

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В. Н. КАРАЗІНА

Економічний факультет
Кафедра міжнародної економіки та світового господарства

Реєстр № _____

Нормоконтролер

«До захисту»

В.о. завідувача кафедри

к.е.н., доц. Шуба Т.П.

ІНІЦІАТИВА "ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ": РОЗВИТОК, ВИКЛИКИ ТА
ГЛОБАЛЬНА КОНКУРЕНЦІЯ
Кваліфікаційна робота бакалавра

Виконав:

студент 4-го курсу

першого (бакалаврського) рівня

вищої освіти

денної форми навчання

гр. ЕМ-42

Віктор ЛАГОДІЄНКО

Науковий керівник:

к. е. н., доцент

Наталія ДУНА

Харків – 2025

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. Теоретичні засади дослідження ініціативи "Один пояс, один шлях"	8
1.1. Передумови та стратегічне значення ініціативи "Один пояс, один шлях"	8
1.2. Ключові чинники розвитку ініціативи ОПОШ.....	15
1.3. Основні напрями проєкту ОПОШ.....	26
Висновки до розділу 1	35
РОЗДІЛ 2. Сучасний стан реалізації ініціативи "Один пояс, один шлях"	37
2.1. Новітні виклики та ризики для проєкту ОПОШ.....	37
2.2. Глобальна конкуренція та альтернативні ініціативи.....	48
2.3. Перспективи розвитку ініціативи ОПОШ	58
Висновки до розділу 2	68
ВИСНОВКИ.....	70
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	76

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ), започаткована Китаєм у 2013 році, є не лише найбільшим інфраструктурним проектом сучасності, а й прикладом глобального підходу до трансформації економічного простору. Її унікальний масштаб, який охоплює понад 150 країн, а також багатогалузевий характер — від логістики до цифрових технологій і культурного обміну — виводить ОПОШ за межі звичайної зовнішньоекономічної стратегії. Водночас ініціатива стала поштовхом для запуску схожих проектів у США, ЄС, Індії, Японії та інших країн, які почали розглядати інфраструктурні інвестиції як інструмент геоекономічного впливу.

Таким чином, успішна реалізація проекту ОПОШ має потенціал не лише для стимулювання внутрішнього розвитку країн-учасниць, а й для формування конструктивної конкуренції на глобальному рівні. Це може сприяти загальному зростанню інвестицій в інфраструктуру, прискоренню соціально-економічного розвитку регіонів Глобального Півдня та формуванню нової парадигми співпраці, що базується на принципах багатосторонності, взаємозв'язку та інклюзивності.

Водночас ініціатива залишається предметом жвавих дискусій, особливо щодо питань прозорості, боргових ризиків, екологічної відповідальності та політичної мотивації. У відповідь на ці виклики Китай поступово трансформує ОПОШ, впроваджуючи нові компоненти: цифрову економіку, зелений розвиток, ширше залучення міжнародних партнерів і стратегічну гнучкість.

У цих умовах дослідження ініціативи «Один пояс, один шлях» є вкрай важливим для розуміння нових механізмів глобального розвитку, ролі Китаю у світовій економіці, а також конкурентної динаміки між провідними геоекономічними гравцями у XXI столітті.

Ступінь наукової вивченості проблеми. Попри відносно короткий час існування, ОПОШ стала предметом міждисциплінарного аналізу в контексті

міжнародної економіки, геополітики, цифровізації, екології та культурної дипломатії.

У зарубіжному науковому дискурсі ініціатива «Один пояс, один шлях» розглядається як багатовимірне явище, що охоплює стратегічні, економічні, екологічні, інституційні та культурні виміри. Серед дослідників, які зробили суттєвий внесок у вивчення цієї проблематики, варто відзначити таких авторів, як: Айояма Р. [13], Ахмад Ф. [12], Бізон М. [14], Ван В. [35], Вонг Е. [67], Гіллман Д. [34], Герк Т. [28], Гонсалвеш А. [29], Джіанг С. [39], Ду М. [21], Зханг Х. [43], Карас Ю. [41], Какар А. [39], Кханал Ш. [43], Кроуфорд К. [14], Лі Б. [45], Лу Ю. [48], Мара Т. [50], Мау К. [51], Мін Ю Чен [54], Мулабдич А. [18], Пен Нян [54], Райт Л. [50], Сойрен Р. [51], Туркер Х. [64], Тріол П. [63], Франкопан П. [27], Флінт К. [26], Хабібжонов У. [33], Хон'юан Ю. [35], Ху В. [37], Хун Д. [39], Юншунь В. [69] та Де Суарес Ф. [18]. Їхні дослідження охоплюють як загальнотеоретичні засади формування та трансформації ОПОШ, так і практичні аспекти її реалізації, включно з питаннями боргової стійкості, глобальної конкуренції, регіональної інтеграції, цифрової та екологічної модернізації.

Серед вітчизняних дослідників варто виокремити роботи Голянич Б. В. [1], Зварич Р. М. [69-70], Рошко С. М. [4], Таран М. А. [5], Фесенко М. В. [7], Феделеш М. В. [4] та Українець Л. А. [6], які аналізують політичні й економічні наслідки реалізації ОПОШ для України, зокрема в контексті євразійської інтеграції та безпекових викликів.

Незважаючи на значний обсяг існуючих досліджень, через постійні зміни в міжнародній політичній та економічній кон'юктурі тема залишається відкритою для подальших наукових розвідок, особливо в контексті зростаючої глобальної конкуренції та трансформації ОПОШ у відповідь на зовнішні виклики.

Метою дослідження є визначення ключових чинників впливу ініціативи «Один пояс, один шлях» на сучасну глобальну економічну систему, аналіз її

конкурентних переваг і викликів у контексті зростаючої міжнародної конкуренції інфраструктурних проєктів.

Для досягнення поставленої мети були визначені та вирішені такі **завдання дослідження:**

- узагальнити передумови формування та визначити стратегічне значення ініціативи «Один пояс, один шлях»;
- визначити ключові чинники, що зумовлюють розвиток ініціативи ОПОШ;
- охарактеризувати основні напрями реалізації проєкту ОПОШ на сучасному етапі;
- систематизувати новітні виклики та ризики для проєкту ОПОШ;
- проаналізувати стан глобальної конкуренції та альтернативних ініціатив;
- окреслити перспективи розвитку ініціативи ОПОШ.

Об’єктом дослідження є ініціатива «Один пояс, один шлях».

Предметом дослідження є сучасний стан реалізації ініціативи ОПОШ.

Методи дослідження: для досягнення поставленої мети в роботі використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів. Зокрема, системний підхід дозволив розглядати ініціативу ОПОШ як складне багаторівневе явище, тоді як метод порівняльного аналізу — зіставити її з іншими інфраструктурними програмами. Метод логічного узагальнення застосовувався для формування висновків щодо ефективності реалізації окремих напрямів, а структурно-функціональний аналіз — для оцінки взаємозв’язку між економічною, цифровою, екологічною та культурною складовими ініціативи.

Історико-логічний метод дав змогу простежити еволюцію проєкту ОПОШ у контексті глобальних інтеграційних процесів, а також виявити закономірності його трансформації.

Статистичні методи було використано для обробки кількісних даних щодо обсягів інвестицій, темпів розвитку інфраструктури та торгівлі в межах проєкту, а графічні методи — для візуалізації динаміки приєднання країн до ініціативи та змін у товаропотоках.

Апробація. Основні положення та висновки, сформульовані в межах кваліфікаційної роботи бакалавра опубліковано: Лагодієнко В. М. Вплив ініціативи "Один пояс, один шлях" на взаємодію між країнами учасницями. Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин. Матеріали XX всеукраїнської науково-практичної конференції (28 лютого 2025 року, м. Харків, Україна) - Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2025. (PDF 345 с.) с. 110-114 [2].

Структура роботи: робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел. Містить 4 таблиці, 2 рисунки та 70 використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 87 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНІЦІАТИВИ "ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ"

1.1. Передумови та стратегічне значення ініціативи "Один пояс, один шлях"

Цивілізації Європи та Азії протягом століть формували взаємозалежний простір політичної, економічної та культурної взаємодії, що стало основою для сучасних трансконтинентальних інтеграційних процесів. Попри географічну віддаленість і структурні відмінності в розвитку, історичний аналіз свідчить про наявність численних точок перетину, які забезпечували обмін товарами, технологіями, знаннями та капіталом, формуючи передумови для становлення сучасної світової економіки з високим рівнем міжнародної взаємозалежності.

Однією з найяскравіших форм взаємодії між цими регіонами став Великий шовковий шлях. Поняття Великого шовкового шляху є добре відомим і широко представленим у наукових та освітніх джерелах, оскільки цей феномен має значне історико-економічне значення та заслуговує на детальне дослідження як приклад ранньої форми глобальної економічної інтеграції. Великий шовковий шлях — це торговельна мережа, що поєднувала Схід і Захід, простягаючись від Середземномор'я аж до Китаю. Він слугував каналом не лише для товарообміну, а й для поширення знань, технологій, релігій та культурних цінностей.

Попри те, що торговельні шляхи між Європою та Азією функціонували ще з античних часів, термін "Великий шовковий шлях" увійшов у науковий обіг лише наприкінці XIX століття. Його запровадив німецький науковець Фердинанд фон Ріхтгофен у своїй фундаментальній праці "China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien", опублікованій у 1877 році. Саме з цієї публікації розпочалось формування сучасного розуміння Шовкового шляху

як трансконтинентальної мережі економічних і культурних обмінів між Сходом і Заходом [65].

З давніх часів Азія та Європа були осередками великих цивілізацій. У VI столітті до н.е. Перська імперія стала однією з наймогутніших держав, розширивши свої кордони від Егейського моря до Гімалаїв. Вона вирізнялася відкритістю до інших культур, що сприяло формуванню ефективної адміністрації. Її бюрократія забезпечувала стабільне управління імперією, контролюючи фінанси, торгівлю та інфраструктуру [27, с. 16].

Розгалужена дорожня мережа з'єднувала ключові міста та дозволяла швидко пересуватись на великі відстані, що забезпечувало ефективне управління територіями та сприяло економічному зростанню. Інвестиції в сільське господарство та впровадження інноваційних зрошувальних технологій сприяли розвитку міст і забезпечували населення харчами навіть у посушливих регіонах. Персія стала важливим стратегічним мостом між Середземномор'ям та Азією, відіграючи роль одного з перших трансконтинентальних економічних вузлів.

Торгівля процвітала, фінансуючи військові кампанії та стимулюючи розвиток локальних ринків. При цьому взаємодія з кочовими народами була суперечливою: вони були цінними торговельними партнерами, але й потенційною загрозою. Така подвійність стимулювала розвиток захисної інфраструктури та дипломатичних механізмів, що своєю чергою формували основи перших міжнародних торговельно-політичних домовленостей [27, с. 17].

Після вбивства Філіпа II у 336 році до н.е. на трон Македонії зійшов Александр Великий, який звернув свій погляд на Перську імперію — головного суперника та джерело багатств і культурного впливу. У 331 році до н.е. він здобув вирішальну перемогу над персами в битві при Гавгамелах, що стало початком їх інтеграції у спільну торговельну систему.

Александр швидко підкорив перські території, включно з ключовими ділянками Великої Царської дороги, що стала основою майбутніх торговельно-

культурних зв'язків між Сходом і Заходом. Після його смерті східні землі перейшли під контроль Селевкідів, які продовжили формувати єдину економічну зону між Сходом і Заходом [27, с. 18-19].

Елліністичний вплив поширився від Середземномор'я до Індії: грецька мова стала офіційною у багатьох містах, мистецтво змінило образи навіть у буддизмі, а культурний обмін охопив і кочові народи. Водночас Схід також впливав на Захід — індійські ідеї, зокрема, могли надихати античних авторів.

Завоювання Александра започаткували тривалий період міжцивілізаційного обміну, який став передумовою формування Великого шовкового шляху — не як міфічного маршруту, а як складної економічної системи, що об'єднувала виробничі, торгові та логістичні ланцюги на міжконтинентальному рівні.

Уже в II столітті до н.е. династія Хань в Китаї, прагнучи вийти на зовнішні ринки та забезпечити стратегічні поставки, розпочала експансію в західному напрямку. Контроль над регіоном Ганьсу та формування коридору до Центральної Азії дозволили Китаю інтегруватися в ширшу торговельну систему. Торгівля була високоризикованою, але й надзвичайно прибутковою. Основним товаром був шовк, який виконував роль еквівалента валюти, засобу оплати праці та навіть елемента міжнародної дипломатії. У такий спосіб шовк перетворився на першу "міжнародну валюту" Сходу [27, с. 22-23].

Паралельно Римська імперія здійснювала східну експансію, розширюючи доступ до нових ринків. Завоювання Єгипту надало Риму продовольчу стабільність, що дозволило знизити ціни та активізувати внутрішній попит. Підкорення Сирії, Малої Азії та Месопотамії забезпечило вихід до основних економічних артерій Азії. Таким чином, Рим став гравцем не лише політичним, а й геоекономічним.

Археологічні знахідки свідчать про широку торгівлю Риму з Індією: у містах знаходять римські амфори, монети, прикраси та побутові речі. Місцеві правителі іноді навіть використовували римські монети як валюту чи переплавляли їх на злитки [27, с. 29-30].

Римляни торгували не лише за гроші — вони обмінювали прикраси, скло, ладан і коштовності на індійські тканини, спеції та барвники. Завдяки цьому вздовж торговельних шляхів розвивались цілі міста, а регіональна економіка посилювалася. Одним із таких центрів стала Пальміра — важливий вузол транзитної торгівлі.

Китай, в свою чергу, мав обмежену участь у морській торгівлі з Римом. Лише наприкінці I століття н.е., коли великий полководець Бан Чао провів серію експедицій до Каспійського моря, було відправлено посланця на захід — дізнатися більше про «високий і впорядкований» народ потужної далекої імперії. Рим також прагнув розширення впливу: імператор Траян провів військову кампанію до Месопотамії, підкоривши ключові міста Персії [27, с. 34].

У відповідь на діяльність римлян Персія активізувалась. У 220 році владу захопили Сассаніди, які централізували управління, реформували адміністрацію, впровадили систему звітності та посилили контроль над торгівлею. Міста стали осередками економічного розвитку, а нова інфраструктура, зокрема водогони, сприяла їхньому зростанню.

Усі ці події стали ключовими для формування Великого шовкового шляху — мережі торговельних і культурних маршрутів, що з'єднала Схід і Захід. Цей шлях почав активно розвиватися у II столітті до н.е. за правління династії Хань у Китаї та проіснував понад півтора тисячоліття, доки не занепав у середині XV століття.

Шлях охоплював території понад 20 сучасних країн, включно з Китаєм, Індією, Іраном, Туреччиною, Сирією, Італією та іншими. Це був не просто торговий маршрут, а міст між цивілізаціями.

Озираючись на минуле, можна побачити, що всі великі імперії античності так чи інакше спрямовували свій погляд на Схід — у пошуках кращого життя, ресурсів, технологій та нових форм культури, інтуїтивно реалізуючи елементи економічної глобалізації — задовго до появи термінів «зона вільної торгівлі» чи «міжнародна логістика».

Саме зі Сходу до Європи прийшли ключові винаходи — папір, компас, шовк, порох, а також аграрні та технічні новації. Натомість Європа передавала свої здобутки — філософію, архітектуру, медицину, промислові технології. Обмін був не лише економічним, а й культурним, формуючи фундамент сучасного глобалізованого світу.

Хоча падіння Візантії, епоха Великих географічних відкриттів і стрімкий розвиток технологій та промисловості в Європі спричинили занепад Великого шовкового шляху, перемістивши фокус торгівлі в бік Америки та морських маршрутів, це домінування тривало лише до початку ХХІ століття.

Сьогодні Азія знову повертає собі ключову роль у світових процесах і дедалі більше зміщує економічний центр тяжіння в бік Тихоокеанського регіону — насамперед до країн Азії та Америки. Це зумовлено тим, що азійські держави нині демонструють вищі темпи зростання порівняно з уже розвиненими країнами Європи та мають ширші перспективи розвитку.

