д. та Алонсо Вінья Д. досліджують відповідність Проєкту міжнародним стандартам та необхідність проведення реформ.

Мета і завдання дослідження. Здійснити комплексний аналіз проєкту «Один пояс, один шлях» в умовах сучасних глобальних викликів та розробити рекомендації щодо перспектив подальшого розвитку.

Поставлена мета обумовила необхідність вирішення наукових завдань:

1. Проаналізувати науковий дискурс щодо проєкту «Один пояс, один шлях» в контексті теорій міжнародних відносин.
2. Розкрити концепцію проєкту «Один пояс, один шлях».
3. Визначити внутрішньоекономічні та геоекономічні аспекти проєкту «Один пояс, один шлях».

4. Визначити вплив сучасних викликів на реалізацію проєкту «Один пояс, один шлях».
5. Визначити напрями розвитку проєкту «Один пояс, один шлях».
6. Надати рекомендації щодо вдосконалення проєкту «Один пояс, один шлях».

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єкт дослідження – розвиток міжнародного проєкту «Один пояс, один шлях» як зовнішньополітичної та геоекономічної стратегії Китайської Народної Республіки. Предмет дослідження – трансформація та перспективи проєкту «Один пояс, один шлях» в умовах сучасних глобальних викликів.

Методи дослідження. У роботі використаний інструментарій загальнонаукових методів пізнання: системний підхід дозволив розглядати проєкт «Один пояс, один шлях» як багатовимірне явище; метод критичного аналізу джерел був використаний для оцінки академічних публікацій, статистичних даних та аналітичних доповідей з метою верифікації тверджень і формулювання аргументованих висновків; метод компаративного аналізу застосовувався для порівняння проєкту «Один пояс, один шлях» з іншими проєктами розвитку інфраструктури з метою виявлення відмінностей.

Наукова новизна дослідження полягає у визначенні сучасних тенденцій розвитку проєкту «Один пояс, один шлях» в умовах глобальних викликів.

Апробація. Основні результати дослідження були викладені у тезах «Міжнародний проєкт «Один пояс, один шлях» в умовах сучасних викликів» в Матеріалах XX всеукраїнської науково-практичної конференції «Актуальні проблеми світового господарства та міжнародних економічних відносин (28 лютого 2025 року).

Дана робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 64 сторінки тексту, 4 рисунки, 4 таблиці, 1 додаток. Список джерел містить 65 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЄКТУ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

1.1. Науковий дискурс щодо проєкту «Один пояс, один шлях» з точки зору теорій міжнародних відносин

Застосування ключових припущень реалізму та лібералізму показує, що, залежно від обраної політичної перспективи, аргументи можуть бути наведені як на користь, так і проти проєкту «Один пояс, один шлях» (далі – Проєкт або Ініціатива). Таким чином, результат діяльності Ініціативи залежить від домінуючого зовнішньополітичного підходу, прийнятого ключовими акторами міжнародних відносин. Ми пропонуємо розглянути Проєкт з точки зору одних з основних теорій міжнародних відносин – лібералізму та реалізму в політичній, економічній та інституційній площині.

Реалістична та ліберальна теорії міжнародних відносин займають принципово різні позиції щодо політичної площини у міжнародних відносинах. Реалізм дотримується більш прямолінійного погляду, стверджуючи, що держави є єдиними суб'єктами міжнародних відносин. Лібералізм же у свою чергу визнає центральну роль держав, але стверджує, що їхні дії визначаються внутрішніми комерційними та соціальними інтересами. Виходячи з цієї відмінності, реалізм зосереджує свій аналіз на зовнішньому впливі державних рішень, акцентуючи увагу на зовнішній політиці уряду. На противагу цьому, лібералізм заохочує підхід, який починається з внутрішніх реалій і потреб держав [1].

Китайська політична верхівка неодноразово підкреслювала, що Китай дотримується політики невтручання у внутрішні справи інших держав, не має намірів розширювати свою сферу впливу і не прагне статусу гегемону [2]. Такі твердження збігаються із заявами, зробленими під час 19-го Всекитайського з'їзду Комуністичної партії Китаю, де було заявлено, що Китай проводить оборонну політику і не буде займатися експансією, незалежно від рівня свого

розвитку [1]. У цьому контексті деякі аналітики стверджують, що Ініціатива є відповіддю китайського керівництва на внутрішні соціально-економічні умови. Наприклад, Л. Джонстон поділяє подібну точку зору, визначаючи п'ять ключових переваг, які Проєкт пропонує Китаю:

1. Підтримка економічного зростання з ухилом на менш розвинені провінції на заході Китаю;
2. Експорт надлишкових промислових потужностей через закордонні інфраструктурні проєкти, що є частиною Ініціативи «Один пояс, один шлях»;
3. Інтернаціоналізація юаня;
4. Досягнення більшої віддачі від накопичених валютних резервів;
5. Глобалізація фінансової системи Китаю [3].

Таким чином, Ініціатива тісно пов'язана з ключовими припущеннями лібералізму.

З іншого боку, на думку деяких дослідників, Проєкт має на меті насамперед геополітичні цілі і спрямований на протидію впливу США. Наприклад Р. Малхотра відкидає думку, що Ініціатива є суто економічним проєктом, і підтримує думку, що вона пов'язана з контролем над маршрутом торгівлі нафтою між Перською затокою та Східною Азією [4]. Вплив на країни-учасниці Проєкту та потенційне посилення китайського впливу спонукає ключових гравців міжнародних відносин сприймати його як інструмент зовнішньої політики, а не лише як ініціативу, спрямовану на розвиток торгівлі. З точки зору реалізму, економічне зростання і посилення державної єдності посилює державу-суперника, і цьому необхідно протидіяти. Тому Проєкт також вписується в рамках припущень реалізму.

У питаннях економіки та міжнародної торгівлі, реалізм і лібералізм не повністю розходяться. Їхні відмінності полягають в оцінці результатів торгівлі. Лібералістична теорія визнає, що вільні ринки і глобальна торгівля приносять вигоди всім учасникам, хоча ці вигоди розподіляються нерівномірно. Тому, незалежно від того, як розподіляються прибутки від торгівлі, участь у ній залишається вигідною для всіх держав. Це призводить до ключового

заперечення з боку реалістичної теорії. Вони стверджують, що держава не повинна брати участь у торгівлі, якщо вона не є основним бенефіціаром, або якщо торгівля призводить до посилення влади іншої держави [1].

За оцінками різних досліджень потенційні вигоди від успішного впровадження Проекту «Один пояс, один шлях» відрізняються за масштабом залежно від прийнятих припущень. Дослідження, зосереджені на економічних аспектах, вказують на значний позитивний вплив. Наприклад, дослідження 2019 року оцінює збільшення ВВП на 3,35% для країн-учасниць та 2,61% для країн, які не є учасниками Ініціативи [5]. За оцінками ж Світового банку очікується, що проекти Ініціативи збільшать світовий ВВП на 2,9%, зростання для країн, що не входять до «Поясу і шляху», на 2,6%, а для країн-учасниць на 3,4% [6]. Враховуючи наведені вище дані, Ініціатива цілком вписується в ліберальну парадигму.

Після вступу Китаю до СОТ у 2000 році його економічне зростання було зумовлене збільшенням участі у світовій торгівлі. Дефіцит торгового балансу США з Китаєм змінився з -83,8 млрд доларів у 2000 році до -295,4 млрд доларів у 2024 році [7]. Аналогічним чином зростає дефіцит торгівлі ЄС з Китаєм – у 2014 він складав -111,4 млрд євро, а вже станом на 2024 складає -304,5 млрд євро [8]. Зростання обсягів торгівлі створило значне позитивне сальдо торгового балансу Китаю, яке у свою чергу частково використовується для фінансування Проекту. Враховуючи, що ініціатива спрямована на подальше розширення торговельних потоків, вона, ймовірно, призведе до збільшення торговельних дисбалансів між Китаєм та його ключовими торговельними партнерами. Накопичення позитивного сальдо торгового балансу та валютних резервів посилює позицію Китаю. З протекціоністської точки зору ця тенденція виправдовує запровадження торговельних бар'єрів. І власне такий підхід вже використовується через тарифи США на китайські товари. Хоча наведений вище аналіз не є вичерпним, на нашу думку, він ілюструє потенційну зміну економічної влади, якій сприяє Проєкт «Один пояс, один шлях». Таким чином реалістичне бачення на Ініціативу має місце бути.

Перейдемо до розгляду інституційної площини проєкту «Один пояс, один шлях». Ліберали виступають за інституційну співпрацю між державами. Чим глибшою і ширшою стає міжнародна інтеграція, тим більшою стає взаємозалежність між державами і можливості для спільних і мирних рішень. Як наслідок, ліберали рішуче підтримують міжнародні інституції та механізми, які сприяють зміцненню відносин, співпраці та взаємозалежності між державами. В реалістичній же теорії акцент в контексті міжнародних структур робиться на геополітичному розподілі влади. Вони вважають участь у міжнародних інституціях прийнятною лише тоді, коли це збільшує силу держави або обмежує силу держав-опонентів. З цієї точки зору, міжнародна структура оцінюється з огляду на її вплив на світовий порядок [1].

Ініціатива «Один пояс, один шлях» наразі підтримується як існуючими, так і новоствореними інституціями. Міжнародний валютний фонд (МВФ) і Світовий банк в основному роблять свій внесок, надаючи технічну експертизу [2]. Ще більш важливим є створення нових структур, таких як Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ) та Фонд Шовкового шляху. В АБІІ Китай має приблизно 26,5% голосів [9]. Однак до складу банку також входять більшість основних членів ЄС, таких як Німеччина, Франція та Італія. Таким чином, Ініціатива спирається на існуючі рамки співпраці, а також розвиває нові форми міжнародного співробітництва, що підтверджує погляди лібералізму.

Що стосується реалізму, то створення нових рамок співпраці може пояснити скептичне ставлення до ініціативи «Один пояс, один шлях» з боку Японії та Сполучених Штатів. Ні Японія, ні США не є членами Азійського банку інфраструктурних інвестицій, оскільки обидві країни беруть участь в Азійському банку розвитку. Виходячи з цього, можна припустити, що, АБІІ сприймається як конкуруюча установа, спрямована на зміщення регіонального впливу на користь Китаю. Ці міркування підкріплюють думку про те, що основні регіональні гравці сприймають нові міжнародні структури як зміну регіонального лідерства. Більше того, не має значення, чи є це припущення вірним чи ні, оскільки і Японія, і США діють відповідно до нього, тим самим

підтверджуючи твердження реалістичної теорії.

Як видно з підсумовуючої Таблиці 1.1, Ініціатива – це багатовимірне явище, сприйняття якого варіюється залежно від інтерпретацій. З ліберальної точки зору, «Один пояс, один шлях» втілює принципи глобалізації, взаємозалежності та інституційної співпраці, що відповідають ліберальному аргументу про те, що глобальна співпраця і складна взаємозалежність зменшують ймовірність конфліктів і підвищують загальний добробут. Однак реалістичні інтерпретації підкреслюють стратегічний розрахунок, що лежить в основі дій Китаю. Розширення китайського впливу через фінансові важелі, контроль над торговельними коридорами та створення паралельних інституцій свідчить про намагання змінити баланс сил.

Таблиця 1.1

Сприйняття проєкту «Один пояс, один шлях» у ліберальному та реалістичному підходах за трьома аналітичними площинами

Площина аналізу	Ліберальне сприйняття Ініціативи «Один пояс, один шлях»	Реалістичне сприйняття Ініціативи «Один пояс, один шлях»
Політична	Реалізація Ініціативи є відповіддю на внутрішні соціально-економічні потреби Китаю; акцент на мирне співіснування та невтручання	Проєкт є інструментом посилення геополітичного впливу Китаю; виклик гегемонії США; контроль над стратегічними регіонами
Економічна	Поглиблення глобальної торгівлі, взаємовигідна інтеграція, стимулювання розвитку країн-учасниць; приріст ВВП у глобальному масштабі	Посилення економічної потуги Китаю за рахунок торговельних дисбалансів; створення залежності партнерів; використання економіки як інструменту впливу
Інституційна	Залучення до існуючих міжнародних інституцій (МВФ) та створення нових (АБП, Фонд Шовкового шляху); формування нової інфраструктури співпраці	Побудова паралельної інституційної системи для зміцнення глобального балансу; нові інституції як засіб стратегічного протистояння із Заходом (США, Японією тощо)

Джерело: складено автором на основі [2-8]

Поточний науковий дискурс відображає цю дихотомію: ініціатива «Один

пояс, один шлях» є двигуном глобального розвитку чи прорахованим інструментом державної влади. З огляду на це, у даній роботі ми дотримуватимемося принципу нейтральності щодо теоретичних підходів у міжнародних відносинах. Такий підхід дозволяє розглядати Ініціативу «Один пояс, один шлях» з урахуванням усіх релевантних аргументів, не впадаючи у теоретичну чи ідеологічну заангажованість.

1.2. Концепція та географія проєкту «Один пояс, один шлях»

Ініціатива «Один пояс, один шлях» – це стратегія розвитку інфраструктури та глобального співробітництва, запропонована президентом Китаю Сі Цзіньпіном невдовзі після його приходу до влади. Вона була офіційно прийнята китайським урядом у 2013 році [10], а згодом закріплена в Конституції Комуністичної партії Китаю в 2017 році як ключовий стовп національної політики [11].

Її головна мета – створити і очолити новий механізм глобалізації шляхом залучення євразійських країн і компаній до китайської сфери впливу за допомогою китайських інвестицій і промислових переваг. Ініціатива стала каталізатором зміцнення економічних зв'язків і поглиблення регіональної інтеграції між країнами-учасницями. Ця співпраця використовує не лише великий досвід Китаю у розвитку інфраструктури, але й його фінансові ресурси та промислові переваги у відповідних секторах економіки. Країни-партнери, які приєднуються до Ініціативи, зможуть скористатися перевагами економічного зростання Китаю та прискорити розвиток власної інфраструктури [12].

Значення Проєкту відображається у багатьох аспектах. Він передбачає відродження давніх торговельних шляхів, що з'єднують Азію, Європу, Африку та інші регіони через широку мережу інфраструктурних проєктів, включаючи залізниці, порти, автомагістралі і трубопроводи, тим самим покращуючи регіональну сполучуваність і знижуючи логістичні витрати. Інвестуючи в ці

сектори, Китай прагне трансформувати глобальну торговельну структуру, відкриваючи нові маршрути і сприяючи співпраці з менш економічно розвиненими країнами, покращуючи сполучення і створюючи нові можливості для залучення інвестицій та інновацій як для себе, так і для своїх партнерів [12]. Як результат, знижуються торговельні бар'єри, посилюється економічна інтеграція та відбувається економічне зростання серед країн-учасниць, що дозволяє Китаю позиціонувати себе як провідну світову економічну та політичну силу.

Окрім економічних переваг, ініціатива «Один пояс, один шлях» також сприяє культурному обміну, обміну знаннями та міжособистісним зв'язкам, тим самим сприяючи глибшому розумінню та співпраці між країнами-учасницями. Як зазначають Бенуа і Ту, китайське бачення Ініціативи виходить за рамки економічних інтересів – воно спрямоване на формування глобальних норм і стандартів, які відображають китайські цінності та моделі управління [13]. Позиціонуючи її як альтернативу зусиллям під проводом Заходу, Китай має можливість створювати стратегічні альянси, які є важливими для реалізації його ширших геополітичних амбіцій. Таким чином, Ініціатива функціонує не лише як інструмент економічного впливу, а й як засіб утвердження ролі Китаю як глобального лідера. Бенуа і Ту стверджують, що за допомогою таких ініціатив, як «Один пояс, один шлях», Китай стратегічно конструює свою ідентичність як нової наддержави, яка кидає виклик існуючим глобальним структурам влади і ставить себе в центр переосмисленого міжнародного порядку [13].

Ініціатива «Один пояс, один шлях» об'єднує зовнішню та внутрішню політику Китаю, з бажанням змінити глобальну економіку та перетворити Китай з простого учасника на творця правил у міжнародній системі [14]. Ініціатива кидає виклик домінуванню західних моделей розвитку і протистоїть очолюваним США ініціативам, таким як Blue Dot Network, Build Back Better World і нещодавно створеній Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII). У той час як ці західні програми надають пріоритет структурним

реформам, освіті та охороні здоров'я – часто виключаючи інвестиції в державну інфраструктуру, підхід Китаю зосереджується на державних та кредитних інвестиціях в інфраструктуру, покликаних стимулювати регіональне економічне зростання.

Як зображено на Рис. 1.1., Ініціатива має дві складові. Одна з них – Економічний пояс Шовкового шляху, інша – морський Шовковий шлях 21-го століття. «Пояс» з'єднає Сінцзянь, Сіань, Центральну Азію, Роттердам, Москву і Венецію міжрегіональною мережею залізничних і наземних доріг, нафто- і газопроводів та електромереж. "Шлях" прагне з'єднати Китай з Південною Азією, Південно-Східною Азією, Східною Африкою і Середземномор'ям через мережу морських портів.

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa

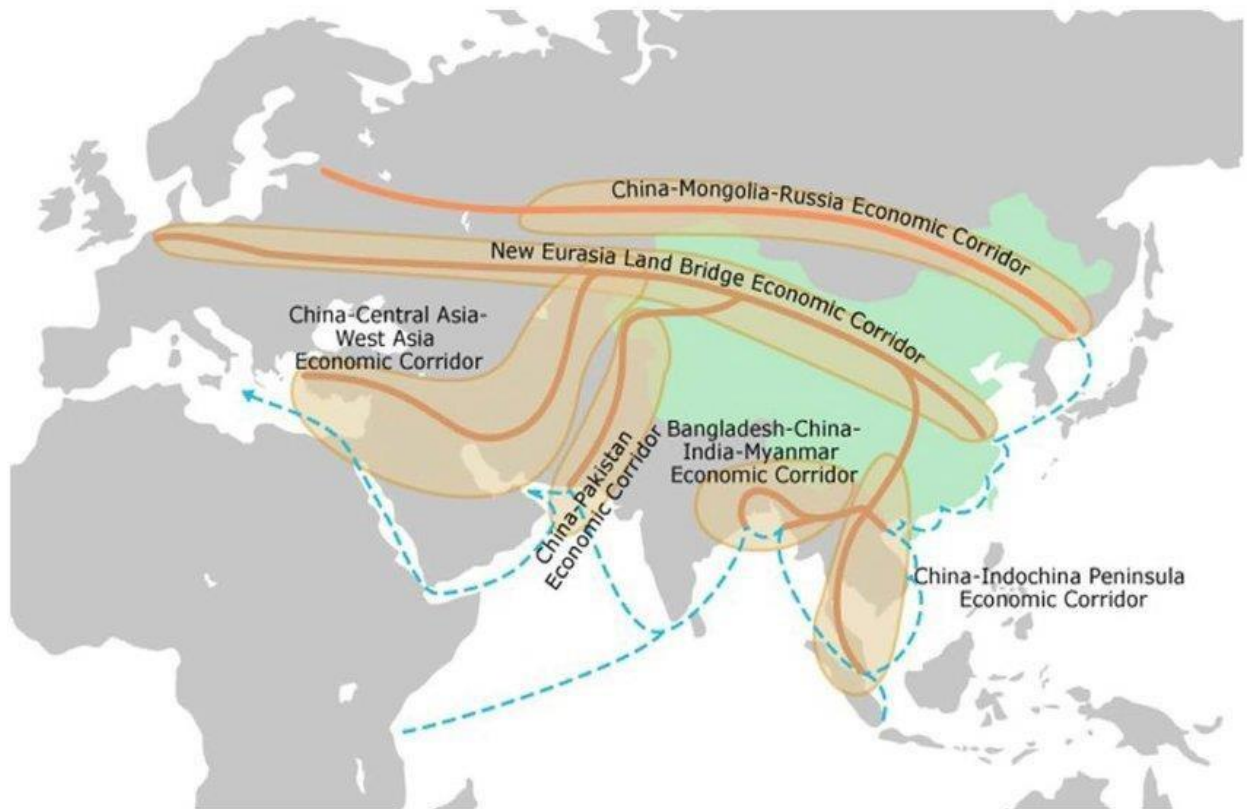


Рис. 1.1. Зображення шести економічних коридорів, що є основою Ініціативи «Один пояс, один шлях». Джерело: [15 с. 631]

Економічний пояс Шовкового шляху має три сухопутні маршрути: один з Північно-східного і Північно-західного Китаю через Центральну Азію і РФ до

Європи і Балтійського моря; один з Північно-Західного Китаю через Центральну Азію і Західну Азію до Перської затоки і Середземного моря; і один з Південно-Західного Китаю через Індокитайський півострів до Індійського океану. Ці три маршрути поділяються на шість економічних коридорів [14].

Економічний пояс Шовкового шляху відіграє ключову роль у «дипломатії сусідства» Сі Цзіньпіна, зміцнюючи відносини Китаю з сусідніми країнами через надання суспільних благ, таких як транспортні мережі та енергетична інфраструктура. Як найбільший сухопутний компонент ініціативи «Один пояс, один шлях», він покликаний створити альтернативні напрями торгівлі та енергопостачання, зменшуючи таким чином залежність Китаю від використання морських судноплавних шляхів у Південно-Східній Азії.

Президент Китаю Сі Цзіньпін оголосив, що Китай інвестуватиме в розвиток портів уздовж Індійського океану – від Південно-Східної Азії до Східної Африки і частини Європи з метою забезпечення зростаючого обсягу морської торгівлі [14]. Морська торгівля є головним рушієм національної економіки Китаю. Згідно зі звітом «Топ-100 портів 2024», у 2023 році на Китай припадало 41,3% контейнерних перевезень у 100 найбільших морських портів світу [16].

У документі 2017 року під назвою «Бачення морського співробітництва» в рамках Проєкту було запропоновано три окремі маршрути [17]. По-перше, Блакитний економічний прохід Китай-Індійський океан-Африка-Середземне море, що з'єднує економічний коридор Бангладеш-Китай-Індія-М'янма і Китайсько-пакистанський економічний коридор, який пролягає на захід від Південно-Китайського моря до Індійського океану. По-друге, з Південно-Китайського моря до Тихого океану, Океанії та південної частини Тихого океану. Також передбачається ще один маршрут, який використовує Північний Льодовитий океан для шляху до Європи.

Загалом проєкт «Один пояс, один шлях» складається з наступних економічних коридорів та торговельних шляхів:

1. Економічний коридор Китай-Монголія-РФ.

Він включає два економічні коридори. Один починається в Північному Китаї, простягається через Монголію і Росію, а інший починається в північно-східному Китаї і доходить до Чити (РФ).

2. Економічний коридор «Новий євразійський сухопутний міст».

Цей маршрут розділений на три частини і з'єднує провінцію Ляньюньган з портом Роттердам у Нідерландах. Потенційно цей коридор може з'єднати Японію, Південну Корею, Іран, РФ і ЄС

3. Економічний коридор Китай-Центральна Азія-Західна Азія.

Починається в Сіньцзяні, Уйгурський район, простягається через Перську затоку і досягає узбережжя Середземного моря та Аравійського півострова. Він з'єднує країни Центральної Азії, включаючи Казахстан, Киргизстан і Таджикистан, а також Іран і Туреччину.

4. Економічний коридор Китай - Індокитайський півострів.

Починається в Наньніні, Гуансі-Чжуанському регіоні та Куньміні і закінчується в Сінгапурі. Він перетинає Південно-Китайське море і стикається з великими перепонами у процесі створення.

5. Китайсько-пакистанський економічний коридор.

Це 300-кілометровий маршрут, що з'єднує Кашгар, Сіньцзян, Уйгурський регіон з портом Гвадар у Пакистані. Він відіграє роль сполучної ланки між «Одним поясом» і «Одним шляхом». Угода між Китаєм і Пакистаном про широку співпрацю в таких сферах, як енергетика, інфраструктура і промисловість.

6. Економічний коридор Бангладеш-Китай-Індія-М'янма.

Цей коридор має бути створений спільно з Бангладеш, Індією та М'янмою. Через цей коридор Китай може сприяти розвитку зв'язків з Індією та Бангладеш, які історично не мали тісних зв'язків.

7. Морський Шовковий шлях 21-го століття

Складається з маршрутів з Південно-Китайського моря та Індійського океану до Європи та Африки, а також маршрутів з Південно-Китайського моря до південної частини Тихого

океану. Китай планує інвестувати в 15 міжнародних портових міст в рамках розвитку цього коридору.

За даними уряду Китаю станом на 2023 рік понад 150 країн і 30 міжнародних організацій взяли участь в Ініціативі, а у світі реалізується 3 000 проектів на суму 1 трильйон доларів США [18].

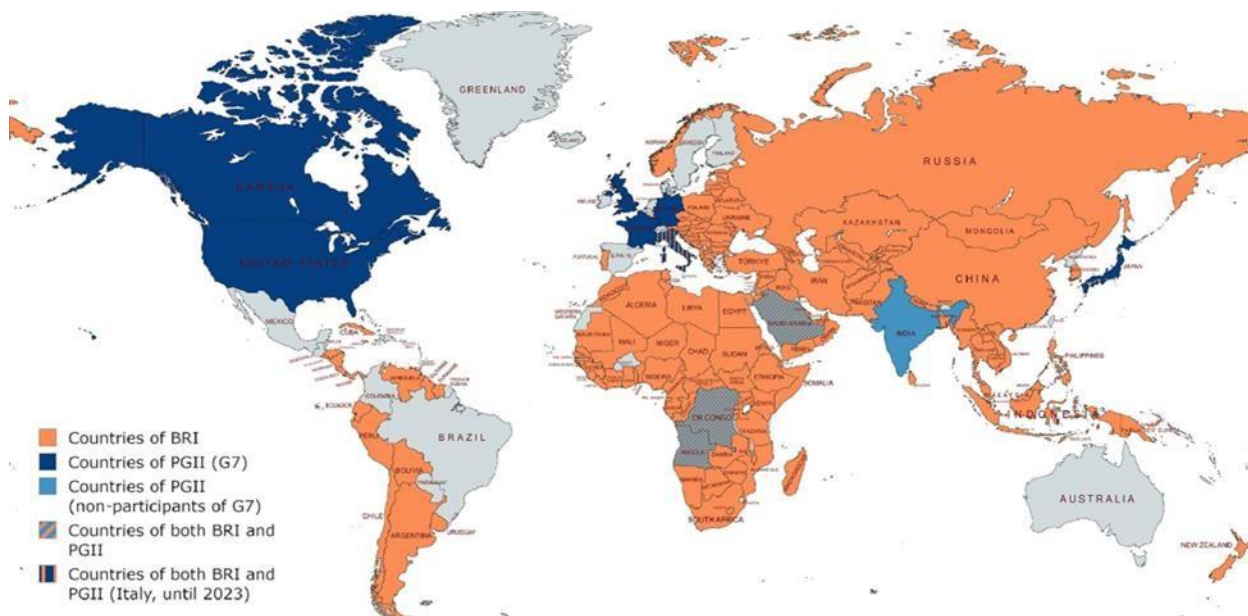


Рис. 1.2. Країни, що взяли участь в ініціативі «Один пояс, один шлях» станом на 2025 р. Джерело: [12 с. 4]

Таке географічне охоплення ініціативи «Один пояс, один шлях» не є випадковим – на нашу думку, воно демонструє не лише спрямованість на глобальну інтеграцію, але й глибші прагматичні міркування, що впливають із внутрішніх соціально-економічних потреб та зовнішніх геополітичних цілей Китаю. З огляду на це, доцільно розглянути питання про те, які цілі Китай намагається реалізувати за допомогою цієї геоекономічної стратегії і як вони співвідносяться з його внутрішніми потребами та міжнародним статусом.