Азія — це не лише найбільший за площею регіон і домівка для половини населення світу, а й епіцентр глобального економічного зростання. Особливу роль у цьому процесі відіграє Китай — друга за обсягом економіка світу, чий стрімкий розвиток розпочався у 1980-х роках і триває досі. Попри певне уповільнення темпів зростання, вплив Китаю на міжнародну політику, торгівлю та інфраструктуру продовжує зростати — особливо після оголошення у 2013 році масштабної ініціативи «Один пояс, один шлях», що стала своєрідним Новим Великим шовковим шляхом.

Центральна Азія та Кавказ переживають динамічне відродження, що супроводжується активною урбанізацією та модернізацією інфраструктури. Міста регіону стрімко модернізуються: зводяться нові аеропорти, готелі, туристичні об'єкти й футуристичні будівлі. У Туркменістані, наприклад, побудовано новий президентський палац і спортивну арену, а в Азербайджані модернізовано міжнародний аеропорт і зведено масштабну концертну залу, що стала символом зовнішньої відкритості країни під час проведення Євробачення 2012 року [27, с. 473].

Нові столиці, як-от Астана в Казахстані, перетворюються на символи національного відродження — з футуристичними будівлями, зведеними за проєктами світових архітекторів.

Разом із новими містами з'являються і нові глобальні зв'язки. Азія знову стає перехрестям світових потоків — як у минулі тисячоліття. До традиційних маршрутів додаються сучасні магістралі: зокрема, Північна транспортна мережа, що використовує пострадянську інфраструктуру для транзиту вантажів до Афганістану, поєднуючи країни регіону з рештою світу. Це — нове обличчя Азії, регіону, який повертає собі роль ключового вузла глобального розвитку.

Важливу роль у формуванні нової економічної географії регіону відіграють нафтогазові трубопроводи, що постачають енергію до споживачів у Європі, Індії, Китаї та за їх межами — туди, де є попит і готовність платити. Трубопроводи простягаються регіоном у різних напрямках: від портів, таких як Чейхан на південному сході Туреччини, до Центральної Азії, задовольняючи зростаючі потреби Китаю у викопному паливі [27, с. 473].

Одночасно відкриваються нові ринки й формується тісніша співпраця між країнами, зокрема між Афганістаном, Пакистаном та Індією, які об'єднує спільний інтерес — забезпечення доступної енергії. Одним із прикладів є новий трубопровід, що зможе транспортувати до 950 мільярдів кубічних футів природного газу щороку [27, с. 474].

Існуючі й заплановані трубопроводи поєднують Європу з родовищами нафти й газу в центрі Євразії, посилюючи не лише вплив країн-експортерів, а й геополітичну вагу транзитних держав.

Китай, у свою чергу, системно й цілеспрямовано розбудовує інфраструктурні мережі, прагнучи зміцнити доступ до мінеральних ресурсів, джерел енергії, портів та океанів. Практично щомісяця оголошуються нові проєкти масштабного фінансування — модернізація або зведення інфраструктури з нуля — що дозволяє суттєво нарощувати обсяги та швидкість обміну. Ці ініціативи реалізуються у партнерстві з іншими країнами, поглиблюючи їхню інтеграцію з Китаєм.

Відновлення інфраструктури, розвиток транспортних коридорів, інвестиції в туризм, культуру, освіту та енергетику вже мають конкретні результати. Західні провінції Китаю, які донедавна залишалися в тіні економічного підйому східного узбережжя, почали активно розвиватися. Оскільки в глибинці робоча сила є дешевшою, ніж у прибережних мегаполісах, багато компаній переміщують виробництво ближче до західного кордону країни [27, с. 476].

Так, Hewlett Packard перенесла свої потужності зі Шанхаю до Чунціна, де щороку випускає 20 мільйонів ноутбуків і 15 мільйонів принтерів, відправляючи продукцію залізницею до Європи. Ford Motor Company та Foxconn — ключовий постачальник Apple — зробили аналогічні кроки, зміцнюючи виробничу присутність у західних регіонах.

Іntenсивно розвивається авіаційне сполучення між містами регіону. Щоденні рейси поєднують китайські мегаполіси з Алмати, Баку, Стамбулом і багатьма містами Росії. Розклади в аеропортах Ашгабата, Тегерана, Астани та Ташкента відображають зростання пасажиропотоків і бізнес-активності, хоча авіаційні зв'язки з Європою залишаються менш насиченими, ніж із країнами Азії та Перської затоки [27, с. 476].

Разом із економічною модернізацією спостерігається й культурне відродження регіону, який колись був осередком світової науки. У Перській затоці з'являються сучасні кампуси, профінансовані місцевими елітами та адміністровані провідними західними університетами. У країнах між Китаєм та Середземним морем створюються Інститути Конфуція — культурні осередки, що популяризують китайську мову та культуру, підкреслюючи дипломатичну м'яку силу Пекіна.

У регіоні постають також нові культурні символи — від музеїв світового рівня в Катарі, Абу-Дабі та Баку до грандіозних архітектурних проєктів, як-от Національна бібліотека в Ташкенті або кафедральний собор Самеба в Тбілісі. Західні бренди розкоші — Prada, Louis Vuitton, Burberry — відкривають флагманські магазини по всій Азії та Перській затоці, спостерігаючи за

рекордними прибутками. У своєрідному історичному колі шовк і розкішні тканини знову продаються у регіоні, де колись усе почалося [27, с. 477].

Ці процеси є не лише проявом економічного зростання, а й свідченням глибших геополітичних і геоекономічних зрушень, що пояснюють стратегічне значення ініціативи Китаю з відтворення Великого шовкового шляху. Причин цьому кілька.

По-перше, Китай веде стратегічну боротьбу за глобальне лідерство зі США. Посилення економічних, транспортних та культурних зв'язків із країнами Азії, Європи та Африки дозволяє Пекіну зміцнювати свій вплив без прямої конфронтації, водночас демонструючи геоекономічну присутність.

По-друге, нерівномірний розвиток регіонів усередині самої країни став викликом для китайської влади. Ініціатива «Один пояс — один шлях» створює умови для інтеграції менш розвинених внутрішніх районів у глобальні логістичні ланцюги, відкриваючи нові можливості для бізнесу, торгівлі та виробництва.

По-третє, Китай прагне розширити свою економічну присутність на міжнародній арені. Інвестуючи в інфраструктуру інших країн, він одночасно зміцнює політичні позиції та відкриває нові ринки для експорту власних товарів, технологій і культурного впливу.

Отже, сучасна ініціатива Китаю виходить за межі транспортної логістики, перетворюючись на спробу побудови альтернативної моделі міжнародного економічного співробітництва. Вона спирається на історичний досвід міжцивілізаційної взаємодії, але адаптується до нових викликів і амбіцій Китаю як майбутнього геоекономічного лідера.

1.2. Ключові чинники розвитку ініціативи ОПОШ

Ініціатива Китаю «Один пояс, один шлях» (ОПОШ), започаткована у 2013 році, — це не лише масштабний економічний проєкт, а й інструмент стратегічного впливу на глобальному ринку. Її розвиток зумовлений як

внутрішніми, так і зовнішніми чинниками, серед яких — геополітичне суперництво, економічна привабливість для учасників і довгострокові інтереси Китаю.

Хоч ОПОШ офіційно стартувала у 2013 році, її витoki простежуються ще з 1990-х, коли Китай почав просувати регіональні ініціативи в Євразії. Таким чином, ОПОШ є продовженням попередніх зусиль у сфері інтеграції та розвитку інфраструктури — транспортної, енергетичної та цифрової [10, с. 139].

Початком ініціативи вважаються виступи Сі Цзіньпіна у вересні та жовтні 2013 року в Казахстані та Індонезії, де були запропоновані два ключові компоненти: Економічний пояс Шовкового шляху та Морський Шовковий шлях XXI століття.

У своїй промові від 8 листопада 2014 року Сі Цзіньпін окреслив п'ять пріоритетних напрямів ОПОШ:

1. орієнтація на розвиток азійських країн;
2. створення загального плану азійської взаємозв'язності шляхом розвитку економічних коридорів;
3. активізація транспортної інфраструктури як основи міжрегіонального обміну;
4. подолання інфраструктурних «вузьких місць» через запровадження фінансових механізмів підтримки;
5. зміцнення соціальної бази співпраці через гуманітарний і культурний обмін [36, с. 286].

Примітно, що на початковому етапі ініціатива не охоплювала країни Європи, Африки чи Північної Америки. У 2013 році до проекту приєдналися лише дев'ять держав: Білорусь, Камбоджа, Китай, Киргизстан, Молдова, Монголія, Північна Македонія, Росія та Пакистан [32].

Станом на кінець 2024 року Китай підписав понад 200 угод про співпрацю в межах ініціативи «Один пояс, один шлях» із більш ніж 150

країнами та 30 міжнародними організаціями. Загальна сума залучених інвестицій перевищила 1,1 трильйона доларів США [31].

Географія учасників охоплює країни Азії, Європи, Африки, Латинської Америки, а також Океанії, демонструючи глобальний характер ініціативи. Серед міжнародних партнерів — Організація Об'єднаних Націй та її спеціалізовані установи, зокрема Програма розвитку ООН (UNDP) і Всесвітня продовольча програма (WFP), а також регіональні об'єднання, включаючи Асоціацію держав Південно-Східної Азії (ASEAN) та Африканський союз [31].

На рисунку 1.1 представлено динаміку приєднання країн до ініціативи «Один пояс, один шлях» у 2013–2023 роках. Як видно з графіка, 2018 рік став піковим за кількістю нових учасників, після чого темпи приєднання помітно сповільнилися.

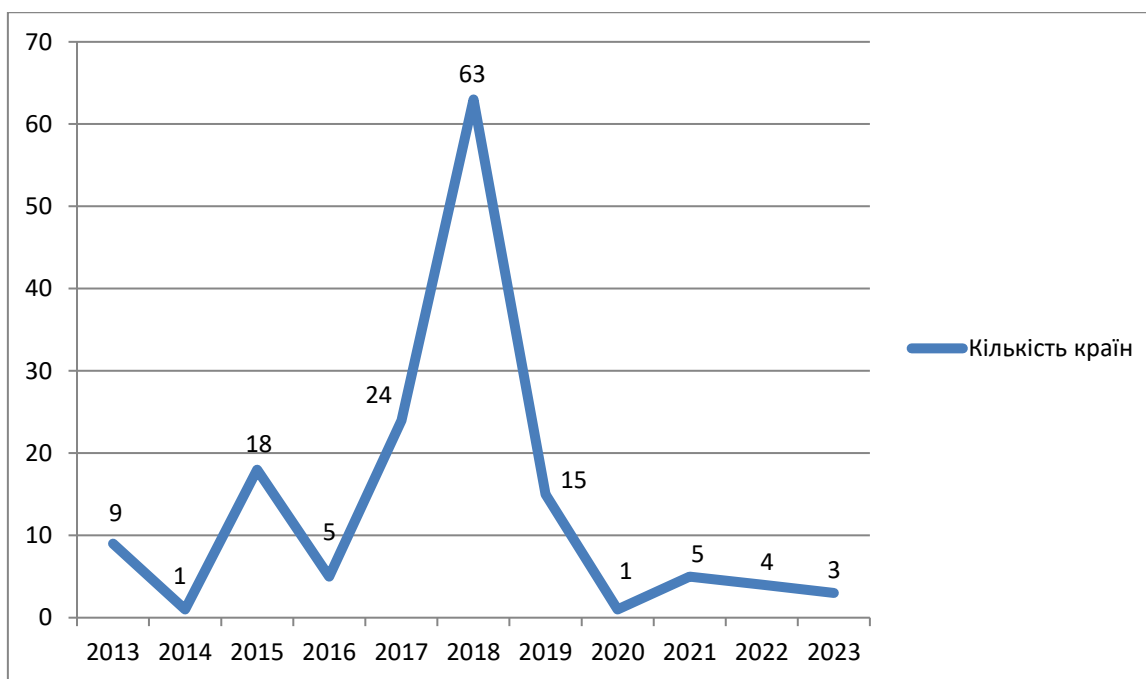


Рис. 1.1 – Динаміка приєднання країн до ініціативи «Один пояс, один шлях» у 2013–2023 роках

Джерело: складено автором на основі [32].

Попри стрімке розширення ініціативи «Один пояс, один шлях» і залучення великої кількості країн та організацій, її розвиток не можна розглядати поза контекстом глобального геополітичного протистояння — передусім між Китаєм та Сполученими Штатами Америки.

Відносини між цими двома країнами історично ніколи не були повністю дружніми, однак із 1970-х років — після історичного візиту президента США Річарда Ніксона до Китаю у 1972 році та початку нормалізації дипломатичних відносин — між країнами склалася взаємовигідна співпраця. Китай отримував доступ до західних ринків, капіталу та технологій, а США — до дешевої робочої сили та зростаючого ринку споживачів. Ця динаміка залишалася відносно стабільною до середини 2010-х років [64, с. 5].

Період президентства Барака Обами став переломним у відносинах між США та Китаєм. Попри активну економічну співпрацю, дедалі більше проявлялося стратегічне суперництво. У 2011 році США оголосили концепцію «Pivot to Asia», що передбачала посилення військової присутності та дипломатичних зв'язків у Індо-Тихоокеанському регіоні для стримування впливу Китаю [64, с. 9].

Економічно Вашингтон просував Транс-Тихоокеанське партнерство (TPP), що виключало Китай і мало встановити нові торгові стандарти. Водночас обидві країни намагались зберігати баланс через стратегічні діалоги та взаємну торгівлю.

Проте зростали й напруження — у питаннях кібербезпеки та територіальних суперечок, особливо в Південно-Китайському морі. Відносини набували дедалі більш суперницького характеру, закладаючи основу нової парадигми: від партнерства до стримування [64, с. 10].

З приходом Дональда Трампа у 2017 році відносини між США та Китаєм увійшли у фазу відкритого протистояння. Адміністрація Трампа офіційно визначила Китай як головного конкурента, обравши курс на економічне, технологічне й ідеологічне стримування.

Найбільше загострення спричинила торговельна війна 2018 року: США ввели мита на китайські товари, звинувативши Пекін у нечесних практиках, на що Китай відповів дзеркальними заходами. Попри часткову угоду в 2020 році, напруга зберігалася [64, с. 10].

У технологічній сфері США запровадили санкції проти Huawei, ZTE та інших компаній, звинувачуючи їх у шпигунстві, внаслідок чого було запроваджено подібні обмеження серед ключових стратегічних партнерів США. У сфері безпеки було посилено співпрацю в межах формату QUAD, а також збільшено військову присутність США в Південно-Китайському морі.

Підтримка Тайваню з боку США та відкриті звинувачення Китаю у порушенні прав людини (зокрема в Сіньцзяні та Гонконзі) стали додатковими факторами загострення конфлікту. Адміністрація Дональда Трампа наголошувала на ідеологічних розбіжностях між демократичним Заходом і авторитарним Китаєм [64, с. 11].

Загалом, у цей період відносини США і Китаю остаточно перейшли від партнерства до стратегічного суперництва. На цьому тлі Пекін активізував просування ініціативи ОПОШ як альтернативи західній моделі глобального впливу.

На сьогодні відносини між США та Китаєм залишаються напруженими та суперницькими. Обидві країни активно змагаються у сферах економіки, технологій, безпеки та ідеології. Водночас між ними зберігається тісна економічна взаємозалежність, яка не дозволяє повного розриву. Торгівля триває, але супроводжується постійними обмеженнями, санкціями та взаємними звинуваченнями [64, с. 14].

Технологічне суперництво залишається в центрі уваги: йдеться не лише про 5G, штучний інтелект і напівпровідники, а й про контроль над критичними ланцюгами постачання. Також актуальними є питання Тайваню, ситуації в Південно-Китайському морі та глобального впливу Китаю через такі ініціативи, як ОПОШ.

У цих умовах відносини дедалі більше нагадують конкуренцію двох систем — із власними цінностями, альянсами та баченням світового порядку. Співпраця зберігається лише в обмежених сферах, зокрема в питаннях зміни клімату, контролю за озброєннями та глобального здоров'я [64, с. 17-18].