1.3. Внутрішньоекономічні та геоекономічні аспекти проєкту «Один пояс, один шлях»

Ініціатива «Один пояс, один шлях» має значний вплив на внутрішньополітичний устрій Китаю. Зокрема, вона відображає потребу у

розвитку нових рушіїв для зростання ВВП і вирішенні фундаментальних проблем у економіці, що почали проявлятися відносно нещодавно. Звичайно деякі з цих проблем, такі як боргова криза на ринку нерухомості, дефіцит енергоресурсів, COVID-19 та політичні переслідування великих корпорацій, ймовірно мають тимчасовий характер, проте є й інші питання, що потенційно загрожують економіці Китаю. А. Льюїн та М. Вітт визначили наступні три, на їх думку, основні фактори, які матимуть тривалий довгостроковий вплив:

1. Демографічна криза яка, ймовірно, є незворотною, і спричинена насамперед тривалою політикою однієї дитини, призвела до такого явища, як старіння нації.

2. Мала дохідність капіталовкладень, насамперед в об'єкти інфраструктури, призвела до формування надмірних виробничих потужностей, які продовжують скорочуватися і підбивають економічну ефективність.

3. Низькі результати у зусиллях наздогнати технологічне відставання [19].

Проблему надлишкових потужностей можна вирішити шляхом їх залучення у рамках Ініціативи що, ймовірно, сприятиме зростанню ВВП Китаю, хоча оцінки його величини різняться. За оцінками дослідників близько 89% проєктів було присуджено китайським підрядникам [20]. Ініціатива дозволяє Китаю експортувати свої надлишкові виробничі потужності через інтернаціоналізацію сектору будівельних послуг, в результаті чого дві китайські будівельні фірми входять до сімки найбільших у світі [20].

Однак інтернаціоналізація будівельного сектору – не єдиний спосіб, за допомогою якого ініціатива «Один пояс, один шлях» може принести економічні вигоди для Китаю. Сприяння економічному зростанню в країнах-учасницях Ініціативи створює основу для розширення зовнішніх ринків для китайських товарів і послуг. Більше того, вона відкриває для Пекіна можливість впливати на розробку нових глобальних стандартів, узгоджених з його національними економічними інтересами [21], що в довгостроковій

перспективі може посилити глобальну конкурентоспроможність китайських галузей. Покращення інфраструктури, спричинене проектами Ініціативи, також підвищує інвестиційну привабливість країн-партнерів. З огляду на поступове зниження доступності дешевої робочої сили в Китаї, деякі африканські економіки стають дедалі привабливішими для компаній, чії бізнес-моделі значною мірою покладаються на трудомістке виробництво. Замість того, щоб закривати такі підприємства, Китай міг би перенести частину своїх виробничих потужностей за кордон, зокрема в Африку, ефективно відновлюючи свою роль «світової фабрики» в новому географічному контексті. За такого сценарію економіка Китаю може отримати вигоду в кількох напрямках. Наприклад, китайські компанії могли б зосередитися на виробництві компонентів з високою доданою вартістю всередині країни, а остаточна збірка відбувалася б на африканських підприємствах. Це, по суті, віддзеркалювало б модель переробної торгівлі, яку західні фірми раніше застосовували у своїй співпраці з Китаєм.

Важливо зазначити, що економічні вигоди, які Китай може отримати від реалізації Ініціативи, не можна розглядати у відриві від ширших зовнішньополітичних інтересів. Економічне зростання, розвиток мережі інфраструктури та поширення власних стандартів створюють базу не лише для підвищення національного добробуту, але й для розширення політичного впливу на міжнародній арені. Це закономірно переносить нашу увагу на геополітичний вимір Ініціативи.

На нашу думку, найголовніша мета запровадження Ініціативи в геополітичному вимірі – збільшення глобальної присутності і престижу Китаю. Китай, на противагу Заходу, в рамках Ініціативи надає підтримку економічним проектам, які не супроводжуються політичними зобов'язаннями. Так, Китай зазвичай уникає втручання в політичні системи країн-реципієнтів, фокусуючись виключно на економічному співробітництві. Якщо країни-партнери розглядатимуть ці умови як такі, що заслуговують на довіру, це дозволить Китаю посилити свою "м'яку силу", здатність співпрацювати, а не

примушувати, яка може бути використана для формування впливу не лише на країни-партнери, а й на держави, що не є партнерами [22].

Інша мета, на яку звертається увага в літературі, – це потенційна стратегічна корисність БРІ у протидії загрозі, яку становлять Сполучені Штати. Як вже було зазначено в першому підрозділі цього дослідження, з реалістичної точки зору, економічне піднесення Китаю сприймається як пряме посягання на американську гегемонію [23]. У цьому контексті зусилля Китаю, спрямовані на зміцнення своїх стратегічних позицій щодо США, виглядають як раціональні та очікувані. У практичному сенсі це передбачає посилення безпеки континентальних внутрішніх регіонів країни та розбудову морської буферної зони. Проєкт може підтримати ці цілі, розширивши сферу впливу на сусідні країни, допомагаючи стабілізувати їхні уряди і сприяти економічному зростанню. Зі стратегічним протистоянням між Китаєм та США пов'язана ще одна функція Проєкту, а саме наміри та дії Китаю щодо ініціювання альтернативних транспортних маршрутів. Паралельно з цим Китай розбудовує морські торговельні шляхи та докладає різних зусиль задля отримання доступу до портів у стратегічно важливих місцях за кордоном або контролю над ними.

Ще однією довгостроковою стратегічною метою, що може бути реалізована через Ініціативу «Один пояс, один шлях», є потенційні амбіції Китаю щодо формування альтернативного інституційного устрою, який би краще відповідав його політико-економічним вподобанням. Зменшення ролі таких організацій, як АСЕАН та ЄС, розглядається Пекіном як шанс для впровадження власного бачення глобального врядування. У цьому зв'язку Проєкт виступає не лише як механізм економічного зростання, але й як механізм розбудови нової інституційної системи. Найяскравішим прикладом є Азійський банк інфраструктурних інвестицій, створений як альтернатива західним міжнародним фінансовим інституціям з метою зміцнення позицій Китаю у світовій фінансовій системі. Паралельно з цим, Ініціатива також використовується для поступової інтернаціоналізації китайського юаня,

посилюючи фінансову автономію країни [24].

Отже, проєкт «Один пояс, один шлях» поєднує як внутрішні економічні стимули, так і зовнішньополітичні інтереси Китаю. Він виступає інструментом адаптації до структурних викликів і водночас слугує важелем геоекономічної експансії. Щоб краще окреслити таку багатовекторність, у Таблиці 1.2. згруповано ключові вигоди, які Китай отримує в межах реалізації Проєкту.

Таблиця 1.2

Ключові вигоди Китаю від реалізації проєкту «Один пояс, один шлях»

Напрямок впливу	Вигода	Конкретні прояви
Внутрішньоекономічний	Стимулювання ВВП через інфраструктурні інвестиції	Залучення надлишкових виробничих потужностей
	Географічна збалансованість розвитку	Розвиток західних регіонів Китаю
	Підтримка будівельної галузі	Зростання доходів державних будівельних корпорацій
Геоекономічний	Розширення зовнішніх ринків збуту	Стимулювання попиту на китайські товари і послуги
	Інтернаціоналізація юаня	Фінансування проєктів у національній валюті
	Посилення впливу через стандарти	Просування китайських технологічних норм і контрактних умов
	Перенесення виробництва в інші країни	Створення логістичних ланцюгів з Африкою та Азією

Джерело: складено автором на основі [20-24]

Висновки до першого розділу

1. Ініціатива «Один пояс, один шлях» є концептуально унікальним явищем, яке порушує межі класичних теорій міжнародних відносин, водночас поєднуючи у своїй структурі елементи як ліберальної, так і реалістичної школи. З одного боку, вона демонструє ліберальний підхід через акцент на поглибленні економічної взаємозалежності, розвиток багатосторонніх інституцій, зменшення торговельних бар'єрів та розбудову інфраструктури, що сприяє інтеграції та мирному співіснуванню держав. З іншого – Ініціатива має ознаки реалістичного бачення: за її допомогою Китай послідовно реалізує

національні інтереси, зміцнюючи свої геополітичні позиції та нарощуючи вплив у стратегічних регіонах. Проєкт водночас функціонує як економічний інструмент і як важіль дипломатичного та інституційного тиску. Такий підхід вкотре доводить, що у сучасній міжнародній політиці економічна взаємодія і конкуренція нерозривно пов'язані, а Ініціатива «Один пояс, один шлях» – це гібридний феномен, що перетворює світовий порядок через поєднання економіки, геополітики та ідеології.

2. Започаткований у 2013 році, Проєкт еволюціонував до платформи, що охоплює шість економічних коридорів та Морський Шовковий шлях 21-го століття, залучаючи понад 150 країн і 30 міжнародних організацій із інвестиціями в 1 трильйон доларів США станом на 2023 рік. Географічно Ініціатива охоплює Азію, Європу, Африку та частково Океанію, з'єднуючи Китай із Центральною та Західною Азією, Близьким Сходом, Східною Африкою, Середземномор'ям і Тихоокеанським регіоном через мережу залізниць, автомагістралей, портів і трубопроводів. Основні характеристики Ініціативи включають акцент на інфраструктурному розвитку, невтручанні у внутрішні справи країн-партнерів та використанні фінансових і промислових переваг Китаю для створення альтернативних торговельних шляхів. Ініціатива сприяє зниженню логістичних витрат, регіональній сполучуваності та економічному зростанню країн-учасниць, позиціонуючи Китай як центр нового глобального порядку.

3. Міжнародний проєкт «Один пояс, один шлях» існує в контексті не лише економіки чи торгівлі, а виступає як інституціоналізований виклик існуючому західному глобальному порядку. Створюючи альтернативні багатосторонні структури, Китай системно просуває паралельну систему правил, процедур і норм, які базуються не на принципах прозорості, демократії чи умовного фінансування, а на прагматизмі, довгострокових вигодах і політиці невтручання. Така стратегія є привабливою для країн з перехідною економікою та тих, хто має негативний досвід співпраці з традиційними донорами розвитку.

4. Один з ключових аспектів Ініціативи «Один пояс, один шлях» полягає в її ролі як інструменту внутрішньоекономічного врегулювання. Вона є відповіддю не лише на зовнішні виклики, а й на серйозні структурні проблеми, що накопичилися всередині китайської економіки. Серед таких викликів є демографічна криза, зниження рентабельності капіталовкладень, накопичення надлишкових виробничих потужностей, а також обмежений прогрес у сфері технологічного оновлення. Ініціатива надає китайським компаніям можливість розширювати свою міжнародну присутність, зміцнювати експортні позиції, стимулювати попит на китайське обладнання та послуги, а також створювати нові ринки збуту. Крім того, Проєкт сприяє інтернаціоналізації юаня, зміцненню позицій Китаю у фінансовій архітектурі світу та залученню інфраструктурних інвестицій як драйвера ВВП.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВПЛИВУ ТА ПЕРСПЕКТИВ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

2.1. Сучасні виклики та їх вплив на проєкт «Один пояс, один шлях»

З початком першого терміну президентства Дональда Трампа підхід США до Китаю зазнав фундаментальної трансформації. Найбільш помітною зміною, запровадженою адміністрацією Трампа, порівняно з її попередниками, стало офіційне визнання Китаю головним стратегічним викликом національній безпеці США, що знайшло своє відображення в Стратегії національної безпеки США 2017 року. Цей документ визначив Китай як «ревізіоністську державу» і «стратегічного конкурента», а міжнародну систему описав як таку, що вступає в нову еру суперництва великих держав [25]. В результаті двосторонні відносини між Вашингтоном і Пекіном зазнали істотної трансформації - від співпраці, що доповнювалася конкуренцією, до такої моделі, в якій дедалі більше домінувало стратегічне суперництво. У цьому контексті проєкт "Один пояс, один шлях" перетворився на ключову компоненту зовнішньої політики Китаю і дедалі більше впливає на сприйняття Сполученими Штатами так званої "китайської загрози". Упродовж останніх років реалізація Ініціативи набула значних масштабів, отримала широку міжнародну підтримку і стала одним із ключових елементів національної стратегії розвитку Китаю. Разом з тим, зросла стурбованість Вашингтона геополітичними наслідками її реалізації. На думку американських експертів Проєкт створює ризики для економічних інтересів США, а також сприяє інтернаціоналізації юаня та глобальному поширенню китайських технологічних стандартів [26].

З метою подолання викликів, пов'язаних з ініціативою «Один пояс, один шлях», уряд США реалізував ряд стратегічних заходів, спрямованих на перешкоджання співробітництву в рамках Ініціативи. Зокрема, простежується комплексний підхід, який включає дипломатичні, економічні та інформаційні

дії, спрямовані на переконання потенційних партнерів відмовитися від участі в ініціативі, а також просування альтернативних інфраструктурних проєктів розвитку, які суперечать принципам «Поясу і шляху».

Сполучені Штати переглянули свою Індो-Тихоокеанську стратегію, втілюючи низку заходів у таких сферах, як економіка, безпека, демократичне управління та ін. Метою цих змін є трансформація Індо-Тихоокеанської стратегії в основну платформу для стримування Ініціативи «Один пояс, один шлях». Однією з ключових дій є оголошення про виділення 113 млн дол. для залучення додаткових приватних інвестицій у такі проєкти, як «Посилення розвитку та зростання через енергетику» (EDGE), що може забезпечити більшу прозорість і конкурентоспроможність в регіоні, зменшуючи при цьому залежність від китайських ініціатив [27].

Також Сполучені Штати приділяли значну увагу розширенню ініціативи «Один пояс, один шлях» в країнах Європи, прагнучи тісно співпрацювати з Європейським Союзом та іншими країнами для протидії китайському впливу в цьому регіоні. Сполучені Штати активно підтримували «Ініціативу трьох морів», яка була запущена країнами ЄС на протипау китайському проєкту «Один пояс, один шлях». Ця програма спрямована на розвиток інфраструктури та сприяння економічному процвітання в Центральній та Східній Європі, зміцнення стратегічного співробітництва між країнами регіону та зменшення економічної залежності від Пекіна [28].

Сполучені Штати зробили кроки для протидії впливу Китаю через програму Blue Dot Network. Ця ініціатива націлена на об'єднання зусиль урядів, приватного сектору та громадянського суспільства для впровадження надійних стандартів для розвитку глобальної інфраструктури. Вона полягає в оцінюванні та сертифікації проєктів на основі таких критеріїв, як фінансова прозорість, екологічна стійкість та економічний вплив, що сприяє створенню інфраструктури, яка відповідає міжнародним стандартам якості та приносить довгострокові вигоди [29].