Хоча найбільшим опонентом ініціативи «Один пояс — один шлях» залишаються Сполучені Штати, не лише вони розглядають ОПОШ як виклик. Суттєвий спротив проєктові виявляє й Індія — традиційний геополітичний суперник Китаю в Азії. Нью-Делі неодноразово публічно висловлював занепокоєння щодо зростаючого впливу Пекіна, особливо в регіоні Індійського океану. Однією з причин неприйняття ОПОШ є китайська присутність у пакистанському порту Гвадар — стратегічному об'єкті Морського Шовкового шляху, який Індія сприймає як частину так званої «облоги» (String of Pearls).

У відповідь на ініціативу Китаю Індія започаткувала власні геостратегічні проєкти, зокрема Проєкт Mausam, який має на меті відновлення історичних морських та культурних зв'язків із країнами, що входять до сфери впливу ОПОШ. Цей проєкт позиціонується як альтернатива китайському Морському Шовковому шляху і відображає прагнення Індії до стратегічного впливу в Індійському океані [26, с. 9].

Ще одним ключовим інструментом Індії є Міжнародний Північно-Південний транспортний коридор (INSTC) — мультимодальний маршрут, який поєднує Індію, Іран, Росію та Європу, скорочуючи час і вартість транспортування товарів у порівнянні з традиційними маршрутами через Суецький канал.

Таким чином, Індія виступає не лише критиком китайської ініціативи, а й активно формує власний геополітичний код, намагаючись зберегти домінуючі позиції в регіоні та запропонувати альтернативу ОПОШ через економічні, морські та культурні ініціативи [26, с. 9].

Ініціатива Китаю «Один пояс — один шлях» викликає занепокоєння і в Японії — одному з ключових гравців Індо-Тихоокеанського регіону. Японія традиційно є великим експортером інфраструктури в Азії та значним інвестором у розвиток територіальних і логістичних мереж. У цьому контексті ОПОШ сприймається Токіо як пряма загроза економічному та геополітичному впливу Японії в регіоні.

Особливу увагу японське керівництво приділяє збереженню доступу до енергоресурсів Центральної Азії та Близького Сходу. Ще у 2013 році прем'єр-міністр Сіндзо Абе висунув ідею формування нової системи азійсько-європейського партнерства, в якій Японія мала б стати відправною точкою альтернативного Шовкового шляху. З урахуванням конституційних обмежень на розвиток наступальних військових спроможностей, Японія зосередила зусилля на зміцненні політичного, економічного й оборонного партнерства з країнами Індостанського регіону. Активна співпраця в межах безпекових ініціатив, таких як QUAD (разом із США, Індією та Австралією), стала частиною політики «оборони периметру» — спрямованої на стримування китайського впливу в морських регіонах [26, с. 11].

У відповідь на зміну стратегічного балансу в Азії, Японія також адаптувала свою зовнішню політику до нових реалій. Її сучасна геополітична стратегія дедалі більше спирається на реляційність — тобто на вибудову мережових відносин із країнами Південно-Східної Азії, Близького Сходу, Європейського Союзу та іншими учасниками глобальної торгівлі. Це дозволяє Токіо залишатися впливовим гравцем у регіоні, не вступаючи у пряму конфронтацію, але одночасно обмежуючи вплив ОПОШ.

Європейський Союз традиційно поєднує економічні, політичні та культурні інструменти у своїй зовнішній політиці, зосереджуючись на мережовій взаємодії та асоціативному впливі. Однак ініціатива Китаю ОПОШ змусила ЄС переглянути власний геополітичний підхід. Поряд з викликами, пов'язаними з війною в Україні, ОПОШ спричинила активізацію європейських інфраструктурних проєктів і формування нових стратегічних кодів [26, с. 12].

Пекін позиціонує ОПОШ як інструмент економічного зближення з Європою. Проте в ЄС зростає занепокоєння щодо можливого підриву єдності Союзу, політичного впливу Китаю на окремі держави-члени та залежності від китайських інвестицій, особливо в інфраструктурній сфері. Це особливо помітно на прикладі Китаю в грецькому порту Пірей, який одночасно символізує успішну співпрацю та потенційну геополітичну вразливість.

У відповідь ЄС реалізує альтернативні ініціативи, зокрема такі:

1. TRACECA — транспортний коридор, що сполучає Європу з Центральною Азією через Кавказ;
2. Global Gateway — стратегія сталого розвитку, спрямована на створення прозорої та екологічно відповідальної альтернативи ініціативі ОПОШ.

Підходи держав-членів ЄС до співпраці з Китаєм залишаються неоднорідними. Деякі країни (наприклад, Греція, Італія) охоче залучають китайські інвестиції, тоді як інші (Німеччина, Франція, країни Півночі) закликають до збереження більшої стратегічної автономії [26, с. 12].

Таким чином, ОПОШ не лише стимулює європейську активність у сфері інфраструктури, а й викликає внутрішні дебати щодо балансу між економічною вигодою та політичною незалежністю.

Попри критику та геополітичне суперництво з боку провідних гравців, кількість країн-учасниць ініціативи «Один пояс, один шлях» продовжує зростати. Така динаміка пояснюється низкою ключових переваг, які отримують держави, що приєднуються до проєкту. Узагальнені переваги участі в ОПОШ наведені в таблиці 1.1.

**Таблиця 1.1 – Основні переваги участі країн у ініціативі
«Один пояс, один шлях»**

№	Ключова перевага	Зміст
1	Нові інвестиційні потоки	Доступ до китайського фінансування, стимул місцевої економіки, створення робочих місць
2	Розвиток інфраструктури	Модернізація транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури
3	Розвиток людського капіталу	Стипендії, освітні програми, культурні обміни, стажування
4	Поліпшення відносин з Китаєм та сусідами	Політичне зближення, культурні угоди, зменшення регіональної напруги
5	Нові ідеї та моделі розвитку	Технології, управлінський досвід, індустріальні парки, смарт-міста
6	Економічна інтеграція у глобальні ринки	Покращення логістики, менше торгових бар'єрів, доступ до нових ринків
7	Відсутність політичних умов	Відмова Китаю від тиску на внутрішню політику країн-партнерів

Джерело: складено автором на основі [36].

Таким чином, ініціатива ОПОШ залишається привабливою для багатьох країн завдяки конкретним вигодам, які вона пропонує: від масштабного фінансування та інфраструктурного розвитку до зміцнення політичних зв'язків і доступу до нових ринків. Гнучкість підходу Китаю, поєднана з відсутністю політичних умов, робить цю ініціативу зручною альтернативою традиційним формам міжнародного партнерства. Водночас ці переваги пояснюють, чому різні регіони світу відіграють ключову роль у реалізації амбіційного китайського проєкту.

Китай розглядає реалізацію ініціативи ОПОШ не як одноманітний процес, а як набір регіональних стратегій, адаптованих до специфіки кожної частини світу. З огляду на це, доцільно розглянути, яку роль відіграють окремі регіони у реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» та чому саме вони опинилися в центрі уваги Китаю.

Від самого початку одним із найважливіших регіонів для Китаю стала Центральна Азія. Саме з країнами цього регіону була офіційно започаткована ініціатива, а також саме тут бере свій початок історія Великого шовкового шляху. Центральна Азія має ключове значення для функціонування більшості сухопутних маршрутів ОПОШ, тому Китай активно інвестує в інфраструктуру Казахстану, Узбекистану, Киргизстану та Таджикистану. Пекін прагне забезпечити прямий сухопутний вихід до європейського ринку, а також доступ до енергоносіїв і мінеральних ресурсів регіону.

Не менш важливими для Китаю є регіони Південно-Східної Азії та Океанії, адже саме вони забезпечують ефективне функціонування морських маршрутів і перевезень. Країни АСЕАН стали ключовими партнерами Пекіна в реалізації морської частини ОПОШ. У регіоні реалізуються масштабні проєкти в транспортній, енергетичній та портовій сферах — зокрема швидкісна залізниця Китай–Лаос, інфраструктура в М'янмі та Камбоджі. Китай прагне зміцнити свої позиції в регіоні, де традиційно активну роль відігравали Японія та США.

Центральна та Східна Європа займають важливе місце в стратегії «Один пояс, один шлях», виступаючи своєрідним мостом між Китаєм і розвиненими країнами Західної Європи. Зважаючи на те, що більшість країн-учасниць ініціативи належать до категорії країн, що розвиваються, співпраця з економічно сильними державами ЄС є критично важливою. Вона дозволяє посилити торговельні потоки, забезпечити доступ до високотехнологічної продукції, а також інтегрувати китайську ініціативу в уже наявні європейські логістичні й енергетичні мережі.

Пекін активно розвиває економічну взаємодію з регіоном Центральної та Східної Європи, просуваючи нові логістичні маршрути, що з'єднують Китай із Західною Європою через Балкани, Карпати та Центральну Європу. Китайські інвестиції спрямовуються у модернізацію транспортної інфраструктури, розвиток енергетичного сектору, а також розбудову телекомунікаційної мережі, включаючи впровадження технологій 5G.

Яскравим прикладом такої взаємодії стала оренда грецького порту Пірей. Цей порт, розташований у стратегічній точці на стику Європи, Азії та Африки, перетворився на один із найбільших транспортних хабів у Середземномор'ї, забезпечуючи зручний вихід китайських товарів до європейських споживачів.

Таким чином, Центральна та Східна Європа відіграють роль не лише транзитного коридору, а й функціонують як полігон для зміцнення китайсько-європейської економічної взаємодії в межах глобального проєкту ОПОШ.

Африка є також одним із ключових регіонів для реалізації ініціативи. Для багатьох африканських країн ОПОШ відкриває можливості для розвитку інфраструктури, торгівлі та залучення зовнішніх інвестицій. Китай, у свою чергу, використовує цю співпрацю для зміцнення політичних зв'язків і доступу до стратегічних ресурсів — нафти, рідкоземельних металів і сільськогосподарських угідь [36, с. 290].

Ще з 1990-х років Китай інвестував в інфраструктурні проєкти по всьому континенту, витрачаючи в десятки разів більше інших держав. У межах ОПОШ Пекін зосередився на будівництві доріг, залізниць, електростанцій та особливо

— морських портів, що формують зручні логістичні канали для експорту ресурсів і товарів.

Китайські кредити привабливі для африканських урядів тим, що не супроводжуються політичними умовами — на відміну від західної допомоги, яка часто вимагає реформ. Це особливо важливо для авторитарних режимів, які становлять значну частину політичного ландшафту континенту. Успішне поєднання економіки, будівництва й дипломатії робить Африку одним із пріоритетних напрямів китайської стратегії на Глобальному Півдні [36, с. 290].

Близький Схід посідає стратегічне місце в ініціативі ОПОШ, оскільки регіон забезпечує Китай енергетичними ресурсами, необхідними для підтримки темпів зростання його економіки. Пекін активно розвиває співпрацю з провідними нафтогазовими експортерами — Саудівською Аравією, Іраном, ОАЕ, Катаром — інвестуючи у нафтопереробну інфраструктуру, логістику та промислові зони. Крім того, Китай бере участь у створенні портів, транспортних хабів і "розумних" міст, що інтегруються в глобальні торговельні маршрути.

Пекін дотримується нейтральної позиції у конфліктах регіону, надаючи перевагу економічній співпраці перед політичним втручанням. Це дозволяє йому одночасно підтримувати стабільні відносини з країнами, що перебувають по різні боки геополітичних розломів. Такий підхід посилив присутність Китаю в регіоні й відкрив для нього нові можливості в енергетичній безпеці, морських перевезеннях та технологічній кооперації.

Латинська Америка відносно нещодавно приєдналася до ініціативи «Один пояс — один шлях», проте вже займає помітне місце в глобальній стратегії Китаю. Для Пекіна регіон є стратегічно важливим як постачальник природних ресурсів — зокрема нафти, міді, залізної руди та літію — а також як перспективний ринок збуту для китайських товарів і технологій. Китай активно інвестує в розвиток інфраструктури, включаючи залізниці, морські порти, автомобільні шляхи, енергетичні об'єкти та телекомунікаційні мережі, зокрема в таких країнах, як Аргентина, Чилі та Перу.

Окрім економічних інтересів, Пекін прагне закріпитися в регіоні як альтернативний партнер на фоні зниження впливу США. Нейтральність Китаю в питаннях внутрішньої політики країн Латинської Америки також робить його привабливим партнером для урядів, які шукають інвестицій без політичних зобов'язань. Таким чином, ОПОШ поступово перетворює Латинську Америку на новий вектор китайської присутності у Західній півкулі.

Участь різних регіонів у ініціативі демонструє гнучкість китайської зовнішньої стратегії, яка враховує політичну ситуацію, рівень економічного розвитку, географічне положення та ресурсний потенціал партнерів. Незважаючи на нерівномірний розподіл інвестицій і пріоритетів, усі регіони відіграють унікальну роль у формуванні глобальної інфраструктурної та економічної системи навколо Китаю. Одні служать основними логістичними каналами, інші — ключовими постачальниками ресурсів або споживчими ринками. Такий підхід дозволяє Пекіну не лише розширювати власний вплив, а й пропонувати країнам-учасницям взаємовигідну модель розвитку, яка стимулює економічну динаміку в окремих регіонах і сприяє формуванню більш збалансованої архітектури міжнародних відносин.

1.3. Основні напрями проєкту ОПОШ

Ініціатива «Один пояс — один шлях» має чітку структурну побудову, що складається з двох взаємопов'язаних, але функціонально відмінних складових: Економічного шовкового шляху та Морського шовкового шляху XXI століття. У сукупності вони формують глобальну мережу транспортних, торговельних і логістичних маршрутів, які поєднують Китай із країнами Євразії, Африки та частково Латинської Америки. Обидві складові охоплюють різні регіони світу й виконують власні стратегічні функції в межах проєкту [10, с. 139].

Першим і основним компонентом ініціативи став Економічний шовковий шлях, який передбачає розбудову сухопутних торговельних коридорів між Китаєм і Європою через Центральну Азію, Близький Схід і Східну Європу.

Його реалізація базується на будівництві залізниць, автошляхів, мостів, тунелів, енергетичних магістралей та інших інфраструктурних об'єктів. Цей сухопутний сегмент має надзвичайне значення з кількох причин.

По-перше, він скорочує час доставки товарів між Східною Азією та Європою, що робить торговельні потоки більш ефективними та надійними порівняно з морськими маршрутами. По-друге, він дозволяє Китаю зміцнити економічну взаємодію з країнами Центральної Азії, які раніше залишалися на периферії глобальної торгівлі. По-третє, сухопутний шлях дає змогу зменшити залежність від морських маршрутів, одночасно сприяючи розвитку західних регіонів Китаю, які суттєво відстають у розвитку порівняно зі східними.

Першим із шести ключових сухопутних напрямків у межах Економічного шовкового шляху є Економічний коридор Китай–Монголія–Росія. Він був офіційно започаткований у 2014 році під час Тристороннього саміту лідерів Китаю, Монголії та Росії та став першим багатостороннім проектом у структурі ініціативи «Один пояс — один шлях» [13].

Коридор має дві основні гілки:

1. перша гілка бере початок у Північному Китаї (зокрема з міст Пекін, Тяньцзінь, Хух-Хото), проходить через територію Монголії (Улан-Батор) та прямує до центральної частини Росії;
2. друга гілка стартує в північно-східному Китаї (Харбін, Маньчжурія) й далі пролягає до міста Чита в Сибіру.

Загальна мета коридору — забезпечити ефективне сухопутне сполучення між північними регіонами Китаю та Західним Сибіром, інтегруючи Монголію в мережу великомасштабних транспортних і торгових потоків.

У межах коридору вже реалізовано низку проектів — зокрема, модернізацію залізничної лінії Улан-Батор – Сухе-Батор – Наушки, розвиток логістичних хабів у прикордонних регіонах, створення нових пунктів перетину кордону та покращення прикордонної інфраструктури. Також важливим елементом є створення економічних зон співпраці на стику трьох держав.

Економічний коридор Китай–Пакистан є одним із найважливіших і наймасштабніших проєктів у межах ініціативи. Його реалізацію було офіційно розпочато у 2015 році, коли Китай і Пакистан підписали угоди на суму понад 46 мільярдів доларів США, що згодом зросли до понад 60 мільярдів [13].

Коридор починається в китайському місті Кашгар, далі проходить через гірські райони Гілгіт-Балтистан, протягується вздовж Пакистану через Пенджаб і Белуджистан та закінчується в портовому місті Гвадар, що на узбережжі Аравійського моря. Завдяки цьому маршрут поєднує західні регіони Китаю з Індійським океаном, створюючи альтернативу морському шляху через Малаккську протоку.

У межах коридору реалізується низка масштабних інфраструктурних, енергетичних та промислових проєктів. Серед ключових — реконструкція та розширення автомагістралі Каракорум, будівництво глибоководного порту в Гвадарі, а також створення логістичних центрів і нових залізничних сполучень.

Цей проєкт став одним із головних джерел критики з боку Індії, оскільки частина маршруту проходить через спірні території, зокрема через регіон Гілгіт-Балтистан. Водночас СРЕС значно посилює геополітичну співпрацю між Китаєм і Пакистаном, що має довгострокові наслідки для безпекової динаміки в Південній Азії.

Економічний коридор Нового євразійського континентального мосту є одним із ключових сухопутних маршрутів у межах ініціативи «Один пояс, один шлях», що спрямований на з'єднання Східної Азії з Європою. Він продовжує логіку історичного Шовкового шляху, створюючи сучасний інтермодальний транспортний шлях, який охоплює великі простори Євразії [13].

Маршрут починається в китайському місті Ляньюньган, розташованому на узбережжі Жовтого моря, та прямує через великі промислові центри Китаю, включаючи Чженчжоу та Сіань, далі проходить через Сіньцзян та виходить до Центральної Азії. Звідти коридор продовжується через Казахстан, Росію або південні маршрути (через Азербайджан, Грузію та Туреччину) і доходить до європейських країн, зокрема Польщі, Німеччини та далі до Західної Європи. У

такий спосіб він утворює нову «сухопутну морську дорогу» між Китаєм і Європою.

Цей коридор зосереджений переважно на залізничному сполученні, що стало символом нового етапу розвитку китайських вантажних перевезень. Одним із найбільш відомих прикладів є запуск регулярних поїздів між китайськими містами (як-от Ухань, Чунцін чи Іу) та європейськими столицями, зокрема Берліном, Варшавою, Мадридом. Завдяки цьому значно скоротився час доставки вантажів порівняно з морським транспортом.

Ще 10–15 років тому поняття регулярного залізничного вантажного сполучення між Азією та Європою здавалося лише концепцією майбутнього. Проте розвиток ініціативи «Один пояс, один шлях» і масштабні інвестиції Китаю в інфраструктуру кардинально змінили ситуацію. Якщо у 2015 році між Китаєм і Європою було здійснено лише 815 залізничних рейсів, то вже у 2023 році їх кількість зросла до 17 523, охоплюючи понад 200 європейських міст у 25 країнах [17].

Більш детальну динаміку зростання кількості залізничних вантажних рейсів між Китаєм і Європою в межах ініціативи «Один пояс, один шлях» упродовж 2015–2023 років представлено на рисунку 1.2.

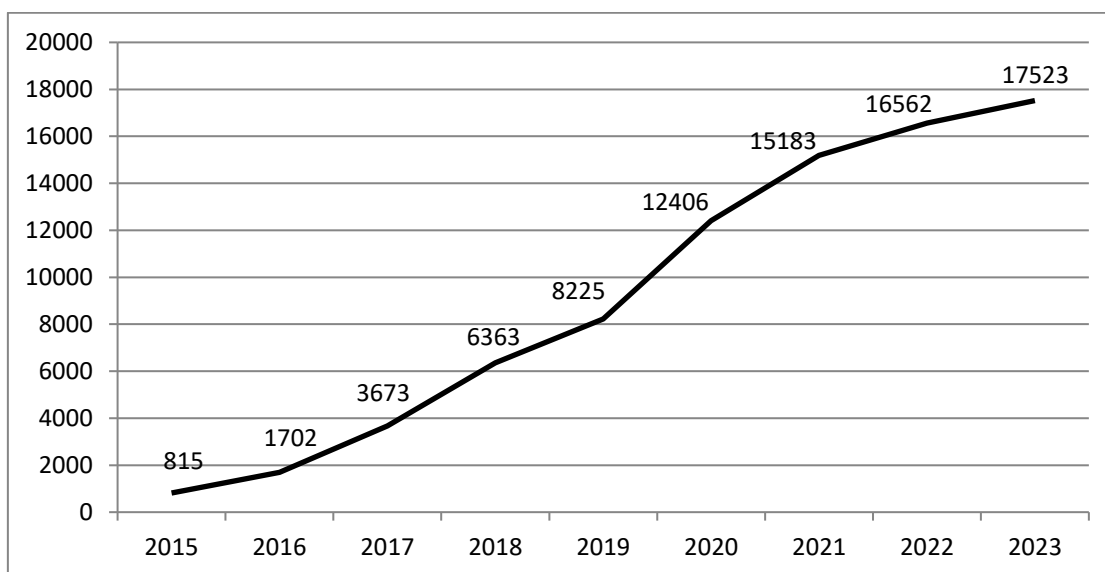


Рис. 1.2 – Динаміка залізничних вантажних перевезень між Китаєм і Європою у 2015–2023 роках

Джерело: складено автором на основі [17].

Це стрімке зростання не лише свідчить про високий попит на альтернативні логістичні маршрути, а й помітно вплинуло на обсяги торгівлі між Китаєм та Європою. За цей період вартість взаємної торгівлі зросла з приблизно 400 мільярдів доларів США на рік у 2015 році до понад 850 мільярдів доларів у 2023 році. Залізничні перевезення стали особливо актуальними для доставки товарів середньої та високої цінової категорії, зокрема електроніки, автомобільних компонентів, побутової техніки, текстилю, а також медичного обладнання.

Таким чином, Новий євразійський континентальний міст трансформувався зі стратегічної ідеї в функціонуючу магістраль континентального масштабу, яка вже сьогодні змінює гео економічну реальність Євразії.

Економічний коридор Китай–Центральна Азія–Західна Азія є стратегічним сухопутним маршрутом у межах ініціативи «Один пояс, один шлях», що з'єднує Китай із країнами Центральної та Західної Азії, а також відкриває доступ до Близького Сходу та Європи. Цей коридор відіграє ключову роль у прагненні Китаю зміцнити торговельні та енергетичні зв'язки з західним сусідством, мінімізуючи залежність від морських шляхів [13].

Маршрут починається в західному Китаї, зокрема в Сіньцзян-Уйгурському автономному районі, далі проходить через країни Центральної Азії — Казахстан, Киргизстан, Узбекистан, Туркменістан — і прямує на захід до Ірану, а звідти відкриває вихід до Туреччини, Кавказу та держав Перської затоки. Завдяки такому охопленню, коридор формує нову гео економічну вісь між Східною Азією та Західною Азією.

Цей коридор має особливе значення для транспортування енергоносіїв — нафтових і газових ресурсів з Центральної Азії та Близького Сходу до Китаю. Зокрема, газопровід Центральна Азія–Китай, який проходить через Туркменістан, Узбекистан і Казахстан, є одним із найважливіших енергетичних артерій Пекіна.

Економічний коридор Китай–Індокитайський півострів відіграє ключову роль у зміцненні зв'язків Китаю з країнами Південно-Східної Азії. Цей коридор має на меті посилити транспортну, економічну та інфраструктурну інтеграцію між Південним Китаєм та Індокитайським півостровом, зокрема Лаосом, В'єтнамом, Камбоджею, Таїландом і М'янмою [13].

Маршрут коридору бере початок у провінції Юньнань, зокрема в місті Куньмін, і розгалужується на декілька напрямків: один прямує через Лаос до Таїланду, інший — до В'єтнаму, ще один — через М'янму до Індійського океану. Така структура дозволяє Китаю створити прямі сухопутні шляхи до портів Південно-Східної Азії, включаючи порти на узбережжі Сіамської затоки та Андаманського моря.

Ключовими інфраструктурними елементами цього коридору є швидкісні залізниці, автомагістралі, гідроелектростанції, трубопроводи та логістичні центри. Одним із найзначущіших проєктів стала залізниця Китай–Лаос, що відкрилася у 2021 році та з'єднує Куньмін із В'єнтьяном. Вона стала не лише символом тісної співпраці між країнами, а й першим кроком до формування великої регіональної транспортної мережі.

Економічний коридор Бангладеш–Китай–Індія–М'янма є одним із перспективних, хоча й досі не повністю реалізованих проєктів у межах ініціативи «Один пояс, один шлях». Ідея створення цього коридору обговорюється ще з початку 2000-х років, але активні зусилля щодо її втілення були посилені після запуску ініціативи OBOR у 2013 році [13].

Маршрут коридору починається в китайському місті Куньмін (провінція Юньнань), прямує через північну М'янму (зокрема місто Мандалай), далі перетинає північно-східну Індію (штати Маніпур, Ассам, Західна Бенгалія) і доходить до Бангладеш, завершуючись у портовому місті Читтагонг. Таким чином, економічний коридор Бангладеш – Китай – Індія – М'янма (BCIM) покликаний об'єднати одні з найменш розвинених, але стратегічно важливих регіонів чотирьох країн, створюючи сухопутне сполучення між Південною та Південно-Східною Азією.

Реалізація цього коридору стикається з низкою викликів, зокрема з обережною позицією Індії, яка занепокоєна можливим посиленням китайського впливу в регіоні, а також із політичною нестабільністю в окремих районах М'янми. Попри ці фактори, економічний коридор ВСІМ і надалі розглядається як важливий інструмент інтеграції ринків Південної Азії та Китаю, здатний стимулювати економічне зростання й регіональну співпрацю в ширшому азійському контексті.

Економічний шовковий шлях безперечно відіграє ключову роль у реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях». Завдяки мережі залізниць, автомагістралей і транзитних хабів, цей сухопутний маршрут відкриває нові можливості для торгівлі, зменшуючи час доставки вантажів між Китаєм та Європою, а також розширюючи доступ до ринків Центральної та Західної Азії.

Утім, попри амбітність і зростаюче стратегічне значення Економічного шовкового шляху, переважна більшість світових товаропотоків і далі здійснюється морем. Саме тому Морський шовковий шлях ХХІ століття став другою основною опорою ініціативи, спрямованою на зміцнення морських комунікацій між Китаєм і країнами Південно-Східної Азії, Південної Азії, Африки, Близького Сходу та Європи.

Морський компонент ініціативи зосереджується на модернізації портів, створенні логістичних центрів, забезпеченні безпеки морських шляхів і розвитку інфраструктури вздовж ключових узбереж. У такий спосіб він доповнює сухопутний маршрут, формуючи комплексну глобальну мережу транспортних і торговельних зв'язків, яка охоплює Євразію, Африку та інші регіони світу [13].

Основні морські маршрути шляху починаються з портів Південного Китаю — таких як Гуанчжоу, Шеньчжень і Хайкоу — і далі прямують через Південно-Китайське море до Південно-Східної Азії, охоплюючи стратегічні порти у В'єтнамі, Таїланді, Малайзії, Індонезії та Сінгапурі.

Звідси маршрут поділяється на два ключові напрями:

1. Західний маршрут пролягає через Малаккську протоку до Шрі-Ланки (порт Коломбо), далі — до Південної Азії (порти Індії, особливо Ченнаї та Мумбаї), і звідти до Східної Африки (зокрема Кенія, Танзанія), продовжуючись через Суецький канал до Середземного моря. Заключною точкою цього маршруту є порти Південної та Західної Європи, зокрема Пірей у Греції, Генуя в Італії та Роттердам у Нідерландах.
2. Південний маршрут веде від Індонезії через Індійський океан до портів Африки, зокрема Джибуті, а також далі до країн Перської затоки, з особливим акцентом на Оман, ОАЕ та Саудівську Аравію, звідки китайські товари можуть транспортуватися до інших частин Близького Сходу і далі — до Європи [13].

У межах Морського шляху Китай активно інвестує в будівництво та модернізацію портів, включаючи створення глибоководних терміналів, індустріальних зон поруч із портами, а також у логістичні вузли для полегшення перевалки вантажів. Відомими прикладами є порт Гвадар у Пакистані, порт Коломбо на Шрі-Ланці, порт Пірей у Греції та порт Ламу в Кенії.

Попри свої економічні переваги, Морський шовковий шлях також викликає геополітичну напругу. Країни-конкуренти, зокрема США та Індія, побоюються зростання китайського впливу у ключових морських регіонах. Водночас проєкт дозволяє багатьом країнам модернізувати власну інфраструктуру й отримати доступ до глобальних торговельних мереж.

Таким чином, Морський шовковий шлях XXI століття не лише розширює географію китайської торгівлі, а й перетворює Пекін на ключового гравця у сфері глобальної морської логістики.

Реалізація глобального проєкту на зразок ініціативи «Один пояс, один шлях» є неможливою без потужної фінансової підтримки. Масштабні інфраструктурні плани, що охоплюють десятки країн, потребують стабільних та довгострокових джерел фінансування. Від початку ініціативи ключову роль у її інвестуванні відіграють китайські державні банки та спеціалізовані фінансові

інституції, які надають кредити, інвестиції та гарантії для реалізації тисяч проєктів по всьому світу. Основні фінансові інституції, що забезпечують реалізацію ОПОШ, узагальнені в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2 – Основні фінансові інституції, що забезпечують підтримку ініціативи «Один пояс, один шлях»

№	Фінансова структура	Коротка характеристика
1	Експортно-імпортний банк Китаю (Exim Bank of China)	Один із головних кредиторів інфраструктурних проєктів за кордоном: порти, залізниці, електростанції
2	Китайський банк розвитку (China Development Bank)	Фінансує великі державні ініціативи: промислові зони, енергетичні об'єкти
3	Фонд Шовкового шляху (Silk Road Fund)	Інвестує у межах ОПОШ у капітал та боргові інструменти
4	Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АІІВ)	Міжнародна структура з центром у Пекіні; понад 100 країн-учасниць; багатостороннє фінансування

Джерело: складено автором за матеріалами [31].

З моменту запуску ініціативи у 2013 році і до кінця 2024 року Китай загалом інвестував понад 1 трильйон 71 мільярд доларів США. Із цієї суми приблизно 641 мільярд доларів припадає на будівельні контракти, а ще 430 мільярдів доларів — на нефінансові інвестиції, що загалом становить понад 58% усіх китайських закордонних інвестицій за відповідний період. Така частка чітко демонструє стратегічну вагу ініціативи для зовнішньоекономічної політики КНР [16].

У перші шість років існування проєкту середньорічні інвестиції перевищували 100 мільярдів доларів, однак пандемія COVID-19 у 2020 році призвела до майже двократного скорочення фінансових потоків. Лише у 2024 році показники майже повернулися до допандемічного рівня, склавши 99,3 мільярда доларів США.

Щодо пріоритетних секторів, найбільші інвестиції спрямовуються в енергетику (418 млрд дол.), транспортну інфраструктуру (237 млрд дол.), металургію (117 млрд дол.), а також у нерухомість, логістику, хімічну та обробну промисловість. Такий розподіл свідчить про прагнення Китаю не лише

розвивати логістику, а й закріпити економічну присутність у стратегічних галузях партнерських країн [16].

Ініціатива «Один пояс, один шлях» перетворилася на наймасштабніший геоекономічний проєкт XXI століття, що охоплює десятки країн та мільярди інвестиції. Вона не лише з'єднує Азію з Європою й Африкою через мережу транспортних та логістичних коридорів, а й формує нову архітектуру глобальної торгівлі. Завдяки потужному фінансовому підґрунтю, підтримці державних банків Китаю та системному підходу до розвитку інфраструктури, ініціатива поступово змінює баланс сил на світовій арені та посилює роль Китаю як ключового актора світової економіки.

Висновки до розділу 1

Структура ініціативи «Один пояс, один шлях», започаткованої у 2013 році, передбачає два взаємодоповнюючі напрями — сухопутний і морський, що охоплюють основні транспортні та торговельні маршрути між Азією, Європою та Африкою. Вона базується на ідеї відродження історичних торговельних зв'язків між Сходом і Заходом, які існували впродовж майже двох тисячоліть у межах Великого шовкового шляху. Її ключове завдання — не лише забезпечити стабільний економічний розвиток Китаю, а й поглибити співпрацю з широким колом держав через інфраструктурну інтеграцію, фінансову підтримку та політичне партнерство. Ініціатива розглядається як новітня модель глобалізації, у якій Китай формує нові правила та формати взаємодії на основі власного бачення світу.