У червні 2021 року під час 47-го саміту G7 у Великій Британії було

оголошено про запуск ініціативи Build Back Better World (B3W) як розширення програми Blue Dot Network [30]. Вона орієнтована на створення глобальної інфраструктурної мережі шляхом кредитного фінансування будівництва доріг, мостів, аеропортів, портів та електростанцій. У червні 2022 року, під час 48-го саміту G7, який також відбувся у Великій Британії, ініціативу було перейменовано на Партнерство з глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII) [31]. Відповідно до «Щорічного звіту про якісні інвестиції в інфраструктуру за 2022 рік», опублікованого Світовим банком, PGII має на меті залучити до 600 млрд дол. державного та приватного капіталу упродовж п'яти років для підтримки розвитку інфраструктури в країнах з перехідною економікою та країнах, що розвиваються [32].

З огляду на стратегічні дії США щодо стримування розширення проєкту «Один пояс, один шлях» стає зрозуміло, що конкуренція між ним та альтернативними західними проєктами набула ознак системності та багатовимірності. Суть цього протистояння полягає не лише в геополітичній конкуренції чи боротьбі за сфери інтересів, а й у протиставленні двох різних моделей розвитку глобальної інфраструктури, кожна з яких має різні підходи до фінансування, управління, прозорості та соціальної відповідальності. У цьому контексті порівняльний аналіз ключових рис проєкту «Один пояс, один шлях» та PGII набуває важливого значення, оскільки дозволяє глибше зрозуміти не лише ідеологічні засади обох ініціатив, але й їх практичну реалізацію, потенційні переваги та ризики для країн-учасниць.

Порівняльний аналіз Ініціативи «Один пояс, один шлях» та Партнерства з глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII), представлений в Таблиці 2.1., виявляє низку фундаментальних відмінностей:

1. Проєкт «Один пояс, один шлях» базується на централізованій моделі управління, в якій китайський уряд і державні корпорації відіграють домінуючу роль. Натомість PGII застосовує більш інклюзивний підхід, наголошуючи на спільній діяльності як державних, так і приватних сторін, й узгоджуючи реалізацію проєктів з міжнародними стандартами [33;12].

Таблиця 2.1

Порівняльна таблиця інфраструктурних програм Один пояс, один шлях та
PGII

	«Один пояс, один шлях»	PGII
Рік анонсування	2013	2022 (до цього B3W)
Цільовий термін завершення	2049	Неоголошений, в 2027 планується завершення мобілізації коштів – 600 млрд дол
Сфери розвитку	Важка інфраструктура: дороги, залізниці, порти; цифрова, зелена, сфера охорони здоров'я, енергетика та технології	Легка інфраструктура: клімат, охорона здоров'я та медична безпека, модернізовані цифрові технології, гендерна справедливість та рівність
Переважає джерело фінансування	Державне	Приватне
Поточний статус	В процесі	В розробці

Джерело: [12 с. 3]

2. Серед головних претензій до Ініціативи «Один пояс, один шлях» є стурбованість щодо недостатньої прозорості проєктних контрактів та небезпеки «дипломатії боргової пастки». На противагу цьому, PGII представляє себе як механізм, заснований на прозорості, підзвітності та сталому фінансуванні, покликаний запобігти подібним результатам [34; 12].

3. Екологічна сталість є центральною складовою концепції PGII. Програма узгоджується з глобальними заходами, спрямованими на боротьбу зі зміною клімату, а також охоплює ширші виклики, такі як громадське здоров'я, цифрова трансформація, нерівність у доходах та гендерна рівність. Незважаючи на те, що «Один пояс, один шлях» критикують за його вплив на навколишнє середовище, Китай демонструє все більший інтерес до включення більш екологічних практик у свої останні проєкти [35; 12].

Хоча попередній компаративний аналіз створює чітке розмежування між PGII як екологічно орієнтованою ініціативою з високими стандартами та проєкт «Один пояс, один шлях» як більш централізованою та схильною до ризиків моделлю, глибший погляд на розвиток обох ініціатив вказує на необхідність коригування цих уявлень.

Однією з найважливіших передумов реалізації Партнерства з глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII) є гарантування високої якості інфраструктурних проєктів, що зумовлено необхідністю залучення приватного капіталу. Оскільки фінансова модель PGII суттєво залежить від участі приватного сектору, уряди країн G7, які не можуть конкурувати з ініціативою «Один пояс, один шлях» в обсягах державних інвестицій, вимушені забезпечувати привабливі умови для залучення інвесторів. Однак у країнах, що розвиваються, ці інвестори часто зіштовхуються з труднощами у визначенні «прийнятних» проєктів, які відповідають доступним порогам ризику та екологічним, соціальним і управлінським стандартам (ESG) [36]. Незважаючи на амбітні цілі, зобов'язання PGII залишаються значною мірою декларативними. Через політичну нестабільність у низці країн «Великої сімки» виникає сумнів у їхній спроможності повною мірою виконати свої фінансові обіцянки. Більше того, уряди цих країн мають обмежений контроль над інвестиційною поведінкою приватного сектору, на який припадає основний фінансовий тягар у рамках PGII. Хоча чіткі стандарти зменшують інвестиційні ризики, вони також значно звужують коло прийнятних проєктів.

У цьому контексті слід звернути увагу на еволюцію підходу Китаю до власної Ініціативи, який почав змінюватися у 2019 році. Того року КНР значно скоротила фінансування інфраструктурних проєктів за кордоном, зокрема вийшла з проєктів з високим ступенем ризику [36]. Під час форуму «Один пояс, один шлях» у Пекіні президент Сі Цзіньпін оголосив про новий напрямок у бік «зеленого Одного поясу, одного шляху», демонструючи намір узгодити цю ініціативу з цілями сталого розвитку [36].

Хоча ідея «зеленого Одного поясу, одного шляху» залишається здебільшого на концептуальній стадії, центральна влада поступово почала впроваджувати рекомендації для китайських кредиторів на добровільних засадах. Ці рекомендації спрямовані на підтримку інфраструктурних проєктів, які мінімізують вплив на довкілля. Це вказує на зусилля Китаю, спрямовані на узгодження Ініціативи з міжнародними екологічними стандартами, що

створює новий формат для конкурентного співіснування Проєкту «Один пояс, один шлях» та РГП.

Отже, з одного боку, модель РГП, орієнтована на приватний капітал, стикається з системними проблемами в реалізації задекларованих принципів, особливо в умовах політичної нестабільності та обмеженої здатності контролювати поведінку інвесторів. З іншого боку, Китай, усвідомлюючи зовнішні виклики та репутаційні ризики, поступово модифікує свій підхід до Проєкту, закладаючи основи екологічної реструктуризації. Ця взаємна трансформація не лише демонструє адаптивність обох ініціатив, але й свідчить про те, що чорно-біле розмежування між ними стає дедалі менш актуальним.

Однак конкуренція у зовнішній політиці та стратегічні ініціативи основних акторів на світовій арені є лише одним з аспектів більш широкого спектру викликів, що стоять перед ініціативою «Один пояс, один шлях». Геополітична напруженість, внутрішньополітична нестабільність у країнах-учасниках та складне соціокультурне середовище створюють додаткові ризики для стійкості та безпеки реалізації Проєкту. Тому доречно перейти до розгляду безпекових викликів, які мають не менш глибокий вплив на динаміку розвитку Ініціативи, формуючи контекст, в якому ця масштабна стратегія змушена адаптуватися до реалій глобального порядку.

Безпековий вимір ініціативи «Один пояс, один шлях» викликає серйозні занепокоєння. Розгалужені маршрути ініціативи охоплюють численні країни і регіони, які виступають в ролі важливих перехресть між різними цивілізаціями. Ці території відзначаються високим ступенем різноманітності з точки зору політичних систем, рівнів соціально-економічного розвитку, релігійних вірувань та етнічного складу населення [37]. Як наслідок, Ініціатива стикається з постійними викликами, пов'язаними з регіональними гарячими точками, невирішеними суперечками щодо територіального та острівного суверенітету. Крім того, багато країн-учасниць переживають періоди соціально-політичної трансформації, позначені внутрішньою нестабільністю і соціальною напруженістю. Такі умови можуть підірвати стабільну та

ефективну реалізацію ініціативи.

Внаслідок цього китайські фірми, яким доручено реалізовувати проекти «Одного поясу, одного шляху» в нестабільному середовищі, часто змушені працювати в умовах, для яких вони не мають майже ніякого попереднього досвіду. Ця проблема ще більше ускладнюється тим, що Китай дотримується політики невтручання у внутрішньополітичні справи інших країн. Як наслідок, вони часто не мають ефективних каналів для вирішення низових проблем [37].

У цьому контексті з'являється потреба не лише в якісному, а й у кількісному аналізі безпекових викликів, що виникають під час реалізації Ініціативи. Для кращого з'ясування причин цих ризиків варто звернутися до емпіричних даних, які дають уявлення про загальні закономірності розподілу інвестицій та рівні пов'язаних з ними загроз. З цією метою доречно звернутися до візуального представлення та супровідного аналізу, який ілюструє взаємозв'язок між масштабами китайських інвестицій в рамках Проєкту протягом 2005-2024 рр та схильністю країн-учасниць до конфліктів, що відображається Індексом нестабільних держав. Цей аналіз дає змогу глибше зрозуміти внутрішні суперечності інвестиційної стратегії «Одного поясу, одного шляху» та зробити більш обґрунтовані висновки щодо її вразливості з точки зору безпеки.

На Рисунку 2.1. представлено кореляцію обсягів китайських інвестицій в країни «Одного поясу, одного шляху» та схильністю цих країн до конфліктів. З вихідними даними для Рисунку 2.1. можна ознайомитися в Додатку А.

Як свідчать дані, китайські інфраструктурні інвестиції в рамках Ініціативи помітно зміщені в бік регіонів з високим рівнем ризику, пов'язаного з конфліктами. З точки зору ризик-менеджменту, це видається нелогічним, адже інфраструктурні інвестиції, як правило, мають дуже довгі амортизаційні періоди і дуже вразливі до пошкоджень під час збройних конфліктів, а також до менш екстремальних, але все ще значних політичних ризиків, таких як експропріація. Відповідно, можна було б очікувати, що капітал тяжітиме до більш стабільного середовища з довгостроковою прогнозованістю. Однак у

випадку з «Одним поясом, одним шляхом» спостерігається протилежна тенденція. Ця закономірність частково зумовлена самим задумом, адже Проєкт був спеціально розроблений для покриття попиту на інфраструктуру в країнах, що розвиваються, в Азії та Африці, який, принаймні частково, формувався під впливом часто несприятливого профілю ризиків у цих країнах [39].

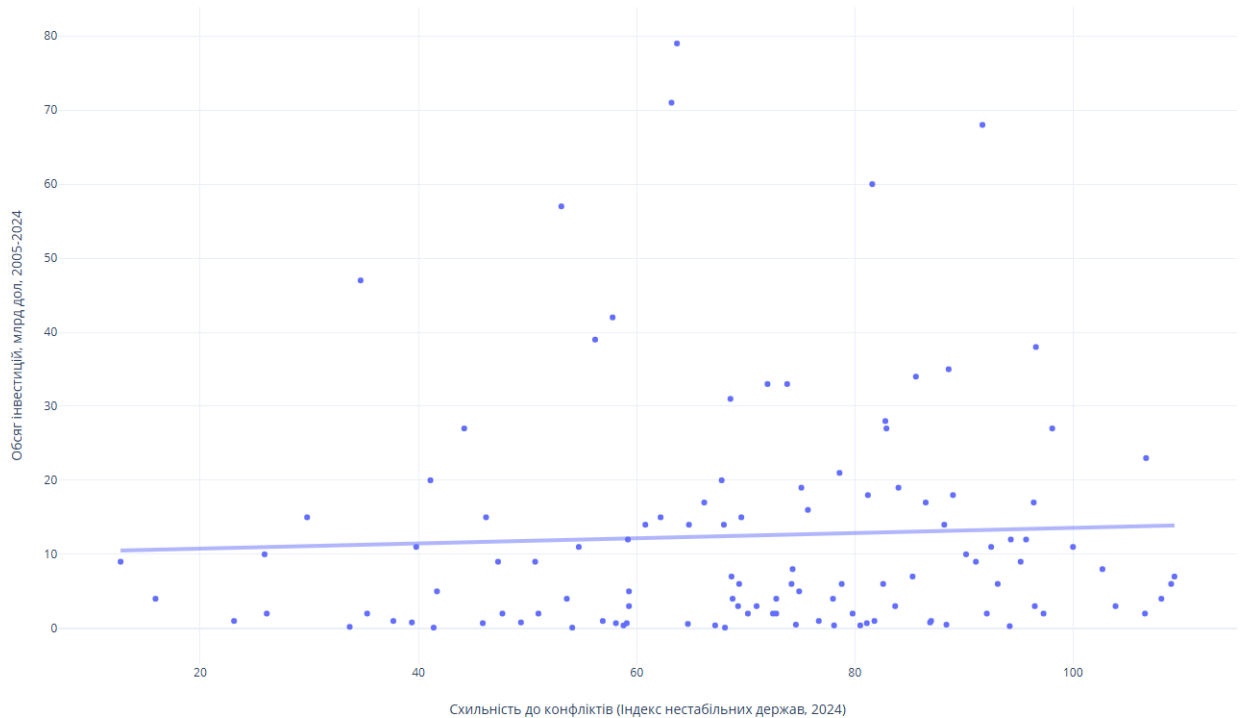


Рис. 2. 1. Кореляція обсягів китайських інвестицій в країни «Одного поясу, одного шляху» та схильністю цих країн до конфліктів. Джерело: складено автором на основі: [40; 41]

Загальна картина безпекових ризиків, властивих реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях», окреслює проблеми, з якими зіштовхується стратегія Китаю на міжнародній арені. Однак суто теоретичне розуміння цих проблем не в повній мірі охоплює всю глибину викликів, які виникають у конкретному контексті. Саме на практиці проявляється залежність між глобальними амбіціями Пекіна та регіональними реаліями. У зв'язку з цим виникає необхідність вивчення конкретних прикладів, які конкретизують складність адаптації Проєкту до місцевих умов.