На сьогодні до проєкту приєдналося понад 150 країн і 30 міжнародних організацій, а загальний обсяг інвестицій перевищив 1,1 трлн доларів США. Такий масштаб свідчить про глобальне охоплення ОПОШ та її стратегічне значення. Попри численні переваги для країн-учасниць, проєкт стикається з критикою та супротивом з боку провідних світових гравців. Насамперед, США розглядають ОПОШ як конкурентну стратегію Китаю в боротьбі за

геополітичне лідерство. Інші опоненти, такі як Європейський Союз, Індія та Японія, мають власні мотиви для обмеження впливу Китаю у своїх регіонах.

Особливістю ОПОШ є її гнучкість: китайська зовнішньоекономічна стратегія адаптується до політичних, економічних та ресурсних умов кожного регіону. Це дозволяє проєкту ефективно взаємодіяти з різними країнами: одні з них виступають у ролі логістичних хабів, інші — як постачальники сировини чи перспективні ринки збуту. Такий підхід не лише забезпечує економічну вигоду Пекіну, а й створює нові точки зростання для партнерів, закладаючи підґрунтя багатопольної світової системи.

Економічний шовковий шлях включає шість ключових коридорів, кожен із яких має власне геостратегічне значення. Наприклад, коридори Китай–Пакистан і Китай–Центральна Азія–Західна Азія забезпечують енергетичну безпеку та сухопутні зв'язки з Близьким Сходом і Європою. Новий євразійський континентальний міст, у свою чергу, суттєво скорочує час доставки вантажів із Китаю до ЄС. Морська частина проєкту охоплює ключові порти в Азії, Африці та Європі, формуючи цілісну систему глобального обміну.

Завдяки потужній фінансовій підтримці з боку державних китайських банків і стратегічному плануванню, ініціатива поступово змінює геоекономічну карту світу, зміцнюючи позиції Китаю як одного з головних акторів у формуванні нової архітектури міжнародної торгівлі та інвестицій.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН РЕАЛІЗАЦІЇ ІНІЦІАТИВИ "ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ"

2.1. Новітні виклики та ризики для проєкту ОПОШ

Ініціатива «Один пояс, один шлях» перетворилася на одну з наймасштабніших глобальних платформ економічного співробітництва. Завдяки розвитку транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури ОПОШ створила передумови для стимулювання торгівлі, залучення прямих іноземних інвестицій і сприяння економічному зростанню в країнах, що розвиваються. Учасники ініціативи отримують доступ до нових ринків, фінансування з боку китайських державних банків, модернізації інфраструктури та посилення інтеграції у глобальну економіку. Для Пекіна ОПОШ виступає не лише інструментом економічної експансії, а й важливим елементом формування довгострокового геополітичного впливу через економічну інтеграцію.

Втім, за понад десять років свого існування ОПОШ зіткнулася з низкою серйозних викликів і ризиків. Амбітність задуму, масштабність географічного охоплення та глибока інтеграція в глобальні економічні процеси роблять ініціативу вразливою до як внутрішніх, так і зовнішніх чинників. Зокрема, глобальні потрясіння — такі як пандемія COVID-19 або збройна агресія Російської Федерації проти України — суттєво вплинули на темпи реалізації окремих проєктів, призвели до порушення логістичних ланцюгів і посилили загальну невизначеність.

У цьому контексті надзвичайно важливо проаналізувати, як саме трансформувалися умови реалізації ОПОШ в останні роки, які ризики постали особливо гостро, як на них реагує Китай, а також наскільки ці виклики впливають на економічну ефективність і привабливість участі в ініціативі для країн-партнерів. Серед основних загроз — пандемічна й воєнна нестабільність,

зростаюча геополітична напруга, фінансові ризики, екологічні наслідки та внутрішні структурні дисбаланси. Вивчення цих факторів є ключовим для розуміння реального стану ініціативи «Один пояс, один шлях» на сучасному етапі її реалізації.

Пандемія COVID-19 стала першим масштабним глобальним викликом, із яким зіткнулася ініціатива «Один пояс, один шлях» від моменту її запуску. Вона виявилася серйозним тестом на стійкість і гнучкість як організаційної моделі ОПОШ, так і механізмів управління інфраструктурними інвестиціями в умовах системних глобальних криз. На відміну від звичних макроекономічних коливань або локальних політичних загроз, COVID-19 мав синхронізований негативний ефект у світовому масштабі, вплинувши практично на всі етапи реалізації ОПОШ — від логістики до фінансування та політичної підтримки проектів [53, с. 123-124].

Оскільки інфраструктурна складова залишається ядром ініціативи, її вразливість до шоків у сфері транспорту, виробництва й ланцюгів постачання стала особливо очевидною. Карантинні обмеження призвели до масового призупинення або суттєвого уповільнення будівництва об'єктів — зокрема портів, залізничних вузлів, електростанцій та промислових зон. Перебої у постачанні матеріалів, дефіцит компонентів і обмеження мобільності персоналу вплинули не лише на строки реалізації, але й на економічну доцільність деяких уже узгоджених проектів.

Водночас пандемія висвітлила одну зі структурних проблем ініціативи — надмірну залежність від китайських ресурсів. Більшість проектів ОПОШ фінансуються китайськими банками, реалізуються китайськими компаніями та виконуються за участі робочої сили переважно з Китаю. Така централізація, у поєднанні з жорсткими обмеженнями на переміщення у 2020–2021 роках, спричинила ефект доміно — труднощі в одному сегменті одразу позначались на всьому інфраструктурному ланцюгу. Альтернативна модель, що передбачала б активнішу участь локальних компаній і трудових ресурсів, могла б знизити цю вразливість і зробити проекти стійкішими до зовнішніх шоків [53, с. 116].

Окремі об'єкти зазнали серйозних затримок або повної зупинки. Наприклад, реалізація високошвидкісної залізниці в Індонезії, яка фінансується Китайським банком розвитку, була призупинена, як і інфраструктурні проєкти в Нігерії, Камбоджі та Бангладеші. У низці країн — зокрема в Таїланді та Кувейті — влада почала переглядати свої зобов'язання в межах ОПОШ, що стало першим сигналом до переосмислення стійкості проєктного портфеля.

Усе це знайшло відображення і в динаміці інвестиційної активності Китаю в межах ініціативи. Так, з 2019 по 2020 рік обсяг інвестицій скоротився на 40,84%. Якщо у 2014–2019 роках середньорічний рівень вкладень становив близько 107,8 млрд доларів США, то у 2020–2024 роках цей показник знизився до 80 млрд. Лише у 2024 році обсяг фінансування почав поступово наближатися до допандемічного рівня, що свідчить про відновлення активності в межах ОПОШ [16].

Попри всі труднощі, пандемія водночас стала каталізатором змін: вона змусила Китай переглянути окремі аспекти реалізації ініціативи, запровадити нові механізми управління ризиками та ініціювати поступову диверсифікацію участі партнерських країн. У довгостроковій перспективі цей досвід може зміцнити інституційну гнучкість ОПОШ, що в умовах нової глобальної економіки є стратегічною перевагою [53].

Наступним масштабним викликом, що серйозно вплинув на реалізацію ініціативи «Один пояс, один шлях», стала повномасштабна війна Російської Федерації проти України, яка почалася в лютому 2022 року. Цей конфлікт істотно трансформував геополітичну архітектуру Євразії та створив нові ризики для трансконтинентальних економічних проєктів, зокрема для ОПОШ.

Російсько-українська війна підірвала стабільність одного з головних транспортно-логістичних напрямків — північного сухопутного коридору Китаю до Європи, який до 2022 року забезпечував до 90% вантажопотоків між Китаєм і країнами ЄС. Внаслідок запровадження широких санкцій проти Російської Федерації, міжнародні логістичні оператори, такі як Maersk та DHL, припинили діяльність на її території. Це змусило китайську сторону

переглянути існуючі маршрути та шукати альтернативи, включаючи Транскаспійський коридор через Центральну Азію, Кавказ і Туреччину [1, с. 112].

На цьому тлі відбувається умовна переорієнтація проєкту ОПОШ на три альтернативні сухопутні магістралі: північну (через Російську Федерацію), центральну (через Каспійське море та Кавказ) і південну (через Китай, Центральну Азію, Іран, Туреччину та Балкани). Проте кожна з них має свої обмеження. Центральна гілка залишається менш розвиненою та має значно меншу транспортну пропускну здатність, а також обмежену інфраструктуру на ділянках перевалки в портах. Південний маршрут, попри перспективність, стикається з політичною нестабільністю, складним рельєфом, а також відсутністю повністю інтегрованої мережі інфраструктурних вузлів [1, с. 113].

Війна в Україні також спричинила низку непрямих геоекономічних наслідків. Насамперед, вона викликала реструктуризацію глобального енергетичного ринку. Розрив енергетичних зв'язків між ЄС та Російською Федерацією створив нові ризики і для Китаю, як глобального енергетичного споживача, та водночас відкрив можливості для переорієнтації енергопостачань на ринки Азії. Водночас, такі зміни ускладнюють стратегічне планування ОПОШ, оскільки нестабільність у постачанні ресурсів ставить під сумнів окупність частини енергетичних проєктів, реалізованих у рамках ініціативи.

Окремим фактором стало посилення геополітичного протистояння: зростання ролі НАТО, зміцнення військово-політичних альянсів США в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, поглиблення безпекової співпраці між Європою та Японією, Південною Кореєю та Австралією. Ці зміни створюють зовнішній тиск на Китай і потенційно можуть послабити його здатність реалізовувати масштабні міжнародні інфраструктурні проєкти в деяких регіонах [1, с. 111].

Водночас геоекономічні ризики трансформуються й у валютно-фінансовій площині. Санкції проти Російської Федерації спричинили часткову втрату довіри до західних фінансових механізмів, з орієнтацією на долар США.

Це прискорило дискусії про необхідність диверсифікації валютних розрахунків у межах ОПОШ та підвищення ролі юаня як міжнародної платіжної одиниці. Однак така трансформація потребує часу, створення нових інституцій та злагодженої співпраці з партнерами, які сьогодні також зазнають економічних викликів.

У сукупності всі ці фактори свідчать, що війна в Україні стала переломним моментом для реалізації ініціативи ОПОШ в Євразії. Вона змусила Китай переглянути логістичну архітектуру, оцінити стійкість існуючих проєктів, а також активізувати дипломатичні зусилля для формування нових транспортних альянсів, менш залежних від геополітичних ризиків. Хоча криза створила значні ускладнення, вона також відкрила вікно можливостей для перегрупування та стратегічного переосмислення ролі Китаю в новій економічній реальності [1, с. 118].

Окрім глобальних шоків реалізація ініціативи стикається з низкою дестабілізуючих чинників, пов'язаних із регіональною нестабільністю та геополітичним суперництвом. Вашингтон дедалі активніше просуває альтернативні ініціативи, зокрема Partnership for Global Infrastructure and Investment, водночас вдаючись до стримувальних заходів щодо китайських компаній, які працюють у стратегічних секторах. Це ускладнює діяльність ОПОШ у країнах, що тяжіють до трансатлантичного блоку, та змушує Пекін маневрувати між економічною доцільністю та політичною лояльністю партнерів.

Крім того, стабільність ОПОШ підривається ситуацією в країнах-партнерах, таких як Афганістан, М'янма, Судан чи Ефіопія. У цих державах проєкти часто реалізуються в умовах політичної нестабільності, громадянських конфліктів або змін режимів. Це створює ризики для безпеки персоналу, непередбачуваність регуляторного середовища, а іноді й загрозу націоналізації активів або розриву контрактів. Такі регіональні конфлікти обмежують ефективність і темпи реалізації ОПОШ, змушуючи китайські компанії

працювати в умовах підвищеної турбулентності та нестабільних інституційних систем [34].

Незважаючи на численні економічні переваги, які приносить реалізація ініціативи «Один пояс, один шлях», дедалі більше уваги з боку науковців, політиків та громадськості привертають її екологічні наслідки. Адже проєкти, що реалізуються в межах цієї ініціативи, мають істотний вплив на стан довкілля: передусім через активне будівництво транспортної та енергетичної інфраструктури, яке часто супроводжується високими викидами парникових газів, вирубкою лісів, забрудненням ґрунтів і води.

Погіршення стану навколишнього середовища є однією з найнагальніших глобальних проблем сучасності. Провідні економіки світу стикаються з серйозними кліматичними викликами, які мають як економічні, так і соціальні наслідки. Викиди парникових газів — наслідок спалювання викопного палива у промисловості, транспорті й енергетиці — не лише спричиняють зміну клімату, а й створюють додатковий тиск на державні фінанси, охорону здоров'я та аграрні системи. Зменшення цих викидів вимагає довгострокових рішень і ефективної координації політики сталого розвитку на національному й міжнародному рівнях.

Транспортна інфраструктура, яка є ключовим компонентом ОПОШ, одночасно забезпечує зростання взаємозв'язків між ринками і спричиняє екологічні ризики. Викиди CO₂, метану, оксиду азоту, вуглеводнів та інших речовин, що утворюються внаслідок інтенсивного транспортного трафіку, чинять значний вплив на глобальне потепління. Подвоєння концентрації CO₂ в атмосфері може спричинити підвищення рівня моря на 3,5–5,5 см на десятиліття внаслідок танення льодовиків і термічного розширення океанів [68, с. 2].

Паралельно з транспортом, промисловість, що розвивається завдяки проєктам ОПОШ, також генерує значне екологічне навантаження. Індустріалізація, хоч і є важливим фактором економічного зростання, має серйозні побічні ефекти — забруднення повітря та води, деградація ґрунтів,

втрата біорізноманіття. Промисловий сектор відповідає за 37% усіх глобальних викидів парникових газів і споживає 80% світової енергії, при цьому основним джерелом енергії залишається викопне паливо [68, с. 3].

Окрім зростання викидів парникових газів, значну стурбованість викликає також безпосереднє знищення природних екосистем у межах реалізації інфраструктурних проєктів ініціативи. Масштабні будівництва портів, залізниць, автомагістралей та промислових об'єктів нерідко супроводжуються вирубуванням лісів, фрагментацією середовищ існування та втратою біорізноманіття. Такі процеси не лише поглиблюють екологічну деградацію, але й створюють довгострокові ризики для сталого використання природного капіталу, особливо в регіонах із високою екологічною вразливістю.

Проєкти ОПОШ, попри свою економічну ефективність, є одним із джерел додаткового екологічного тиску на країни-учасниці. За даними порталу Belt and Road Portal, країни, які беруть участь у ініціативі, вже сьогодні генерують понад 54% глобальних викидів CO₂, водночас формуючи половину світового ВВП. У свою чергу, близько 65% енергетичного бюджету цих країн припадає на вугільні джерела [68, с. 4].

Китай, як провідний ініціатор ОПОШ, з 2007 по 2014 рік забезпечив 40% усіх державних інвестицій у вугільну енергетику у світі. У 25 країнах-партнерах ініціативи вже функціонує понад 240 вугільних електростанцій загальною потужністю 251 гігават, і ще 92 станції планується побудувати в 27 країнах. За оцінками, це може спричинити зростання викидів CO₂ на 62% у країнах-учасниках проєкту [68, с. 4].

Хоч ОПОШ і відкриває значні можливості для модернізації інфраструктури, розширення торгівлі та залучення інвестицій, водночас вона генерує складні виклики у сфері екологічної безпеки. У разі відсутності послідовної «зеленої» політики, переходу на відновлювані джерела енергії та ефективного екологічного контролю, ініціатива ризикує не лише втратити свою привабливість, а й поглибити глобальні дисбаланси у сфері сталого розвитку.

З моменту проголошення ініціативи «Один пояс, один шлях» у 2013 році міжнародна спільнота — передусім країни Заходу — дедалі частіше висловлює занепокоєння щодо її довгострокових фінансових наслідків для держав-учасниць. Особливої уваги в цьому контексті набуло поняття так званої «боргової пастки» — концепції, згідно з якою Китай цілеспрямовано надає кредити країнам із низькою фінансовою стабільністю задля посилення власного геополітичного впливу. За цією логікою, нарощення боргового тягара перетворюється на інструмент геоекономічного контролю, що дозволяє Пекіну здобувати доступ до стратегічної інфраструктури, природних ресурсів або дипломатичної підтримки на міжнародній арені [54, с. 20].

Сам термін «боргова пастка» був уперше запропонований індійським дослідником у 2017 році на прикладі китайських інвестицій у порт Хамбантота у Шрі-Ланці, внаслідок яких країна опинилася перед необхідністю передати об'єкт в оренду Китаю через неспроможність обслуговувати борг. Відтоді дедалі більше наукових публікацій і медіааналітики почали висвітлювати ініціативу ОПОШ як інструмент такої пастки.

Найбільш масштабну та системну критику цього підходу висловив дослідницький центр AidData (США), який у листопаді 2023 року оприлюднив дані про те, що Китай став найбільшим кредитором у світі. За інформацією центру, Пекін профінансував понад 21 000 проєктів у 165 країнах на загальну суму понад 1,1 трильйона доларів США. При цьому близько 80% усіх кредитів було надано країнам, що вже перебували у фінансовій скруті, що лише посилило їх боргове навантаження [54, с. 13].

Протягом останнього десятиріччя держави, зокрема М'янма, Шрі-Ланка та інші країни Азії, Африки й Латинської Америки, неодноразово ставали об'єктами звинувачень у потраплянні до «боргової пастки» внаслідок участі в проєктах ОПОШ. Для ґрунтовного аналізу цього феномену доцільно розглянути конкретні кейси, які дозволяють верифікувати, чи справді фінансова участь у ініціативі призводить до боргової залежності [54, с. 20].

Політичне керівництво М'янми демонструє обережність щодо участі в проєктах ініціативи ОПОШ, зокрема в межах Економічного коридору Китай – М'янма, враховуючи досвід інших країн, які зіткнулися з борговими труднощами. У контексті зростаючого інтересу до теми «боргової пастки» відповідальність за забезпечення боргової стабільності покладається як на країни-позичальники, так і на кредиторів. Прозорість фінансування та дотримання міжнародних стандартів кредитування залишаються ключовими чинниками мінімізації боргових ризиків у державах, що розвиваються.

Попри загострення макроекономічної ситуації внаслідок пандемії COVID-19 і посилення геополітичної нестабільності, М'янма наразі зберігає помірно стійкий борговий профіль. Частка короткострокових зобов'язань продовжує знижуватись, а загальний рівень зовнішнього боргу — зокрема перед Китаєм — не досяг критичних показників. Пекін, зі свого боку, розглядає можливості реструктуризації або часткового списання боргових зобов'язань. У підсумку, участь М'янми в ОПОШ не призвела до істотного зростання боргового навантаження, що підтверджується оцінками боргової стійкості за методологією LIC-DSF, розробленою МВФ і Світовим банком [54, с. 21-22].

Хоча загальний рівень зовнішнього державного боргу Камбоджі продовжує зростати, на сьогодні він оцінюється як відносно низькоризиковий з точки зору боргової стійкості. Дослідження вказують, що зростаючий вплив Китаю як кредитора викликає занепокоєння, однак низка чинників поки дозволяє Камбоджі утримувати контроль над борговим навантаженням. По-перше, більшість зовнішніх запозичень спрямовано на реалізацію стратегічних інфраструктурних проєктів у межах механізмів державно-приватного партнерства. По-друге, країна демонструє достатньо ефективну систему управління боргом із чітко встановленими показниками та обмеженнями. По-третє, структура зовнішніх зобов'язань є здебільшого пільговою, що мінімізує фіскальний тиск. По-четверте, Камбоджа має значний обсяг валютних резервів, які забезпечують додаткову фінансову гнучкість. Нарешті, уряд застосовує

стратегію диверсифікації джерел фінансування, що посилює переговорні позиції на міжнародному рівні [54, с. 16].

Втім, потенційні ризики зберігаються. До них, зокрема, належить зростаючий приватний борг, управління яким поки не врегульовано відповідними нормативними інструментами; чутливість економіки Камбоджі до коливань зовнішнього попиту, що створює ризики для ВВП; а також обмежена ефективність у мобілізації державних доходів, що впливає на здатність до обслуговування боргу в середньо- та довгостроковій перспективі.

Залізниця Китай–Лаос є одним із ключових інфраструктурних проєктів у межах ініціативи «Один пояс, один шлях» і має значний потенціал для стимулювання регіональної економічної інтеграції. Вона сприяє підвищенню логістичної доступності Лаосу, розширюючи його можливості як транзитної держави між Китаєм і країнами Південно-Східної Азії. Як національний уряд, так і місцеве населення вже відчули економічні вигоди від функціонування залізничної лінії — зокрема, у вигляді зростання доходів і зайнятості [54, с. 16].

Водночас реалізація проєкту супроводжувалася низкою соціальних і екологічних викликів. Переселення мешканців із прилеглих територій, а також вплив на довкілля внаслідок будівництва та експлуатації інфраструктури викликали занепокоєння щодо соціальної справедливості та екологічної сталості. Ці фактори створюють ризики для довгострокової стабільності проєкту та вимагають більшої уваги до механізмів пом'якшення негативного впливу, зокрема через інклюзивне планування та екологічну відповідальність.

Окрім вищеназваних ситуацій, ширший спектр подібних кейсів проаналізовано у дослідженні Peng Nian та ін. «The Reality and Myth of BRI's Debt Trap» (2024) [54]. Автори розглядають реальні приклади фінансування інфраструктурних проєктів у межах ОПОШ та критично оцінюють поширений на Заході дискурс про «боргову пастку». Вони доводять, що не всі випадки боргового навантаження можна трактувати як результат навмисної стратегії Китаю, адже у багатьох випадках країни-позичальники демонстрували високий

рівень автономності у прийнятті рішень, а характер кредитування мав переважно пільгові умови.

Оцінюючи новітні виклики для ініціативи «Один пояс, один шлях», можна дійти висновку, що попри масштабність проблем, більшість із них не є критичними або незворотними. Ініціатива продовжує відігравати важливу роль у трансформації глобальної економіки, стимулюючи розвиток інфраструктури, торгівлі та фінансової взаємозалежності між країнами Азії, Європи, Африки й Латинської Америки. Водночас вона залишається чутливою до глобальних шоків, геополітичних змін, екологічних ризиків і фінансових загроз, включно з дискусійним питанням «боргової пастки».

Реальні кейси, зокрема у М'янмі, Камбоджі та Лаосі, демонструють, що вплив Китаю як кредитора є різним залежно від контексту. У багатьох випадках боргове навантаження залишалося на прийнятному рівні або навіть зменшувалося. При цьому уряди країн-партнерів демонстрували достатню фінансову автономність і обережність у взаємодії з китайськими інструментами кредитування. Розповсюджений на Заході наратив про цілеспрямовану «боргову дипломатію» Китаю значною мірою є спрощенням складної картини, що потребує більш глибокого й об'єктивного аналізу.

Для систематизації ключових загроз та обмежень, які супроводжують реалізацію ініціативи «Один пояс, один шлях», доцільно виокремити основні типи викликів, представлені у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1 – Основні виклики та ризики для реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях»

№	Тип ризику	Короткий опис
1	Геополітичний	Конкуренція з боку США, ЄС, Індії, Японії; санкції, конфлікти інтересів у регіонах.
2	Борговий	Ризик «боргової пастки» для країн-отримувачів кредитів від Китаю.
3	Екологічний	Потенційна шкода довкіллю: забудова у вразливих зонах, брак екологічних стандартів.
4	Інформаційний	Негативне висвітлення в медіа, кампанії з дискредитації ініціативи, інформаційна непрозорість.
5	Економічний	Нестабільність валют, інфляція, глобальні кризи, зниження попиту на транспортні послуги.

6	Соціальний	Опір місцевого населення, зміна соціальної структури в регіонах реалізації.
7	Політичний	Зміни режимів у країнах-учасниках, корупція, нестабільність у партнерських державах.
8	Інституційний	Брак чітких міжнародних механізмів для моніторингу, арбітражу та узгодження стандартів.

Джерело: складено автором за матеріалами [1, 34, 53, 54, 68].

Китай справді зіткнувся з низкою серйозних викликів, зокрема пандемією COVID-19 і війною в Україні, але ці проблеми були глобальними за своєю природою й зачепили практично всі провідні економіки світу. Екологічна критика щодо ОПОШ також є обґрунтованою, однак варто враховувати, що Пекін водночас активно інвестує у відновлювану енергетику та «зелені» технології, а самі проєкти ініціативи поступово адаптуються до вимог сталого розвитку.

Таким чином, критичний аналіз сучасних ризиків демонструє, що проблеми, з якими стикається ОПОШ, здебільшого є керованими й не підривають фундаментальної логіки ініціативи. У коротко- та середньостроковій перспективі Китаю необхідно зміцнити екологічні, фінансові та інституційні механізми реалізації проєктів, водночас посилюючи прозорість та інклюзивність ініціативи. За умови ефективної відповіді на ці виклики, ОПОШ не лише зберігатиме свою привабливість, а й отримає додатковий імпульс для подальшого розвитку.

2.2. Глобальна конкуренція та альтернативні ініціативи

Попри активні зусилля Китаю щодо адаптації ініціативи «Один пояс, один шлях» до сучасних викликів і зменшення її вразливості до майбутніх ризиків, провідні геополітичні гравці пропонують власні стратегії глобального інфраструктурного розвитку. Формування таких альтернатив розглядається як реакція на зростання впливу Китаю та прагнення забезпечити ширший спектр можливостей для країн, що розвиваються, у питаннях фінансування та реалізації стратегічних проєктів.

Серед ключових альтернатив ОПОШ варто виділити: Global Gateway (ЄС), Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) (G7), Проєкт Mausam (Індія), а також TRACECA — міжурядова ініціатива для розвитку транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія. Причини їх створення вже були розглянуті в підрозділі 1.2, а в цьому розділі основна увага приділяється змісту цих проєктів, їх ключовим характеристикам, складу учасників і відмінностям порівняно з ініціативою ОПОШ — як з економічної, так і з інституційної точки зору.

У грудні 2021 року Європейська Комісія спільно з головним дипломатом ЄС презентували ініціативу Global Gateway — нову зовнішньоекономічну стратегію, покликану зміцнити глобальні зв'язки Європейського Союзу у сферах цифрової інфраструктури, енергетики, транспорту, охорони здоров'я, освіти й наукових досліджень. Основною метою програми стало посилення економічної взаємодії з країнами-партнерами на основі принципів сталого розвитку, ефективного управління, прозорості та високих соціально-екологічних стандартів [42, с. 4].

Ініціатива передбачає мобілізацію до 300 мільярдів євро протягом 2021–2027 років, що реалізується через підхід Team Europe, який об'єднує фінансові ресурси ЄС, держав-членів, міжнародних фінансових інституцій (зокрема Європейського інвестиційного банку) та приватного сектора. Такий формат сприяє більшій скоординованості дій та дозволяє досягати мультиплікативного ефекту.

Фінансова архітектура Global Gateway базується на принципах змішаного фінансування. Зокрема, 135 мільярдів євро мобілізуються в рамках Європейського фонду сталого розвитку плюс (EFSD+), включаючи 40 мільярдів гарантій: 26,7 мільярда — через ЄІБ, а ще 13 — через нове інвестиційне вікно EFSD+, спеціально створене для підтримки національних інституцій розвитку в межах ініціативи. Окрім того, ЄС передбачає 18 мільярдів євро грантів у межах чинних програм зовнішньої допомоги, а ще 145 мільярдів має бути залучено через банки розвитку країн-членів. Також обговорюється створення

європейського експортно-кредитного агентства для посилення підтримки зовнішньоторговельної діяльності [61, с. 1328].

Географічне охоплення Global Gateway відображає геополітичні амбіції ЄС як глобального актора — ініціатива охоплює Азію, Латинську Америку, країни Східного партнерства, а також Африку, яка стала пріоритетним напрямом. Саме африканський континент отримує найбільший інвестиційний пакет — близько 150 мільярдів євро, що мають підтримати зелену, цифрову та соціально-економічну трансформацію регіону. Такий акцент узгоджується з довгостроковими стратегічними інтересами ЄС щодо стабільності, економічної взаємозалежності та зміцнення партнерств на Глобальному Півдні [22].

Серед ключових пріоритетів ініціативи Global Gateway — розвиток інфраструктури у сферах енергетики, цифрових технологій, логістики, охорони здоров'я та освіти. Програма базується на принципах високих соціальних, екологічних та управлінських стандартів, що позиціонує її як якісну альтернативу китайській ОПОШ. Основна ідея полягає не лише у фінансуванні інфраструктурних проєктів, а й у просуванні європейських цінностей: прозорості, прав людини, ефективного управління та сталого зростання — у партнерських країнах.

Водночас ініціатива не unikнула критики. Експерти звертали увагу на відсутність нових фінансових інструментів, вказуючи, що Global Gateway радше переосмислює вже існуючі інструменти допомоги, ніж створює принципово нову архітектуру. Також постали питання щодо ефективності координації між інституціями ЄС, оперативності ухвалення рішень та реалістичності заявлених фінансових зобов'язань.

Проте така критика часто ігнорує вагому обставину: Європейський Союз вже давно є провідним постачальником офіційної допомоги розвитку (ODA). У 2020 році на ЄС припадало 46% світової допомоги, або 66,8 млрд євро у грантовому еквіваленті. У 2014–2018 роках обсяг грантів сягнув 350 млрд євро, що суттєво відрізняється від китайської моделі, яка базується переважно на

кредитах. Така структура робить європейський підхід стійкішим з погляду довгострокової боргової безпеки для країн-реципієнтів [61, с. 1327].

У цьому сенсі Global Gateway не стільки конкурує з ОПОШ, скільки надає стратегічного виміру вже існуючим формам підтримки, зосереджуючись на системному, регіонально адаптованому підході. Враховуючи її комплексність і акцент на якості, ініціатива може стати флагманською моделлю співпраці в умовах нової хвилі глобальної конкуренції за вплив у країнах Глобального Півдня [61, с. 1329].

Однією з важливих відмінностей Global Gateway є ширше розуміння допомоги, що виходить за рамки фінансування. ЄС активно надає технічну та експертну підтримку — від реформування регуляторного середовища до підвищення інституційної спроможності реалізовувати інфраструктурні проєкти. Це сприяє не лише залученню приватного капіталу, а й формуванню стабільного інвестиційного клімату, що забезпечує довготривалий ефект розвитку.

Інституційні моделі Global Gateway та «Один пояс, один шлях» репрезентують два принципово різні підходи до управління міжнародними інфраструктурними проєктами. Європейська стратегія ґрунтується на багаторівневому врядуванні, прозорості, підзвітності та координації між європейськими та національними інституціями. У свою чергу, китайський підхід передбачає централізоване управління, жорстку вертикаль влади та гнучке адаптування умов фінансування до стратегічних інтересів Пекіна.

Global Gateway функціонує через механізм Team Europe, що поєднує зусилля Європейської Комісії, держав-членів, національних агентств розвитку та інституцій, зокрема Європейського інвестиційного банку. Така модель забезпечує не лише спільне фінансування, а й гармонізацію регуляторних норм, дотримання принципів верховенства права, соціальних та екологічних стандартів, прозорість закупівель та обов'язковість попередньої експертизи проєктів [61, с. 1328].

На відміну від цього, ОПОШ базується переважно на двосторонньому співробітництві з країнами-партнерами, де ключову роль відіграють китайські державні банки. Контракти часто залишаються непублічними, а умови кредитування можуть містити положення, що обмежують свободу дій урядів у сфері екології, праці чи соціальної політики. Це породжує ризики так званої "боргової пастки", коли країни-одержувачі втрачають економічну автономію.

Фінансово Global Gateway покладається на змішану архітектуру — гранти, гарантії, пільгові кредити — що сприяє зменшенню боргового навантаження та активному залученню приватного сектору. ОПОШ, своєю чергою, орієнтується переважно на кредитне фінансування з комерційними умовами, що в ряді випадків призвело до значного зростання заборгованості [61, с. 1329].