Пакистан був однією з перших країн, які долучилися до ініціативи «Один пояс, один шлях» і став основою її флагманського проєкту – Китайсько-

пакистанського економічного коридору (КПЕК). Цей масштабний інфраструктурний план передбачає розвиток автомобільних доріг, залізниць, телекомунікацій, електростанцій, спрямованих на подолання дефіциту енергії, та індустриальних парків, що мають сприяти індустриалізації [42]. Однак на шляху реалізації коридору виникли серйозні труднощі через дискусії щодо його маршруту. Спочатку передбачалося, що він пройде через слабо розвинені західні регіони Пакистану, але у 2014-2015 роках Китай втратив інтерес до цього шляху через слабку інфраструктуру та загрозу повстанських рухів. Було досягнуто певного компромісу і запропоновані три головні артерії з боковими з'єднаннями, проте більшість західних сегментів зрештою не отримали достатнього фінансування і не були побудовані. Це посилює відчуття регіональної нерівності, підживлюючи соціальне невдоволення і сприяючи хвилі терористичних атак, насамперед націлених на китайських робітників. У відповідь Китай застосував різні інструменти для стабілізації безпекового середовища проекту, що призвело до інтеграції питань безпеки як основного елементу планування. Зокрема, у 2016 році пакистанські військові створили спеціальний підрозділ чисельністю 15 000 осіб для захисту інфраструктури коридору [38]. Ця ситуація ілюструє, якою мірою результати проектів у рамках Проекту на місцях визначаються складним переплетінням місцевих умов, національних пріоритетів і питань безпеки, що змушує Китай дотримуватися хиткого балансу між економічною ефективністю, стратегічними цілями, вимогами місцевої політичної еліти та потребою у забезпеченні стабільності.

Проте подібні виклики не обмежуються лише країнами Азії чи Африки. Повномасштабне вторгнення РФ в Україну стало новим випробуванням для стратегічних амбіцій Китаю в рамках «Одного поясу, одного шляху», особливо у контексті розвитку транспортних маршрутів до Європи.

З початком вторгнення РФ в Україну китайські плани щодо збільшення обсягів торгівлі та розширення транспортних зв'язків з країнами Центральної та Східної Європи опинилися під серйозною загрозою. Всього за два місяці до початку війни ініціатива «Один пояс, один шлях» все ще видавалася

багатообіцяючою в регіоні. 3 лютого 2022 року Сі з великим ентузіазмом обговорював з президентом Польщі Анджеєм Дудою потенціал Польщі як логістичного хабу для ключового в регіоні сухопутного коридору Ініціативи – Нового Євразійського сухопутного мосту [43]. Україна також розглядалася як потенційно важлива ланка на цьому маршруті, але війна завдала серйозного удару по цих планах.

Попри стратегічні спроби Китаю диверсифікувати логістику та зробити ставку на нові транзитні вузли, такі як Польща чи потенційно Україна, РФ залишалася ключовим елементом у реалізації багатьох інфраструктурних і торговельних задумів у межах Ініціативи «Один пояс, один шлях». У 2020 році Росія стала найбільшим реципієнтом інвестицій в рамках БРІ серед усіх країн-учасниць – 287 мільярдів доларів США [44].

За оцінками Refinitiv, станом на 2019-2020 роки на транспортну інфраструктуру припадало приблизно 47% усіх проєктів в рамках Ініціативи «Один пояс, один шлях» [44]. Отже, проблеми в цьому секторі, спричинені війною в Україні, ймовірно, мали більш виражений загальний вплив на перспективи ініціативи, ніж у будь-якій іншій сфері. Війна і спричинена нею геополітична нестабільність, а також західні санкції ускладнили логістику, підвищили операційні ризики і внесли додаткову невизначеність у проєкти, пов'язані з Ініціативою, що проходять через регіон [45]. Особливо постраждав Новий Євразійський сухопутний міст, який простягається з Китаю до Європи, оскільки значна частина його маршруту пролягає через територію РФ. Цей маршрут користувався великою популярністю через його переваги у швидкості, вартості та впливі на навколишнє середовище порівняно з морським або повітряним транспортом. Однак через ризик конфіскації вантажу в РФ чи Білорусі та труднощі зі страхуванням деякі європейські компанії призупинили використання цього коридору. Наприклад, BMW і Audi тимчасово припинили залізничні перевезення до Китаю, обравши замість них більш дорогі і тривалі морські маршрути [46].

Ініціатива «Один пояс, один шлях» – це довгострокова стратегія, тому не

можна стверджувати з повною впевненістю, що такі масштабні виклики загрожують загальній концепції Проєкту, проте вони значно ускладнюють її реалізацію в короткостроковій перспективі. У відповідь на цю турбулентність Китай був змушений перенаправити свої товарні потоки на альтернативні коридори. Головними серед них є Китайсько-Пакистанський економічний коридор, який забезпечує доступ до Індійського океану; коридор Центральна Азія-Західна Азія; і Середній коридор, який пролягає через Центральну Азію, Каспійське море, Кавказ і Туреччину до Європи. Ці альтернативні маршрути мають потенціал не лише пом'якшити перебої, але й послужити основою для нової конфігурації сухопутного транзиту.

Окрім цього, також варто згадати той факт, що вторгнення РФ в Україну ще більше активізувало глобальний рух у бік протекціонізму, оскільки багато країн, включно зі Сполученими Штатами, вживають заходів, що обмежують міжнародну торгівлю на користь підтримки внутрішньої промисловості. Як вже було зазначено в Розділі 1 цього дослідження, економічне зростання Китаю пов'язане з перевагами лібералізації торгівлі, особливо після вступу до СОТ у 2001 році. Ці досягнення були ще більше підкріплені ініціативою «Один пояс, один шлях», яка ґрунтується на припущенні, що країни-партнери стануть більш відкритими і знизять торговельні та інвестиційні бар'єри. Однак за поточних геополітичних обставин перспектива створення зон вільної торгівлі вздовж маршрутів Ініціативи видається дедалі більш примарною. При чому цей вплив не обмежується Новим Євразійським сухопутним мостом, але також впливає на інші п'ять коридорів. Наслідки можна побачити в даних про глобальну торгівлю. Так, починаючи з першого кварталу 2022 року можна побачити уповільнення глобальної торгівлі [47]. Тож поточна геополітична нестабільність та зростання протекціонізму, ймовірно, ще більше стримуватимуть міжнародну торгівлю, що, в свою чергу, може негативно вплинути на розвиток та сталість Проєкту.

Таким чином, безпековий компонент ініціативи «Один пояс, один шлях» постає не просто як другорядний ефект, а як фактор, що визначає реальні рамки

її реалізації. Висока концентрація інвестицій у конфліктних регіонах, обмеженість адаптаційних можливостей китайських фірм до місцевих умов, зростання глобального протекціонізму – все це вказує на наявність суперечності між стратегічними амбіціями Китаю та середовищем, в якому ці амбіції реалізуються. Геополітична нестабільність не лише змінює логістику та шляхи реалізації, але й змушує Пекін переглянути самі принципи, на яких ґрунтується Ініціатива. У цьому контексті вона все більше набуває форми адаптивної, ситуативної стратегії, в якій прагматизм поступово замінює початкову логіку універсальної інтеграції.

Незважаючи на значимість геополітичних і безпекових факторів, аналіз викликів, що стоять перед ініціативою «Один пояс, один шлях», був би неповним без розгляду системних шоків нетрадиційного характеру. Серед таких шоків є пандемія COVID-19, що стала безпрецедентним випробуванням для світової економіки та міжнародного співробітництва, яскраво продемонструвавши вразливість глобальних ініціатив до раптових кризових явищ, не пов'язаних з політичними чи військовими подіями. З огляду на масштабність і довгострокову направленість Ініціативи, важливо проаналізувати, яким чином пандемія трансформувала як внутрішні механізми реалізації проєктів, так і зовнішнє сприйняття Ініціативи країнами-учасницями.

Пандемія COVID-19 спричинила суттєві труднощі для Ініціативи «Один пояс, один шлях». Починаючи з січня 2020 року, закриття Китаєм своїх кордонів і призупинення більшості персональних контактів порушило міжнародні бізнес-операції і послабило темпи реалізації Ініціативи. Водночас економічні наслідки пандемії для багатьох країн, що розвиваються, підсилені сильним доларом США, різким зростанням цін на енергоносії та продукти харчування, а також значним скороченням бюджетних надходжень, зменшили їхню здатність брати участь у проєктах Ініціативи [48]. Як наслідок, китайські банки та фірми стали більш стриманими у своїх діях на цих ринках, тоді як приймаючим країнам було дедалі важче виправдовувати масштабні

капіталовкладення у традиційно пріоритетні галузі, такі як транспорт і логістика.

Станом на 2021 рік дані про китайські інвестиції в країни «Поясу і шляху» демонстрували помітне зниження активності під час пандемії. У 2020 році сукупний обсяг інвестицій, пов'язаних з Ініціативою, склав приблизно 47 млрд дол – на 54% менше порівняно з 2019 роком і майже на 78 млрд дол менше, ніж у 2015 році, коли інвестиції були на максимумі. Варто зазначити, що скорочення китайських інвестицій було більш помірним у країнах-учасниках, ніж у інших країнах. У той час як у країнах-учасниках падіння склало 54%, китайські інвестиції в держави, які не підписали меморандуми про співпрацю в рамках Ініціативи, скоротилися на 70% [49].

Інвестиції Одного поясу, одного шляху розподілялися не рівномірно між усіма регіонами. Азія продовжувала отримувати найбільшу частку китайських інвестицій в рамках Ініціативи, яка становила приблизно 54% у 2020 році, тоді як Африка отримала близько 27% [49].

2020 рік ознаменувався стрімким загальним падінням інвестицій у більшості регіонів, про що свідчать дані в Таблиці 2.2. Найбільш різке скорочення відбулося в Центральній Азії, Східній Азії, Океанії та Європі, де рівень інвестицій впав на 100% або близько до цього, що вказує на повну або майже повну зупинку інвестиційної діяльності. Значні скорочення також були зафіксовані в Африці та на Близькому Сході, тоді як деякі регіони, такі як Південна Америка та Південно-Східна Азія, зазнали менш значного, але все ж таки суттєвого спаду. На цьому тлі 2021 рік став періодом часткового відновлення, хоча динаміка залишалася вкрай нерівномірною в різних регіонах. Найпомітніше зростання спостерігалось на Близькому Сході та в Африці, що може свідчити про відродження інтересу до проєктів, які були призупинені попереднього року. Водночас у Південній Азії зафіксовано помітне зниження, а Південно-Східна Азія та Південна Америка продовжують демонструвати негативні тенденції, що свідчить про триваючі труднощі в адаптації до постпандемічних умов. У Центральній та Східній Азії

інвестиційна активність залишалася або відсутньою, або на дуже низькому рівні. У 2022 році інвестиційний ландшафт залишався нестабільним. У той час як деякі регіони, зокрема Близький Схід, Південна Азія та Південно-Східна Азія, продемонстрували позитивне зростання, інші пережили новий спад. Зокрема, значний спад спостерігався в Африці, Центральній Азії та Європі.

Таблиця 2.2

Зміна обсягів інвестицій в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» в різних регіонах, 2019-2022 рр

	2019	2020	2021	2022
Африка	-7%	-64%	234%	-39%
Центр. Азія	342%	-100%		-68%
Сх. Азія	-100%	-	-100%	-
Європа	56%	-80%	35%	-100%
Пд. Америка	-41%	-25%	-51%	4%
Близький Сх.	24%	-92%	322%	341%
Океанія	253%	-100%	-	-
Пд. Азія	-62%	103%	-93%	197%
Пд.-Сх. Азія	-4%	-31%	-58%	133%

Джерело: складено автором за матеріалами [50 с. 4]

Однак, поряд з економічними труднощами, криза також стала свого роду поштовхом до трансформації та стратегічної перебудови Проєкту. Визнаючи зміну світового попиту та необхідність адаптації до нових умов, Китай розширив сферу дії Ініціативи, зробивши більший акцент на громадському здоров'ї.

У міру того, як глобальні потреби змінювалися, Ініціатива почала відповідним чином адаптуватися. Одним із помітних напрямків цих змін стало запровадження «Шовкового шляху здоров'я» – концепції, що має на меті залучити інвестиції в галузі охорони здоров'я вздовж маршруту Ініціативи. У

контексті кризи, спричиненої COVID-19, Шовковий шлях здоров'я став провідною ідеєю для пожвавлення Проекту. Китай визнав критичну необхідність доступу до медичних товарів і підтримки їхнього безперебійного постачання. Зі стратегічної точки зору, Китай позиціонував цю програму як наріжний камінь своєї дипломатії охорони здоров'я, прагнучи представити себе як активного учасника протидії пандемії [51].

На 73-й сесії Всесвітньої асамблеї охорони здоров'я у травні 2020 року Голова КНР Сі Цзіньпін анонсував низку заходів, спрямованих на підтримку глобальної боротьби з пандемією. Серед них - обіцянка надати допомогу в розмірі 2 мільярдів доларів протягом двох років, створення в Китаї у співпраці з Організацією Об'єднаних Націй глобального складу та хабу для надання гуманітарної допомоги з метою стабілізації ланцюгів постачання, пов'язаних з епідемією, прискорення зусиль з будівництва африканської штаб-квартири Центрів з контролю та профілактики захворювань, а також зобов'язання зробити будь-яку вакцину проти COVID-19, розроблену в Китаї, світовим суспільним надбанням [52].