Таким чином, модель ЄС, хоч і складніша в координації, пропонує більшу стабільність, прозорість і орієнтованість на довготривалі структурні зміни. Натомість китайська модель демонструє більшу оперативність і геополітичну гнучкість, але за рахунок вищих ризиків для приймаючих країн.

У червні 2022 року лідери країн G7 на саміті в Ельмау офіційно представили ініціативу Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII). Вона стала стратегічною відповіддю на посилення впливу Китаю в інфраструктурному розвитку Глобального Півдня. Ініціатива орієнтована на країни з низьким і середнім рівнем доходу, передбачаючи прозоре, ціннісно-орієнтоване фінансування проєктів у ключових секторах — з дотриманням демократичних принципів, високих екологічних і соціальних стандартів [55].

PGII стала логічним продовженням американської ініціативи Build Back Better World (B3W), презентованої роком раніше, однак на відміну від неї отримала чіткішу структуру, ширший мандат і спільну координацію країн G7. До 2027 року партнери планують мобілізувати понад 600 мільярдів доларів у вигляді державних інвестицій, приватного капіталу, гарантій та технічної допомоги [55, с. 3].

Ініціатива зосереджена на чотирьох стратегічних напрямках:

1. розвиток чистої енергетики та інфраструктури для декарбонізації;
2. цифрова трансформація і безпечні телекомунікації;
3. модернізація систем охорони здоров'я;
4. гендерна рівність та соціальна інклюзія [55, с. 14-15].

PGII просувається як альтернатива китайській ОПОШ, із фокусом не на масштабність, а на якість, прозорість і стійкість проєктів. Прикладом стали інвестиції у виробництво чистого водню в Намібії, цифрову інфраструктуру в Латинській Америці та логістичну модернізацію в Південно-Східній Азії.

З моменту запуску Ініціативи глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII) у 2022 році країни «Великої сімки» розпочали реалізацію низки інфраструктурних проєктів у Африці, Азії та Латинській Америці. Основними напрямками PGII стали підтримка енергетичного переходу, цифровізація, розвиток охорони здоров'я, соціальна інклюзія та гендерна рівність.

Серед прикладів реалізованих ініціатив — сонячний енергетичний коридор в Анголі, що передбачає встановлення сонячних електростанцій загальною потужністю понад 500 МВт. Цей проєкт покликаний забезпечити сталий доступ до електроенергії для понад двох мільйонів жителів сільських регіонів і зменшити залежність країни від дизельного палива. Фінансування здійснюється за участі як державних, так і приватних структур США [55, с. 15].

Ще один важливий напрям — створення вакцинного хабу в Дакарі (Сенегал), що має зміцнити епідеміологічну автономію Африки через локальне виробництво вакцин проти COVID-19, малярії та жовтої лихоманки. У Південно-Східній Азії активно впроваджується проєкт цифрового коридору, який включає прокладання високошвидкісних оптоволоконних кабелів для покращення цифрової інфраструктури в регіоні.

У регіоні Центральної Африки реалізується також масштабний транспортний проєкт — залізничний коридор Лобіто (Ангола – Замбія – ДР Конго), що має сприяти логістичній інтеграції регіону, експорту мінеральних ресурсів і розвитку портової інфраструктури [55, с. 16].

PGII позиціонується як прозора та сталорозвинена альтернатива китайській ініціативі «Один пояс, один шлях», акцентуючи увагу на принципах партнерства, екологічної відповідальності, інституційної відкритості та людського розвитку. Проте, попри задекларовані амбіції, ініціатива стикається з низкою серйозних викликів, що ставлять під сумнів її здатність стати повноцінною глобальною альтернативою ОПОШ.

Згідно з дослідженнями аналітиків, зокрема Гая Бертон та Роя Єллінека, PGII бракує фінансової мобілізації на рівні ОПОШ, а також узгодженої системи координації між урядами, міжнародними фінансовими інституціями та приватним сектором. Відмова від мегапроектів на користь більш «людиноцентричних» напрямів, хоч і виглядає прогресивно, не завжди переконлива для країн-реципієнтів, які орієнтовані на швидкі результати та масштабну інфраструктурну модернізацію [55, с. 17].

Крім того, політична поляризація всередині самих країн G7, зокрема у США, а також складнощі із залученням приватного капіталу в регіони з підвищеним ризиком, стримують реалізацію задумів PGII. Амбітна мета зібрати 600 мільярдів доларів виглядає малореалістичною без активної участі третіх країн, зокрема з Перської затоки. Водночас ці держави, попри партнерство із Заходом, не поспішають відкрито протистояти Китаю через тісні економічні зв'язки з Пекіном.

Таким чином, хоча PGII має потенціал стати інфраструктурною платформою нового покоління, її майбутнє залежить від здатності G7 не лише декларувати наміри, а й забезпечити системну, довготривалу та скоординовану підтримку. Без вирішення питань фінансування, управління та геополітичної послідовності PGII ризикує залишитися проектом високих очікувань і обмежених результатів.

Проект Mausam, започаткований Міністерством культури Індії, є спробою відновити та актуалізувати давні культурні, торговельні та релігійні зв'язки в межах Індійського океану. З метою включення цих транснаціональних маршрутів до списку Світової спадщини ЮНЕСКО, ініціатива спрямована на

переосмислення історії з точки зору африканських, арабських та азійських культур, відновлення міжцивілізаційного діалогу та посилення ролі Індії як культурного лідера в регіоні [56].

Проект охоплює простір від східного узбережжя Африки до Південно-Східної Азії, включаючи Аравійський півострів, Індію та Шрі-Ланку. Він має дві складові: зовнішню — поглиблення міждержавних культурних зв'язків і сприяння регіональній співпраці; та внутрішню — підтримку досліджень національної морської культурної спадщини. У програмі беруть участь Археологічне управління Індії (ASI), Центр мистецтв імені Індри Ганді (IGNCA) та Національний музей.

Проект Mausam позиціонується як альтернатива китайській ініціативі Морського шовкового шляху XXI століття, проте, на відміну від останньої, базується не на масштабному фінансуванні, а на культурній дипломатії та інструментах м'якої сили. Його мета — створити «дружню» версію лідерства в регіоні Індійського океану, яка не викликає побоювань у сусідів і не передбачає домінування, як у випадку Китаю. Водночас Mausam також прагне зміцнити економічні, дипломатичні та безпекові зв'язки в регіоні, підкреслюючи провідну роль Індії [56].

Проте, попри символічну силу та підтримку ЮНЕСКО, реалізація проекту виявилася малоефективною. Ініціатива, що з 2014 року неодноразово змінювала терміни завершення (спершу 2017, згодом 2020 і, зрештою, 2023), так і не змогла повною мірою мобілізувати ані необхідні ресурси, ані політичну волю. Із 39 потенційних країн-учасниць лише 14 реально долучилися до процесу. Це свідчить про обмежений зовнішній інтерес, а також, ймовірно, про недостатню внутрішню координацію та низький пріоритет проекту в зовнішній політиці Індії.

Окрім логістичних і фінансових труднощів, проект Mausam стикається з глибшими викликами. Критики зазначають, що індійська культурна дипломатія перебуває в тіні внутрішньополітичних процесів — зокрема, зростання націоналізму та релігійної винятковості. Це породжує напругу у відносинах із

країнами, для яких міжрелігійна гармонія є важливою передумовою співпраці. Крім того, домінантна роль Індії в регіоні викликає природне занепокоєння серед менших держав, що, своєю чергою, спонукає їх шукати підтримки у зовнішніх гравців, зокрема Китаю [56].

Таким чином, проєкт Mausam — це амбітна культурна ініціатива з потенціалом стати ефективним інструментом м'якої сили. Однак її обмежена реалізація, відсутність системної міжнародної підтримки та політична вразливість ставлять під сумнів здатність проєкту перетворитися на повноцінну альтернативу Морського шовкового шляху XXI століття. Успіх проєкту залежатиме від спроможності Індії поєднати культурну привабливість зі стратегічною послідовністю, зберігаючи інклюзивний характер зовнішньої політики та залучаючи реальних регіональних партнерів [56].

Проєкт Mausam також демонструє, що м'яка сила без інституційної стабільності, регіональної довіри та внутрішньої узгодженості є недостатньою для досягнення зовнішньополітичних амбіцій. Як і у випадку з PGII, декларативність і символізм мають трансформуватися у практичну політику, якщо країна прагне впливати на архітектуру регіонального порядку.

The Intergovernmental Commission TRACECA є ключовим керівним органом транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія», створеного у 1993 році як альтернатива північним і південним транзитним маршрутам — зокрема російському та іранському. Ініціатива спрямована на розвиток мультимодального транспорту, зміцнення торговельних зв'язків і модернізацію інфраструктури, яка з'єднує Чорноморський регіон, Південний Кавказ і Центральну Азію з Європою. До програми входять 12 країн, зокрема Україна, Азербайджан, Грузія, Казахстан, Туреччина, Іран та інші, які спільно прагнуть створити безпечний і ефективний транзитний коридор із мінімальними бар'єрами [62].

TRACECA позиціонує себе як ініціатива, заснована на принципах рівноправного партнерства, прозорості та регіонального самоврядування — на відміну від китайської «Один пояс, один шлях», яку часто критикують за

асиметричні відносини та фінансову залежність країн-реципієнтів. Водночас у порівнянні з ОПОШ TRACECA значно поступається за масштабами фінансування, темпами реалізації проєктів і геополітичним охопленням. Відсутність потужного інвестора з глобальними амбіціями, як у випадку з КНР, уповільнює реалізацію ініціатив і робить її залежною від політичної волі окремих учасників, а також від зовнішньої підтримки, зокрема з боку ЄС.

Попри багаторічне функціонування, TRACECA періодично стикається з низкою викликів — від нестачі координації між державами-учасницями до слабкої інституційної спроможності та обмеженого залучення приватного капіталу. Заплановане створення TRACECA Fund у 2025 році може стати важливим кроком до активізації програми. Втім, для ефективної конкуренції з такими мегапроєктами, як ОПОШ, TRACECA потребує не лише технічної модернізації, а й чіткішої стратегічної візії. У довгостроковій перспективі успіх ініціативи залежатиме від її здатності запропонувати не просто логістичну альтернативу, а привабливу модель регіонального співробітництва, засновану на взаємовигідних умовах, інституційній відкритості та геоекономічній гнучкості [62].

У контексті зростання глобальної конкуренції за вплив у країнах Глобального Півдня, альтернативи китайській ініціативі «Один пояс, один шлях» демонструють як стратегічну різноманітність, так і глибокі концептуальні розбіжності. Такі програми, як Global Gateway та PGII, уособлюють зусилля Заходу сформувати нову парадигму інфраструктурного партнерства, що базується на прозорості, сталому розвитку, високих соціально-екологічних стандартах і принципах багатостороннього врядування. Водночас ці ініціативи стикаються з низкою викликів: інституційною інерцією, фрагментацією політичної волі, складністю мобілізації приватного капіталу та недостатньо швидкою реалізацією проєктів.

У порівнянні з ОПОШ, яка вирізняється оперативністю, централізованим управлінням і чіткою геостратегічною логікою, західні ініціативи нерідко виглядають менш привабливо для країн-реципієнтів, що орієнтовані на швидкі

результати. Попри супутні ризики, зокрема непрозорість та «боргову пастку», китайська модель залишається потужним інструментом геоекономічного впливу: вона вирізняється легкістю доступу до фінансування та високою гнучкістю у врахуванні політичного контексту партнерів.

На цьому тлі Global Gateway постає як найбільш перспективна альтернатива, здатна у середньостроковій перспективі скласти конкуренцію ОПОШ. Європейський Союз, який ініціював цю платформу, користується високим рівнем довіри серед міжнародних партнерів. До ключових переваг ініціативи належать наявність підтвердженого фінансування, інституційна сталість, а також орієнтація на уникнення боргових залежностей шляхом впровадження взаємовигідних моделей співпраці та розвитку потенціалу країн-партнерів.

Що ж до американської ініціативи PGII, то, попри задекларовану мету мобілізувати 600 мільярдів доларів, на сьогодні бракує чітких зобов'язань щодо джерел і масштабів інвестування. Це ставить під сумнів її здатність до практичної реалізації у найближчій перспективі. Ще менш конкурентоспроможними виглядають ініціативи Mausam та TRACECA, які наразі не мають ані порівнянних фінансових ресурсів, ані масштабної міжнародної підтримки — критично важливих чинників для ефективного суперництва з ОПОШ.

2.3. Перспективи розвитку ініціативи ОПОШ

Попри численні критичні зауваження, конкуренцію з боку альтернативних ініціатив та геополітичну напругу, ініціатива «Один пояс, один шлях» продовжує залишатися найбільшим інфраструктурним і геоекономічним проєктом XXI століття. Її реалізація охоплює понад 150 країн, і саме така міжконтинентальна інтеграція ускладнює будь-яку спробу повного прогнозування її майбутнього. Водночас динаміка розвитку ОПОШ дає

підстави для виокремлення кількох ключових напрямів, які, ймовірно, визначатимуть її подальшу трансформацію.

Серед таких перспектив — розширення географії ініціативи на нові регіони, що дозволить Китаю закріпити свою присутність у ще не повністю охоплених сферах впливу. Зміни у фінансуванні, включаючи залучення більшого обсягу приватного капіталу, використання нових інструментів фінансового забезпечення — зокрема зелених облігацій — можуть зробити проєкт більш стійким до зовнішніх шоків і критики з боку міжнародних інституцій. У технічному вимірі перспективним виглядає подальше скорочення часу перевезень через розвиток швидкісних залізничних маршрутів і модернізацію митного адміністрування, що покращує ефективність ланцюгів постачання.

ОПОШ також активно просуває морський вимір співпраці, передбачаючи створення нових портів та логістичних хабів у межах «Морського шовкового шляху XXI століття», що може ще більше закріпити контроль Китаю над критично важливими торговельними вузлами. Зростаюче значення має декарбонізація інфраструктури, відповідно до глобального кліматичного порядку денного, що змушує китайські компанії та банки адаптуватися до екологічних стандартів та ESG-критеріїв.

Крім того, ініціатива може набути більш «людяного виміру» — через туризм, культурну дипломатію, підтримку креативних індустрій та спрощення візового режиму. Це дозволить не лише будувати інфраструктуру, а й зміцнювати міжкультурні зв'язки, розвивати культурні обміни, спільні проєкти в галузі мистецтва, кіно та освіти. Усе це доповнюється цифровим компонентом, де ОПОШ виступає інструментом розвитку 5G-мереж, оптоволоконних комунікацій, дата-центрів та навіть штучного інтелекту в логістиці.

Нарешті, у контексті глобальної боргової кризи, все актуальнішою стає потреба у реструктуризації боргів та побудові нової фінансової архітектури, що

враховуватиме потреби країн-учасниць, водночас зберігаючи контроль Китаю як ключового кредитора.

Більш системне узагальнення очікуваних векторів розвитку ініціативи представлено в таблиці 2.2.

Табл. 2.2 – Перспективні напрями розвитку ініціативи «Один пояс, один шлях»

№	Напрямок розвитку	Суть / Очікуваний ефект
1	Цифровізація	Розвиток 5G, дата-центрів, оптоволоконних мереж, електронної комерції та логістичного П; формування цифрового Шовкового шляху.
2	Зелена інфраструктура	Інтеграція екологічних стандартів, інвестування в енергоефективність, декарбонізацію транспорту та «зелені» облігації.
3	Культурний туризм	Створення туристичних маршрутів, культурних центрів, проєктів у галузі мистецтва, кіно та освіти; розвиток міжкультурних зв'язків.
4	Фінансова інтеграція	Залучення приватного капіталу, зміцнення ролі юаня, запуск фінансових хабів та альтернативної фінансової архітектури.
5	Освітнє та наукове співробітництво	Стипендії, обміни, створення спільних кампусів та дослідницьких центрів для зміцнення академічної співпраці.
6	Індустріальні парки та смарт-міста	Модернізація міської інфраструктури, впровадження смарт-технологій, цифрових сервісів і автоматизації виробництва.
7	Регіональна диверсифікація	Розширення проєкту на Латинську Америку, Африку та Південну Азію для зміцнення глобальної присутності Китаю.