У червні 2020 року було оприлюднено Спільну заяву щодо Ініціативи Один пояс, один шлях, в якій підтверджено, що Китай та країни-учасниці зобов'язуються забезпечити наявність, доступність та якість антипандемічних засобів, зокрема вакцин, ліків та медичного обладнання [53]. Цей крок ще більше зміцнив позиції Китаю як одного з провідних світових виробників і дистриб'юторів таких товарів. Як показує дослідження, будучи потужним виробником, Китай постачав майже 50% засобів індивідуального захисту на світовий ринок до COVID-19 [54]. Цей показник почав різко зростати під час пандемії COVID-19 зі збільшенням темпів експорту масок та ліків на 30% та збільшенням експорту медичних технологій на 40% [55]. Згодом Китай перерозподілив частину бюджету Ініціативи на інвестиції в товари для громадського здоров'я для країн, які їх потребують, особливо тих, що розташовані вздовж коридорів Ініціативи.

Крім того, у 2020 та 2021 роках Пекін виділив 50 млн дол. Всесвітній

організації охорони здоров'я та надав значні антипандемічні кредити своїм партнерам по Шовковому шляху здоров'я. Такі установи, як Китайський банк розвитку, а також два великі міжнародні банки, в яких Китай має провідну частку – Азійський банк інфраструктурних інвестицій та Новий банк розвитку сукупно виділили мільярди доларів на фінансову підтримку країн [52].

Як зображено на Рисунку 2.3, Шовковий шлях здоров'я відкрив новий напрям співпраці в рамках Одного поясу, одного шляху. До травня 2022 року Китай поставив 4,6 млрд одиниць захисного одягу, 18 млрд тест-наборів і 430 млрд масок в 153 країни і 15 міжнародних організацій. Згідно з офіційними даними китайського уряду, станом на липень 2022 року Китай виконав свої зобов'язання, долучившись до широкої кооперації у сфері виробництва вакцин, експортувавши понад 2,2 млрд доз вакцин у понад 120 країн світу [52].



Рис. 2.3. Заходи Китаю з розбудови програм «Шовковий шлях здоров'я» під час COVID-19. Джерело: складено автором за матеріалами [52 с. 6]

2.2. Шляхи подальшого розвитку проєкту «Один пояс, один шлях»

Зараз, коли ініціатива «Один пояс, один шлях» вступила в друге десятиліття, зростає потреба не лише у реагуванні на виклики ззовні, а й у

критичній переоцінці майбутньої траєкторії її розвитку. Стало зрозуміло, що застосування старих підходів більше не дає стійких результатів - як через зростання складності глобального середовища, так і через мінливі потреби країн-учасниць. За цих умов Ініціатива повинна перейти від екстенсивної моделі розширення до моделі якісної перебудови, моделі, яка враховуватиме внутрішній контекст країн-партнерів, а також зміну світових пріоритетів. У наступному підрозділі розглядається, як може еволюціонувати Проєкт, щоб залишитися актуальним, ефективним і взаємовигідним у новій геополітичній та економічній реальності.

У контексті успіхів, досягнутих протягом першого десятиліття реалізації Ініціативи «Один пояс, один шлях», Китай має здійснити комплексну і об'єктивну оцінку досягнень Ініціативи та вирішити багатосторонні виклики, з якими вона зараз стикається. Зважаючи на значну політичну, економічну та соціальну різноманітність країн-учасниць, стало очевидним, що китайська модель внутрішнього розвитку, яка значною мірою покладається на масштабні інвестиції в інфраструктуру, не може бути універсальною. Для того, щоб проєкти Ініціативи досягли довгострокової результативності, вони повинні бути вбудовані в місцевий контекст, відображаючи не лише економічне міркування, але й соціальні потреби місцевих громад. Для цього китайські підприємства, повинні відповідати світовим стандартам, дотримуватися принципів сталого розвитку. Це передбачає досягнення балансу між економічною рентабельністю, екологічною сталістю та залученням громадськості. І Китай вже почав рухатися в цьому напрямку. У відповідь на скепсис і критику Китай запевнив у своїй прихильності до більш інклюзивного та багатостороннього підходу до Проєкту під час другого Форуму «Один пояс, один шлях» у 2019 році [56]. Відповідно, Пекін почав диверсифікувати як галузеву орієнтацію, так і регіональне охоплення Ініціативи. Якщо на ранніх етапах основний акцент робився на розвитку фізичної інфраструктури, зокрема, транспорту та енергетики, то на нинішньому етапі все більше уваги приділяється таким сферам, як цифровий зв'язок, охорона здоров'я та

екологічна трансформація.

Виконуючи свої зобов'язання щодо реалізації якісної ініціативи «Один пояс, один шлях», Китай планує приділяти підвищену увагу екологічній складовій своєї стратегії розвитку, просуваючи «Зелений Шовковий шлях». Цей підхід має на меті пом'якшити потенційні екологічні ризики, пов'язані з інвестиційними проєктами. У червні 2021 року Китай разом із 28 країнами започаткував Партнерство зеленого розвитку Ініціативи Один пояс, один шлях (BRI Green Development Partnership). Угода підтверджує прагнення сприяти екологічно сталому та низьковуглецевому зростанню, збільшенню фінансування «зелених» проєктів, а також розвитку та впровадженню відновлюваних джерел енергії в рамках Проєкту [57].

В результаті цього китайська влада і китайські підприємства почали дедалі більше інтегрувати цілі сталого розвитку (зокрема й екологічні) в свої плани реалізації Ініціативи і відповідно оцінювати вплив проєктів на навколишнє середовище в країнах уздовж «Одного поясу, одного шляху», а також зміщувати інвестиційні пріоритети в бік чистої та низьковуглецевої енергетичної інфраструктури. До цього моменту значна частка закордонних інвестицій Китаю в енергетику була зосереджена у вуглецевомістких викопних видах палива, зокрема у вугіллі [58]. Крім того, багато енергетичних і транспортних проєктів в рамках Ініціативи реалізовувалися без оцінки впливу на довкілля, що призводило до довгострокових екологічних ризиків для приймаючих країн [59].

Проте на даний же момент Китай почав використовувати свої переваги у відновлюваній енергетиці для просування "Зеленого Шовкового шляху", поступово спрямовуючи свої закордонні інвестиції в енергетику на проєкти з відновлюваних джерел енергії. У 2024 році загальний обсяг китайських інвестицій у «зелену» та гідроенергетику сягнув приблизно 11,8 млрд доларів США, порівняно з 9,5 млрд доларів США у 2023 році [50]. Тим не менш, прихильність Китаю до чистої та сталої Ініціативи залишається предметом певних недоліків. Хоча інвестиції у відновлювану енергетику зросли, наявні

протилежні дані свідчать про тривалу участь у вугільному секторі. Хоча з 2021 року офіційно не було оголошено про будівництво жодної нової вугільної електростанції, у 2024 році спостерігалася активізація проєктів з видобутку вугілля [50]. Це свідчить про те, що Китай ще не здійснив остаточного переходу до інвестування виключно в екологічно стійкі проєкти і продовжує демонструвати вибіркове дотримання заявлених цілей. Китайська влада повинна супроводжувати свою риторику реальними діями.

Паралельно з екологічними зусиллями, Пекін активно просуває нові вектори співпраці в межах Проєкту. Одним із таких напрямів стала сфера охорони здоров'я, яка з початку пандемії набуває дедалі більшого значення та сенсів в зовнішній політиці Китаю.

2015 року Національна комісія з охорони здоров'я та планування сім'ї Китайської Народної Республіки представила трирічний план, спрямований на посилення медичних обмінів і співпраці вздовж «Поясу і шляху» [60]. Відтоді «Шовковий шлях здоров'я» став одним із ключових компонентів ширшої структури Ініціативи «Один пояс, один шлях», який сприяє налагодженню міжнародних партнерських зв'язків. Як уже зазначалося в цьому документі, Шовковий шлях здоров'я набув особливого значення в китайській стратегії після спалаху пандемії COVID-19. Згідно з даними Китайської торгової палати з імпорту та експорту лікарських засобів і товарів медичного призначення, фармацевтичний експорт Китаю значно зріс – з 52,7 млрд доларів США у 2010 році до 177,8 млрд доларів США у 2020 році [60].

Через недостатньо розвинену фармацевтичну промисловість та швидке зростання населення країни-партнери Ініціативи зіткнулися з різким збільшенням попиту на фармацевтичну продукцію. За даними тієї ж Китайської торгової палати з імпорту та експорту ліків і товарів медичного призначення, китайський фармацевтичний експорт до країн-партнерів демонстрував стійку тенденцію до зростання в період з 2015 по 2021 рік, а сукупний річний темп приросту становив 19,69% [60]. Це свідчить про те, що країни-партнери стали важливими ринками збуту для китайської

фармацевтичної продукції.

Хоча динаміка експорту фармацевтичної продукції позитивна, варто брати до уваги не лише товарообіг, а й глибші форми економічної інтеграції, такі як злиття та поглинання. Ці інтеграційні процеси дозволяють китайським компаніям не просто здійснювати поставки продукції, а й напряду впливати на розвиток інфраструктури охорони здоров'я в країнах-партнерах.

З часу публікації плану імплементації низки політик, спрямованих на стимулювання розвитку фармацевтичного сектору, китайські фірми поступово розширюють свою присутність на міжнародному ринку, збільшуючи свою частку у світовому фармацевтичному секторі. У 2021 році китайські фармацевтичні компанії та виробники медичних виробів уклали 40 угод зі злиття та поглинання за кордоном на загальну суму 1,8 млрд дол, а у 2022 році було укладено ще 34 угоди на суму 1,6 млрд дол [60]. Поряд з експансією через злиття та поглинання, китайські компанії беруть активну участь у розбудові медичної інфраструктури в країнах-партнерах Ініціативи. Вони здійснюють цю діяльність трьома основними способами: надають допомогу в будівництві, здійснюють прямі інвестиції або підписують контракти на будівництво. Зокрема, проекти будівництва лікарень, що фінансуються урядом Китаю, переважно реалізуються китайськими підрядниками, насамперед державними підприємствами. Згідно зі статистикою Американського інституту підприємництва, в період з 2013 по 2022 рік китайські компанії отримали контракти на будівництво 14 лікарняних проектів в країнах-учасниках Ініціативи, що становить 53,8% від загальної кількості подібних проектів, реалізованих Китаєм за цей період. Загальна вартість цих проектів досягла 2,62 млрд дол, що становить 48% від загальної вартості реалізованих проектів [40].

2.3.Рекомендації щодо вдосконалення проєкту «Один пояс, один шлях»

Однак інфраструктурна діяльність та економічне зростання самі по собі не гарантують довгострокового успіху Ініціативи. Для отримання стабільних результатів важливо не лише розбудовувати фізичний потенціал, а й створювати інституційні умови для ефективного врядування, прозорості та стійкості. Отже, подальше розширення і ефективність проєкту «Один пояс, один шлях» значною мірою залежатиме від здатності країн-учасниць адаптувати свою нормативно-правову базу, зміцнити інституційний потенціал і забезпечити сприятливе середовище для інвестицій.

Практика підтверджує, що економічний розвиток тісно пов'язаний з наявністю дієздатних і прозорих інституцій. Без принципу верховенства права та наявності правових механізмів, які надійно захищають інвесторів та гарантують виконання контрактів, інфраструктурні ініціативи ризикують виявитися недостатньо ефективними. Для країн, розташованих уздовж «Одного поясу, одного шляху», створення умов, сприятливих для безпечного та прогнозованого залучення інвестицій, є критично важливим кроком [61]. Для досягнення суттєвих результатів необхідні одночасні реформи в управлінні, торговельному регулюванні та інституційних механізмах.

Відповідно до вищевказаних фактів та роздумів ми вважаємо, що при проведенні діяльності в рамках Проєкту повинен проводитися суворий, всеохоплюючий та прозорий аналіз процесу підготовки інфраструктурних проєктів. Зокрема перед укладенням договорів щодо них, китайські органи влади повинні незалежно від того, чи фінансується проєкт виключно китайськими банками, чи реалізується у співпраці з приймаючою країною та іншими зацікавленими сторонами реорганізувати етап підготовки таким чином, щоб він включав детальну оцінку фінансових, екологічних, соціальних, трудових, технічних та юридичних аспектів, що мають місце на всіх етапах виконання проєктів. Ретельна підготовка проєкту надає кредиторам,

виконавцям та владі приймаючої країни надійний огляд запропонованого проєкту та слугує основою для оцінки його реалістичності. Подібний аналіз має забезпечити вищу якість та сталість проєктів, а також сприяє прийняттю проєкту місцевими громадами, що закономірно призводить до зміцнення довіри до виконавців.

Також вважаємо за необхідне звернути увагу на доцільність започаткування спеціалізованої організації, фонду чи інституції іншого виду для підготовки проєктів, які б мали змогу надавати гранти та іншу допомогу країнам, які подають заявки на участь у проєктах в рамках Проєкту «Один пояс, один шлях». Така ініціатива особливо важлива для країн, що розвиваються, які мають обмежені ресурси та можливості, щоб вони могли провести або замовити аналіз доцільності та перспективності майбутніх проєктів [62]. Вона забезпечить таким країнам доступ до міжнародних консультаційних послуг з питань розробки та оцінки проєктів, щоб гарантувати, що проєкти є реалістичними, фінансово доступними та стійкими. Створення подібної інституції дозволить пом'якшити нестачу можливостей, ресурсів та експертних знань, необхідних приймаючим країнам для оцінки відповідних витрат, вигод, екологічних, соціальних та інших ризиків. Ці консультаційні звіти дозволять урядам приймаючих країн визначити та пріоритетизувати проєкти, що відповідають їхнім відповідним цілям та шляхам економічного зростання.

Інша надана нами рекомендація полягає в інтенсифікації використання змішаного фінансування, що має на меті використання як приватного і державного капіталу, так і капіталу інших міжнародних інституцій. щоб забезпечити комерційну стійкість проєктів і створення атмосфери багатосторонньої участі, в якій враховуються спільні інтереси. Це пов'язано з тим фактом, що такі інструменти змішаного фінансування, як інвестиційні субсидії, технічна допомога та гарантії по кредитах, сприяють залученню міжнародних державних та приватних коштів шляхом зниження трансакційних та проектних витрат, зменшення ризиків та підвищення

ймовірності успіху проектів [62]. Також варто зазначити, що участь таких суб'єктів як комерційні банки чи приватні інвестори сприятиме забезпеченню відповідності проектів Ініціативи прийнятним та виваженим масштабам та комерційній стійкості. Більше того не можна забувати і про той факт, що в умовах, коли Китай стикається з тиском уповільнення економіки, участь міжнародних банків та приватних інвесторів розширить пул коштів для фінансування амбітних цілей розвитку інфраструктури, що у свою чергу може знизити навантаження на китайські державні фінансові інституції. Подібні інструменти вже імплементовані в діяльність міжнародних фінансових інститутів як Світовий банк, Азійський банк розвитку та ін., і механізми змішаного фінансування впроваджуються з метою сприяння та залученню приватного капіталу в тому числі і до інфраструктурних проектів [63; 64].

Висновки до другого розділу.

1. Ініціатива «Один пояс, один шлях» функціонує в умовах інтенсифікації геополітичного суперництва, зокрема через протидію з боку США та їхніх союзників, які просувають альтернативні інфраструктурні ініціативи, такі як Partnership for Global Infrastructure and Investment. Ця конкуренція не лише підкреслює амбівалентність Ініціативи як інструменту економічної інтеграції та геополітичного впливу, але й змушує Китай переосмислювати її стратегічні пріоритети. Адаптація відображає прагнення узгодити Проєкт з глобальними екологічними стандартами, однак збереження інвестицій у вугільний сектор свідчить про внутрішні суперечності. Це може свідчити про його гібридну природу, яка балансує між прагматичною економічною експансією та необхідністю репутаційного позиціонування в багатополлярному світі.

2. Висока концентрація інвестицій Проєкту «Один пояс, один шлях» у регіонах із підвищеною конфліктністю, таких як Центральна Азія, допомогла виявити стратегічну вразливість Проєкту. Геополітична турбулентність

порушує ключові логістичні маршрути, змушуючи Китай переорієнтовуватися на альтернативні коридори. Такі спостереження не лише підкреслюють залежність Проєкту від регіональної стабільності, але й ілюструє ширшу проблему: амбітна глобальна стратегія Китаю стикається з фрагментарністю локальних політичних і безпекових контекстів, що вимагає від Пекіна переходу від універсальної моделі інтеграції до ситуативного підходу, який передбачає глибше врахування місцевих реалій та посилення механізмів ризик-менеджменту.

3. Пандемія COVID-19 виявила системну вразливість Проєкту до непередбачуваних криз, спричинивши значне скорочення інвестицій у 2020 році та підкресливши обмеженість традиційних інфраструктурних пріоритетів. Водночас криза стала каталізатором для диверсифікації Ініціативи, зокрема через розвиток «Шовкового шляху здоров'я», який позиціонує Китай як глобального лідера в дипломатії охорони здоров'я. Ця трансформація відображає ширшу тенденцію – Ініціатива еволюціонує від повністю інфраструктурної стратегії до багатосекторної платформи, що реагує на зміну глобальних потреб. Отже, успіх цієї адаптації залежатиме від здатності Китаю інтегрувати нові напрями, такі як охорона здоров'я чи зелена енергетика, у стійку модель, яка мінімізує залежність від державно-центричних інвестицій.

4. Подальший розвиток вимагає переходу від екстенсивного розширення до якісного вдосконалення, що передбачає глибшу інтеграцію з локальними економічними та соціальними контекстами країн-учасниць. Посилення екологічної складової, розвиток фармацевтичного сектору та медичної інфраструктури є перспективними напрямками, але їх ефективність обмежується слабкими інституційними рамками в багатьох країнах-партнерах. Це зумовлює необхідність синергії між інфраструктурними інвестиціями та реформами врядування, які забезпечать прозорість, верховенство права та залучення приватного сектору. Без таких змін Ініціатива «Один пояс, один шлях» ризикує залишитися інструментом

одностороннього впливу Китаю, а не платформою взаємовигідної кооперації, що в свою чергу підриватиме її легітимність у довгостроковій перспективі. Насамперед було обґрунтовано потребу перейти до якісного підходу у відборі інфраструктурних проєктів. Пріоритетами мають стати соціально-економічна доцільність, регіональна збалансованість і довгострокова ефективність. Водночас важливо робити акцент на мінімізації боргових ризиків для країн-партнерів: через диверсифікацію фінансових інструментів, розширення державної та приватної сфер та впровадження більшої прозорості у кредитуванні. Також актуальним є посилення інституційної координації, яка нині має розпорошений характер.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження міжнародного проєкту «Один пояс, один шлях» в умовах сучасних викликів ми дійшли наступних висновків:

1. В результаті аналізу наукового дискурсу стосовно міжнародного проєкту «Один пояс, один шлях» в контексті двох основних теорій міжнародних відносин, а саме лібералізму та реалізму, було виявлено, що досліджувана ініціатива є амбівалентною ініціативою, до якої можуть застосовуватися характеристики та ключові засади як лібералістичної, так і реалістичної точок зору. В лібералістичній парадигмі проєкт «Один пояс, один шлях» є ініціативою, що викликана внутрішніми соціально-економічними чинниками Китаю, і відповідно має комерційний і економічний характер; також Проєкт несе економічну та комерційну вигоду, як для самого Китаю, як для країн-учасниць, так і для світової спільноти загалом; і стимулює постання нових інституційних організацій в рамках своєї діяльності, які у свою чергу посилюють інтеграцію держав та загалом зміцнюють відносини. В реалістичній же парадигмі проєкт «Один пояс, один шлях» розглядається як інструмент геополітики, що кидає виклик США та переслідує виключно китайські інтереси; Проєкт є таким, що шкодить інтересам певних інших країн, тому має бути ігнорований чи навіть припинений; щодо інституційних механізмів, то вони розглядаються як такі, що зміщують регіональний вплив та є конкуруючими. Відповідно до вищезазначеного, можна стверджувати що постулати обидвох парадигм цілком вписуються в характеристику досліджуваного Проєкту, тому було досягнуто висновку, що такі протилежні інтерпретації відображають гібридність Ініціативи, яка поєднує економічні вигоди з прагненням до геополітичного лідерства.

2. Було проаналізовано міжнародний проєкт «Один пояс, один шлях» з точки зору основних характеристик і розкрито такі параметри як мету створення, сутність Проєкту та визначення його географії. В результаті мета започаткування Проєкту була визначена як позиціонування Китаю як центру

нового глобального торговельно-економічного порядку завдяки розвитку торговельних маршрутів, шляхом зниженню логістичних витрат, регіональній сполучуваності та економічному зростанню країн-учасниць. Головними особливостями політики під час діяльності в рамках Проекту є акцент на інфраструктурному розвитку, невтручанні у внутрішні справи країн-партнерів та використанні фінансових і промислових переваг Китаю для створення альтернативних торговельних шляхів. Географія ж проекту «Один пояс, один шлях» охоплює шість економічних коридорів та Морський Шовковий шлях 21- го століття, залучаючи понад 150 країн і 30 міжнародних організацій із інвестиціями в 1 трильйон доларів США станом на 2023 рік. Географічно Ініціатива охоплює Азію, Європу, Африку та частково Океанію, з'єднуючи Китай із Центральною та Західною Азією, Близьким Сходом, Східною Африкою, Середземномор'ям і Тихоокеанським регіоном через мережу залізниць, автомагістралей, портів і трубопроводів.

3. Аналіз внутрішньоекономічних і геоекономічних аспектів Ініціативи «Один пояс, один шлях» дозволяє зробити висновок, що проєкт виконує багатовекторну функцію, спрямовану як на подолання структурних проблем у внутрішній економіці Китаю, так і на трансформацію зовнішнього економічного середовища відповідно до стратегічних інтересів Пекіна. У внутрішньоекономічному контексті Ініціатива розглядається як відповідь на уповільнення темпів економічного зростання, насичення ринку інфраструктурних інвестицій, старіння населення та технологічне відставання у ключових секторах. Зокрема, одним із пріоритетних завдань Ініціативи «Один пояс, один шлях» є експорт надлишкових виробничих потужностей та підтримка зайнятості у будівельному секторі шляхом реалізації закордонних проєктів, що, у свою чергу, сприяє зростанню ВВП. Водночас Ініціатива дозволяє Китаю створювати нові зовнішні ринки для своїх товарів і послуг, забезпечуючи стабільність внутрішнього виробництва за умов зниження глобального попиту та зростання конкуренції. На геоекономічному ж рівні «Один пояс, один шлях» виконує роль

інструменту зміцнення глобального впливу КНР, формування альтернативної економічної архітектури та просування юаня як міжнародної резервної валюти. Через залучення країн до торговельно-інфраструктурної мережі Китай не лише закріплює свою присутність у стратегічних регіонах, а й створює основу для довготривалого економічного домінування. Реалізація ключових економічних коридорів дозволяє Пекіну контролювати критичні логістичні вузли, диверсифікувати маршрути постачання енергоресурсів і знизити залежність від морських шляхів, вразливих до зовнішнього втручання. Крім того, у межах ініціативи КНР розвиває альтернативні фінансові інститути такі як Азійський банк інфраструктурних інвестицій, які функціонують поза межами традиційної системи глобального врядування, орієнтованої на західні країни. Це свідчить про амбіції Китаю не лише інтегруватися у глобальну економіку, але й змінити її правила на свою користь.

4. Проведений аналіз виявив, що проєкт «Один пояс, один шлях» функціонує в умовах складного комплексу глобальних викликів, які суттєво трансформують її стратегічні, операційні та репутаційні аспекти, змушуючи Китай переосмислювати підходи до реалізації проєкту. У дослідженні були використані три наступні випадки сучасних глобальних викликів, впливу яких піддається чи піддавалася досліджувана Ініціатива – геополітичне протистояння Китаю та США; безпекові ризики, пов'язані з геополітичною нестабільністю, зокрема збройними конфліктами; пандемія COVID-19. Аналіз впливу геополітичного суперництва між Китаєм та США виявив високий ступінь такого потенційного впливу на Ініціативу через конкуренцію з боку США. Зокрема США та їх партнери створили значну кількість альтернативних інфраструктурних проєктів, які мають на меті конкурувати з проєктом «Один пояс, один шлях», послабити його вплив та навіть витіснити з певних регіонів. Було виявлено, що така конкуренція змушує Китай адаптуватися, зокрема через просування «Зеленого Шовкового шляху», що є відповіддю на критику щодо екологічних наслідків проєктів.

Безпекові ж ризики становлять ще одну системну проблему для проєкту «Один пояс, один шлях», оскільки, як було визначено, значна частка інвестицій спрямовується в регіони з високим рівнем конфліктності. Геополітична турбулентність призводить до ризиків для ключових економічних коридорів Проєкту, що знову змушує Китай адаптуватися та змінювати стратегії розвитку та функціонування Проєкту. У випадку з пандемією COVID-19, можна зробити висновок, що ця подія стала системним шоком, що виявив вразливість Проєкту до непередбачуваних глобальних криз. Пандемія порушила ланцюги постачання, посилила бюджетні обмеження і знизилась здатність фінансувати масштабні проєкти. Водночас криза, як і в попередніх розглянутих обставинах, стала каталізатором для трансформації Ініціативи, зокрема через запровадження «Шовкового шляху здоров'я». Ця ініціатива дозволила Китаю позиціонувати себе як глобального лідера в дипломатії охорони здоров'я і відображає тенденцію диверсифікації Ініціативи «Один пояс, один шлях» від монолітної інфраструктурної стратегії до багатосекторної платформи. Отже, можна сказати, що міжнародний проєкт «Один пояс, один шлях» часто є схильним до впливу сучасних глобальних викликів на свою діяльність внаслідок масштабів Ініціативи, умов сучасної геополітичної ситуації у світі та безпосередньо механізмами та стратегією її діяльності. Але попри це Ініціатива має багато шляхів для диверсифікації своєї діяльності, внаслідок чого вона вдало адаптується до нових умов.

5. В ході аналізу перспектив розвитку проєкту «Один пояс, один шлях» було визначено дві перспективні сфери, щодо яких вже є напрацювання та тривають роботи з їх імплементації. Такими ключовими напрямками є посилення екологічної складової через «Зелений Шовковий шлях» та розвиток «Шовкового шляху здоров'я» шляхом розширення фармацевтичного експорту та медичної інфраструктури. Проте в ході аналізу цих секторів діяльності, було виявлено низку проблем, що стають на заваді як імплементації нових сфер, так і ефективного функціонування старих механізмів та Ініціативи як такої, що обумовило надання рекомендації для їх

усунення.

6. Перш за все, нами було акцентовано увагу на необхідності трансформації підходів до відбору інфраструктурних проєктів. Переважання критеріїв масштабності та швидкості реалізації поступово має поступитися системному аналізу соціально-економічної доцільності, регіонального балансу та стійкості проєктів. Натомість поточна модель схильна ігнорувати локальні особливості та недооцінювати довгострокові наслідки для держав-реципієнтів. Крім того, особливу увагу в рекомендаціях приділено необхідності зниження ризиків надмірної заборгованості країн-партнерів. Формування боргової залежності через державне кредитування китайськими фінансовими установами підриває репутаційний потенціал Проєкту. У зв'язку з цим нами була надана рекомендація, що передбачає перехід до більш гнучких механізмів фінансування зокрема розширення публічно-приватного партнерства, створення фінансових гарантій для країн із підвищеним борговим ризиком, а також запровадження прозорих стандартів оцінки платоспроможності. Іншим важливим напрямом реформування визначено оптимізацію інституційної моделі управління ініціативою. Вона полягає у посиленні координаційної ролі центральних органів, формуванні єдиного стратегічного центру ухвалення рішень, а також розширення консультаційного формату із залученням незалежних міжнародних експертів і національних урядів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Karlis T., Polemis D. The Belt and Road initiative. A geopolitical analysis. 2019.
2. Sági J., Engelberth I. The Belt and Road Initiative – a Way Forward to China's Expansion. *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal*. 2018. Т. 4, № 1. С. 9–39.
3. Johnston L. The Belt and Road Initiative: What is in it for China?. *Asia & The Pacific Policy Studies*. 2018. Т. 6, № 3. С. 40–58.
4. Malhotra R. Cooperation or Competition with China in the Indian Ocean: An Indian Perspective. 2018.
5. Soyres F., Mulabdic A., Ruta M. Common transport infrastructure: A quantitative model and estimates from the Belt and Road Initiative. *Journal of Development Economics*. 2020. № 143.
6. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Вашингтон : World Bank, 2019. 159 с.
7. Trade in Goods with China. U.S. Census Bureau. URL: <https://www.census.gov/> (дата звернення: 09.01.2025).
8. China-EU - international trade in goods statistics. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/> (дата звернення: 09.01.2025).
9. Members and Prospective Members of the Bank. Asian Infrastructure Investment Bank. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html> (дата звернення: 09.01.2025).
10. Chronology of China's Belt and Road Initiative. Xinhuanet. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2016-06/24/c_135464233.htm (дата звернення: 18.01.2025).
11. "Belt and Road" incorporated into CPC Constitution. Xinhuanet. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm (дата звернення: 18.01.2025).
12. Simonov M. The Belt and Road Initiative and Partnership for Global Infrastructure and Investment: Comparison and current status. *Asia and the Global*

Economy. 2025. T. 5, № 1.

13. Benoit P., Tu K. Is China Still a Developing Country? And Why It Matters for Energy and Climate. Center on Global Energy Policy, 2020. 53 с.

14. Barman J. China's Belt and Road Initiative: An Analysis. Journal of contemporary politics. 2023. T. 2, № 3. С. 97–102.

15. Sarker N. I., Hossin A. One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy. 2018. T. 9, № 4. С. 623–638.

16. Murray B. China's Maritime Trade Dominance Plows Through Tariff Turbulence. Bloomberg. URL:

<https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2024-08-21/supply-chain-latest-china-s-maritime-trade-dominance> (дата звернення: 23.01.2025).

17. Full text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative. State Council of the People's Republic of China. URL: https://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm (дата звернення: 24.01.2025).

18. Sachdeva G. An Expert Explains. 10 years of China's Belt and Road Initiative: The project, its aims and where it stands now. The Indian Express. URL: <https://indianexpress.com/article/explained/explained-global/expert-explains-10-years-chinas-bri-xi-jinping-status-explained-9004356/> (дата звернення: 24.01.2025).

19. Lewin A. Y., Witt M. A. China's Belt and Road Initiative and International Business: The Overlooked Centrality of Politics. Journal of International Business Policy. 2022. T. 5, № 2. С. 266–275.

20. China's Belt and Road-Implications for the United States / J. J. Lew та ін. *Independent Task Force Report*. 2021. № 79.

21. de la Bruyère E. China's quest to shape the world through standards setting. 2021. С. 1–14.

22. Nye J. S. Perspectives for a China Strategy. PRISM. 2020. T. 8, № 4. С. 120–131.

23. Witt M. A. China's Challenge: Geopolitics, De-Globalization, and the Future

of Chinese Business. Management and Organization Review. 2019. Т. 15, № 4. С. 687–704.

24. Liang Y. RMB Internationalization and Financing Belt-Road Initiative: An MMT Perspective. Taylor & Francis Journals. 2020. Т. 53, № 4. С. 317–328.

25. National Security Strategy of the United States of America : Стратегія нац. безпеки Сполуч. Штатів Америки від 18.12.2017.

26. Securing Our 5G Future. The Competitive Challenge and Considerations for U.S. Policy. Center for a New American Security. URL: <https://www.cnas.org/publications/reports/securing-our-5g-future> (дата звернення: 30.01.2025).

27. Zhao M. The Belt and Road Initiative and China–US strategic competition. China International Strategy Review. 2021. Т. 3. С. 248–260.

28. Morris D. The Three Seas Initiative: A European answer to China's Belt and Road?. The Interpreter. URL: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/three-seas-initiative-european-answer-china-s-belt-road> (дата звернення: 30.01.2025).

29. Blue Dot Network. U.S. Department of State. URL: <https://www.state.gov/blue-dot-network/> (дата звернення: 31.01.2025).

30. Holland S., Faulconbridge G. G7 rivals China with grand infrastructure plan. Reuters. URL: <https://www.reuters.com/world/g7-counter-chinas-belt-road-with-infrastructure-project-senior-us-official-2021-06-12/> (дата звернення: 31.01.2025).

31. Memorandum on the Partnership for Global Infrastructure and Investment. The White House Arhive. URL: <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/presidential-actions/2022/06/26/memorandum-on-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/> (дата звернення: 31.01.2025).

32. World Bank. Quality Infrastructure Investment Partnership : 2022 QII Annual Report. Вашингтон : World Bank Group, 2023. 72 с.

33. Moses T., Zhu K. The Belt and Road Initiative and the Partnership for Global Infrastructure and Investment. Global Infrastructure Initiatives in Comparison. GCI WORKING PAPER. 2022. № 26.

34. Roland G. China's rise and its implications for International Relations and

Northeast Asia. *Asia and the Global Economy*. 2021. Т. 1, № 2.

35. Hawkins A., Cheung R. China on course to hit wind and solar power target five years ahead of time. *The Guardian*. URL:

<https://www.theguardian.com/world/2023/jun/29/china-wind-solar-power-global-renewable-energy-leader> (дата звернення: 01.02.2025).

36. Losos E. C., Fetter T. R. Building Bridges? PGII versus BRI. *Brookings*. URL:

<https://www.brookings.edu/articles/building-bridges-pgii-versus-bri/> (дата звернення: 02.02.2025).

37. Shaojun Y. The Risks Facing Belt and Road and China's Choices in the New Situation. *China Opening Journal*. 2023.

38. Abb P., Swaine R., Jones I. Road to peace or bone of contention? The impact of the belt and road initiative on conflict states. *Peace Research Institute Frankfurt*, 2021. 44 с.

39. Belt and Road Countries Investment Index Report 2018. *Deloitte & Shanghai Municipal Commission of Commerce*, 2019. 226 с.

40. China Global Investment Tracker. *American Enterprise Institute*. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата звернення: 28.01.2025).

41. Analytics. Fragile States Index. URL: <https://fragilestatesindex.org/> (дата звернення: 16.05.2025).

42. Small A. Returning to the Shadows: China, Pakistan, and the Fate of CPEC. *Asia Program*. 2020. № 16.

43. Wishnick E. China's Belt and Road Loses a Notch and Gains a Bump: Ukraine and the BRI. *China's Resource Risks*. URL:

<https://www.chinasresourcerisks.com/post/china-s-belt-and-road-loses-a-notch-and-gains-a-bump-ukraine-and-the-bri> (дата звернення: 09.01.2025).

44. BRI Connect: An initiative in numbers / ред.: S. Husein та ін. 3-тє вид. *Refinitiv*, 2020. 35 с.

45. Prebilič V., Jereb V. Implications of the war in Ukraine on the Belt and Road Initiative. *Journal of Geography, Politics and Society*. 2022. Т. 12, № 2.

46. Mendez A., Forcadell F. J., Horiachko K. Russia–Ukraine crisis: China’s Belt Road Initiative at the crossroads. *Asian Business & Management*. 2022. Т. 21, № 3.
47. Global Trade Update (March 2025) - Policy insights: The role of tariffs in international trade. UNCTAD, 2025. 24 с.
48. García-Herrero A., Freymann E. A new kind of Belt and Road Initiative after the pandemic. *Bruegel*. URL: <https://www.bruegel.org/blog-post/new-kind-belt-and-road-initiative-after-pandemic> (дата звернення: 17.01.2025).
49. Nedopil C. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2020. IIGF Green BRI Center, 2021. 26 с.
50. Nedopil C. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024. IIGF Green BRI Center, 2025. 25 с.
51. Xu Y. Reviving China’s Health Silk Road Initiative? Battle of Narratives and Challenges for Transatlantic Leadership. *American-German Institute*. URL: <https://americangerman.institute/2020/03/reviving-chinas-health-silk-road-initiative-battle-of-narratives-and-challenges-for-transatlantic-leadership/> (дата звернення: 20.12.2024).
52. Zeng W., Ding M., Liu H. China’s health silk road construction during the COVID-19 pandemic. *Global Public Health*. 2023. Т. 18, № 1.
53. Indraswari F., Lestari L. The Impact of Covid-19 Pandemic Towards Belt Road Initiative of China in Europe Region: Development Studies Approach. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*. 2021. Т. 628. С. 447–456.
54. Bown C. P. COVID-19: China's exports of medical supplies provide a ray of hope. *Peterson Institute for International Economics*. URL: <https://www.piie.com/blogs/trade-and-investment-policy-watch/covid-19-chinas-exports-medical-supplies-provide-ray-hope> (дата звернення: 19.12.2024).
55. China’s medical devices exports up more than 40% in 2020 amid fight against COVID-19. *Global Times*. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1212791.shtml> (дата звернення: 19.12.2024).
56. Serikkaliyeva A. The Second Belt and Road Forum: In Support of Sustainable

- Development. Eurasian Research Institute. URL: <https://www.eurasian-research.org/publication/the-second-belt-and-road-forum-in-support-of-sustainable-development/> (дата звернення: 22.01.2025).
57. Overview. BRI International Green Development Coalition. URL: http://en.brigc.net/About_us/Overview/202009/t20200928_102502.html (дата звернення: 23.01.2025).
58. Yu H. Belt and Road Initiative 2.0 in the Making: How Far Can It Go?. Asia in Transition: Understanding China's Belt and Road Initiative. 2024. Т. 26. С. 169–192.
59. Yu H. China wants to win the world over with the BRI, but something's amiss. URL: <https://www.thinkchina.sg/economy/china-wants-win-world-over-bri-somethings-amiss> (дата звернення: 22.01.2025).
60. Wong G. Review and Outlook on the development of the Health Silk Road / ред. Т. Leung. PwC, 2023. 64 с.
61. Maliszewska M., van der Mensbrugghe D. The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts. Policy Research Working Papers. 2019. № 8814.
62. Russel D. R., Berger B. Navigating the Belt and Road Initiative. Asia Society Policy Institute, 2019. 44 с.
63. Blended Finance Facility (BFF). International Development Association. URL: <https://ida.worldbank.org/en/financing/ida-private-sector-window/blended-finance-facility-bff> (дата звернення: 13.05.2025).
64. ADB, Other DFIs Leveraged Blended Concessional Finance to Support \$9 Billion in Emerging Markets. Asian Development Bank. URL: <https://www.adb.org/news/adb-other-dfis-leveraged-blended-concessional-finance-support-9-billion-emerging-markets> (дата звернення: 13.05.2025).
65. Кваліфікаційна робота бакалавра : методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня освітньої програми «Міжнародні економічні відносини» / уклад. Л. І. Григорова-

Беренда, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. – 6-те вид., перероб. і доп. – Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. – 40 с

ДОДАТКИ

Додаток А

Обсяг інвестицій Китаю в країни в рамках «Одного поясу, одного шляху» у
2005-2024 рр та Індекс нестабільних держав відповідних країн

Країна	Індекс нестабільних держав	Обсяг інвестицій, млрд дол	Країна	Індекс нестабільних держав	Обсяг інвестицій, млрд дол
Австрія	23,1	1	Йорданія	74,3	8
Азербайджан	72,8	2	Камерун	94,3	12
Алжир	68,6	31	Катар	39,8	11
Ангола	85,6	34	Кенія	86,5	17
Аргентина	44,2	27	Киргизстан	74,9	5
Афганістан	103,9	3	Кіпр	54,1	0,1
Бенін	72,5	2	Конго	90,2	10
Білорусь	68,7	7	Коста-Ріка	39,4	0,8
Болгарія	49,4	0,8	Кот-д'Івуар	85,3	7
Болівія	69,4	6	Куба	59,1	0,7
Боснія і Герцеговина	71	3	Лаос	73,8	33
Ботсвана	53,6	4	Латвія	41,4	0,1
Буркіна-Фасо	94,2	0,3	Лесото	74,6	0,5
Венесуела	89	18	Ліберія	86,9	0,8
В'єтнам	56,2	39	Лівія	96,5	3
Вірменія	68,1	0,1	Мавританія	87	1
Габон	70,2	2	Мадагаскар	79,8	2
Гана	60,8	14	Пн. Македонія	58,1	0,7
Гаяна	59,2	12	Малаві	80,5	0,4
Гвінея	96,4	17	Малайзія	53,1	57
Гвінея-Бісау	88,4	0,5	Малі	97,3	2
Гондурас	78,1	0,4	Марокко	68,8	4
Греція	54,7	11	Мозамбік	92,5	11
Грузія	69,3	3	Молдова	64,7	0,6
Демократична Республіка Конго	106,7	23	Монголія	50,7	9
Еквадор	68	14	М'янма	100	11
Екваторіальна Гвінея	83,7	3	Намібія	59,3	5
Еритрея	92,1	2	Непал	78	4
Ефіопія	98,1	27	Нігер	95,2	9
Єгипет	82,8	28	Нігерія	96,6	38
Ємен	106,6	2	Нікарагуа	76,7	1
Замбія	81,2	18	Нова Зеландія	15,9	4
Зімбабве	95,7	12	Норвегія	12,7	9
Індонезія	63,7	79	ОАЕ	34,7	47

Ірак	88,6	35	Оман	47,3	9
Іран	82,9	27	Пакистан	91,7	68
Казахстан	57,8	42	Панама	47,7	2
Камбоджа	78,6	21	Папуа Нова		
Гвінея	78,8	6			
РФ	81,6	60	Пд. Африка	69,6	15
Саудівська Аравія	63,2	71	Пд. Корея	29,8	15
Сенегал	74,2	6	Туреччина	84	19
Сербія	67,8	20	Туркменістан	62,2	15
Сирія	108,1	4	Уганда	91,1	9
Словаччина	35,3	2	Угорщина	46,2	15
Словенія	26,1	2	Узбекистан	64,8	14
Судан	109,3	7	Україна	93,1	6
Суринам	58,8	0,4	Уругвай	33,7	0,2
Сьєра Ліоне	82,6	6	Філіппіни	75,1	19
Таджикистан	72,8	4	Хорватія	45,9	0,7
Таїланд	66,2	17	Чад	102,7	8
Танзанія	75,7	16	Чехія	37,7	1
Того	81,1	0,7	Чилі	41,1	20
Туніс	67,2	0,4	Чорногорія	56,9	1