Джерело: складено автором на основі матеріалів [3, 19, 30, 35, 39, 49, 50, 63].

Серед можливих сценаріїв подальшої еволюції ОПОШ найвірогіднішими виглядають такі напрями:

1. Цифровізація як рушій підвищення ефективності, управління та логістичного контролю.
2. Зелена інфраструктура як відповідь на глобальні кліматичні виклики та інструмент екологічного позиціонування.
3. Туризм і культурна дипломатія як форма м'якої сили «нового шовкового шляху» та засіб міжкультурної інтеграції.
4. Реструктуризація боргів і формування нової фінансової архітектури для підвищення довіри та залучення нових партнерів.

Традиційна модель економічного зростання, яка свого часу забезпечила Китаю стрімке економічне піднесення та трансформацію в другу економіку світу, поступово вичерпує свій потенціал. Уповільнення темпів розвитку, демографічні виклики, зростаючі виробничі витрати та інституційна інерція змусили Пекін шукати нові драйвери модернізації. У цьому контексті цифровізація стала одним із ключових інструментів переходу до якісно нової економічної парадигми — інноваційної, споживчо-орієнтованої та ефективної [49, с. 11].

У сучасну епоху стрімкого розвитку цифрових технологій здатність швидко інтегрувати нові цифрові стандарти стала вирішальною передумовою конкурентоспроможності держав. Цифрові інструменти сприяють зближенню соціального та економічного вимірів, змінюють моделі споживання, підвищують продуктивність і відкривають доступ до глобальних ринків. Для Китаю це означає відхід від експортно-виробничої моделі на користь цифрової економіки нового покоління. Концепція Internet Plus, яка передбачає інтеграцію традиційних секторів з інформаційними технологіями, стала основою стратегії "великого стрибка" у цифровому розвитку.

У 2015 році Китай започаткував «Цифровий шовковий шлях» (Digital Silk Road, DSR) — цифровий компонент ініціативи ОПОШ, що охоплює сфери телекомунікацій, хмарних обчислень, електронної торгівлі, кібербезпеки та інноваційних сервісів. Хоча перші роки DSR не принесли значного ефекту, останнім часом спостерігається активізація цифрових проєктів і зростання інвестицій, особливо з боку таких технологічних гігантів, як Alibaba, Tencent, Baidu, Huawei, а також державних операторів China Mobile, China Telecom і China Unicom. У рамках бренду DSR ці компанії отримали вихід на ринки, що розвиваються, зокрема в Азії, Африці та Латинській Америці, конкуруючи з західними OTT-платформами не лише економічно, а й у сфері цифрового суверенітету [63, с. 1].

Цифрова складова ОПОШ охоплює низку ключових напрямів:

1. розбудова цифрової інфраструктури — розгортання 5G, прокладання оптичних кабелів, будівництво дата-центрів;
2. розвиток електронної комерції — створення єдиних цифрових платформ, спрощення митних процедур і систем електронних платежів;
3. модернізація комунікаційних мереж — у тому числі прокладання підводних кабелів і розширення широкосмугового інтернету;
4. формування “розумних міст” — застосування IoT, big data, штучного інтелекту для модернізації урбаністичних просторів і державного управління [19, 63].

Особливої значущості цифровізація набуває для країн із низьким рівнем розвитку, що стали учасниками ОПОШ. Багато з них перебувають на доіндустріальному етапі, і саме цифрові технології надають можливість здійснити прискорений розвиток, минаючи класичні стадії індустріалізації. У регіонах із поганою інфраструктурою мобільні рішення дозволяють охопити населення зв'язком, електронною комерцією, цифровими сервісами без дорогих інвестицій. Платформи онлайн-освіти компенсують нестачу шкіл і педагогів, а сервіси на кшталт Didi або цифрові логістичні рішення можуть компенсувати недоліки у фізичній інфраструктурі.

Основні переваги цифровізації для країн-учасниць ОПОШ:

1. подолання цифрового розриву та покращення зв'язку в ізольованих регіонах;
2. забезпечення доступу до онлайн-освіти й підвищення культурного капіталу;
3. оптимізація логістичних процесів через цифрові інструменти;
4. посилення людського потенціалу через цифрову зайнятість і підприємництво;
5. формування віртуального Шовкового шляху як доповнення до фізичної інфраструктури [49, с. 15].

Таким чином, цифровізація в межах ініціативи «Один пояс, один шлях» не лише сприяє модернізації, а й формує нову архітектуру взаємодії —

технологічно інклюзивну, екологічно стійку та соціально прогресивну. Це робить Digital Silk Road одним із найперспективніших напрямів подальшого розвитку всієї ініціативи.

Не менш важливим напрямом еволюції ініціативи «Один пояс, один шлях» стала екологічна переорієнтація інфраструктурного розвитку. З огляду на зростаючу міжнародну критику щодо екологічних ризиків ОПОШ, з 2017 року Китай активно розвиває концепцію «зеленого Поясу і шляху». Її мета — забезпечити впровадження екологічних принципів на всіх етапах реалізації проєктів: від планування до фінансування та моніторингу, тим самим підвищуючи екологічну відповідальність і стійкість ініціативи [35, с. 133].

Уже сьогодні в межах кількох економічних коридорів ініціативи реалізовано серію стратегій, спрямованих на посилення екологічного компонента. Наприклад:

1. у межах коридору Китай – Індокитайський півострів створено екопартнерства з країнами АСЕАН для обміну екотехнологіями та моніторингу біорізноманіття;
2. у басейні Ланцан – Меконг реалізується регіональна стратегія зі створення сталої екологічної мережі;
3. в Центральній Азії та Західній Азії діє зелена платформа співпраці в межах ШОС, яка включає екологічну безпеку та боротьбу зі зміною клімату;
4. у Центральній та Східній Європі прийнято рамковий документ про зелену координацію дій;
5. в Африці створено Китайсько-африканський центр екологічної співпраці, який посилює екологічне управління та підтримує реалізацію Цілей сталого розвитку [35, с. 137].

Зростаюча кількість зелених проєктів у межах ОПОШ супроводжується розвитком спеціалізованих платформ — таких як Альянс аналітичних центрів та Мережа досліджень «Поясу і шляху», — які акумулюють дані, напрацьовують стандарти і сприяють обміну екологічними знаннями між

країнами. Крім того, розробляються нові інформаційні ресурси, присвячені політиці, нормативам і технологіям у сфері сталого розвитку, що розширює доступ до відповідної інформації для урядів, бізнесу та громадськості.

Підтримана спільними зусиллями таких інституцій як Азійський банк інфраструктурних інвестицій, Фонд Шовкового шляху та Новий банк розвитку BRICS, зелена Ініціатива ОПОШ трансформується у нову точку зростання в глобальній системі сталого розвитку. Вона не лише зменшує екологічний слід інфраструктурних проєктів, а й створює умови для «зеленого переходу» у країнах-партнерах, просуваючи реалізацію Порядку денного ООН до 2030 року.

Цифровізація у сфері відновлюваної енергетики виступає перспективним напрямом, що поєднує потенціал одразу двох ключових векторів розвитку ініціативи «Один пояс, один шлях» — цифрового переходу та екологічної трансформації. Завдяки застосуванню сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, зокрема хмарних обчислень, штучного інтелекту й систем цифрового моніторингу, відбувається не лише оптимізація виробництва й розподілу енергії, а й формування нової моделі енергетичних ринків, більш децентралізованих, гнучких і сталих [3].

Одним із найбільш перспективних рішень у цьому контексті є розбудова локальних мікромереж на базі відновлюваних джерел енергії. Такі мікросистеми, поєднані цифровими платформами, дають змогу не лише ефективно використовувати надлишки енергії, а й залучати до процесу генерації широке коло учасників — домогосподарства, МСП, фермерські господарства. Вони забезпечують гнучкість і стійкість енергосистем, особливо в умовах зовнішніх загроз чи інфраструктурних вразливостей [3].

Для ОПОШ цифрово-зелений симбіоз відкриває можливості створення нових енергетичних хабів у країнах-учасницях, зміцнення енергетичної безпеки та посилення регіональної кооперації. Це також сприяє досягненню низки глобальних цілей сталого розвитку, таких як доступність енергії, зменшення шкідливих викидів, екологізація споживання та інклюзивне зростання.

У такому поєднанні цифровізація і зелена інфраструктура стають не лише інструментами модернізації, а й новою моделлю економічного зростання в рамках ОПОШ — більш стійкою, децентралізованою і технологічно інклюзивною.

На тлі зростаючої глобальної конкуренції та економічної взаємозалежності, Ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) дедалі активніше використовує м'яку силу як інструмент зовнішньої політики Китаю. Одним із ключових каналів реалізації цього підходу є розвиток культурної дипломатії та міжлюдських зв'язків, зокрема через підтримку міжнародного туризму.

Розвиток культурного туризму в межах ОПОШ має багатовекторне значення. По-перше, він сприяє зменшенню регіональних диспропорцій шляхом активізації відсталих територій і відкриття їхнього туристичного потенціалу. По-друге, туризм слугує інструментом поглиблення міжкультурного діалогу, що особливо актуально для держав із відмінними історичними, релігійними та політичними традиціями. По-третє, він посилює економічну синергію в суміжних галузях — транспорті, готельному бізнесі, торгівлі та креативних індустріях [39, с. 614].

Китай активно інвестує у створення культурних маршрутів, ініціює фестивалі, виставки, форуми та освітні програми, які дозволяють формувати позитивний образ країни серед населення держав-учасниць. Особливу увагу приділено спільним ініціативам у сферах археології, охорони спадщини, кіноіндустрії та визнанню об'єктів у списку Світової спадщини ЮНЕСКО. Розвиток інфраструктури в рамках ОПОШ — автошляхів, залізниць, портів, аеропортів — сприяє розширенню туристичних потоків, посилюючи ефект культурного обміну [39, с. 613].

Водночас туризм у межах ОПОШ виконує не лише економічну, а й стратегічну функцію. Він створює платформу для довгострокової політичної довіри та культурного зближення, що є критично важливим для сталості та завершення інфраструктурних проєктів. У цьому сенсі ОПОШ позиціонується

як не тільки економічна, але й цивілізаційна ініціатива, яка прагне гармонізувати культурні різниці та стимулювати формування спільного гуманістичного простору.

Важливим завданням є адаптація культурно-туристичних програм до регіональних умов. Провінції, розташовані вздовж маршрутів ОПОШ, мають використовувати власні унікальні ресурси для створення конкурентних продуктів і підсилення своєї культурної ідентичності. Це передбачає формування гнучкої політики, що дозволяє трансформувати місцеві активи в привабливі туристичні пропозиції, з одночасним врахуванням економічного рівня розвитку.

У такий спосіб туризм і культурна дипломатія стають не лише доповненням до інфраструктурної складової ОПОШ, а й потужним чинником «м'якого» проникнення Китаю в соціальні структури країн-партнерів. Створення позитивного образу, взаємна культурна інтеграція та формування довіри — ключові компоненти успіху ОПОШ у довгостроковій перспективі [39, с. 624].

На тлі тривалої критики, пов'язаної з «борговою пасткою», питання реструктуризації та ефективного управління боргами постає як одна з ключових перспектив трансформації ініціативи «Один пояс, один шлях» у коротко- та середньостроковій перспективі. Якщо не вжити цілісних заходів щодо зниження боргового тиску, зберігається висока ймовірність затяжної боргової кризи, яка уповільнюватиме економічне зростання країн-учасниць, підриватиме фінансову стабільність і ускладнюватиме реалізацію міжнародних програм розвитку. Натомість системне вирішення цієї проблеми дозволить сконцентрувати зусилля на політиці розвитку та модернізації [50, с. 35].

Серед потенційно результативних рішень вирізняються два ключові напрями: залучення нових інвесторів та створення ефективного механізму централізованого управління суверенними борговими зобов'язаннями. Щодо першого вектора, китайське керівництво вже вживає заходів для зміни сприйняття ініціативи як закритого «клубу». У ранній фазі реалізації ОПОШ

переважну більшість рішень ухвалювали китайські державні банки та корпорації, що призвело до монополізації ринків і обмеженого доступу для зовнішніх партнерів. Така модель спричинила «ефект залежності шляху», який Пекіну наразі доводиться долати [30, с. 20].

У відповідь на ці виклики Китай посилює дипломатичні зусилля, прагнучи змінити образ ОПОШ та підкреслити її інклюзивність. У 2019 році Міністерство фінансів КНР підписало меморандум про взаєморозуміння з вісьмома провідними багатосторонніми банками розвитку. Цей документ започаткував діяльність Центру багатосторонньої співпраці з фінансування розвитку (MCDF), який має стати майданчиком для підвищення прозорості, комунікації та координації між країнами-учасницями та міжнародними фінансовими інститутами. Паралельно з цим Пекін розвиває двосторонні проєкти, підписуючи угоди про третє ринкове партнерство з Францією, Італією, Іспанією, Японією та Португалією. Попри це, приватний капітал залишається обережним, а довіра з боку іноземних інвесторів – обмеженою [30, с. 20].

Окрім залучення нових інвесторів, доцільним кроком може стати створення спеціалізованої інституції з управління суверенними борговими активами. Такий підхід дозволив би централізувати процес реструктуризації, зменшити навантаження на основні фінансові установи — насамперед China Eximbank та China Development Bank — і підвищити загальну ефективність управління. Виведення проблемних активів за межі балансів банків забезпечить їм більшу гнучкість у кредитній діяльності без шкоди для їх фінансової стабільності.

Крім фінансових переваг, централізоване управління сприятиме посиленню контролю над політичними ризиками та забезпечить узгодженість у міжнародних переговорах. Єдина команда з реструктуризації отримає можливість ефективно комунікувати з партнерами, формувати стратегії, адаптовані до геополітичного контексту, та використовувати сучасну аналітику для управління ризиками. Подібна інституціональна гнучкість також розширить інструментарій зовнішньої політики Китаю, дозволяючи вчасно і точно

реагувати на виклики, пов'язані з борговим навантаженням держав-партнерів [50, с. 34].

Таким чином, нова боргова архітектура може стати запорукою довгострокової життєздатності ОПОШ. Вона не лише зміцнить довіру інвесторів, а й забезпечить сталість фінансування, зменшить ризики повторення криз та сприятиме переходу до більш відповідального і прозорого економічного партнерства в межах ініціативи.

Отже, незважаючи на критику та конкуренцію, ініціатива «Один пояс, один шлях» продовжує демонструвати здатність до трансформації та адаптації до глобальних викликів. Зосередження на цифровізації, зеленій інфраструктурі, культурному туризмі та фінансовій стабільності свідчить про прагнення Китаю переосмислити ОПОШ як платформу сталого, інклюзивного й технологічно орієнтованого розвитку. Реалізація окреслених напрямів стане ключовим чинником для підвищення привабливості ініціативи та забезпечення її стійкого довгострокового розвитку в умовах нової гео економічної реальності.

Висновки до розділу 2

Ініціатива «Один пояс, один шлях», попри свій стратегічний масштаб і безпрецедентний обсяг реалізованих проєктів, продовжує залишатися предметом критики з боку міжнародної спільноти. Найчастіше до її вразливих місць відносять відсутність прозорості в процесі прийняття рішень, екологічні загрози, асиметричні фінансові відносини з країнами-партнерами та потенційні боргові ризики. Частина таких звинувачень має під собою об'єктивне підґрунтя, однак значна частина — це результат геополітичного позиціонування, інформаційних кампаній та спрощених інтерпретацій окремих кейсів.

У цьому контексті важливо не лише фіксувати вразливості ОПОШ, а й визнавати наявні зусилля з боку Китаю щодо їх подолання. Зокрема, останні роки позначені активним просуванням «зеленого» підходу до інфраструктури, пошуками моделей реструктуризації боргів, інституційним відкриттям до нових

партнерів і підтримкою таких перспективних напрямів, як цифровізація та культурна дипломатія. Це свідчить про поступову адаптацію Ініціативи до сучасних глобальних викликів і зростання її стратегічної гнучкості.

Конкуренція з боку альтернативних ініціатив, зокрема PGII, Global Gateway, TRACECA та проєкт Mausam, поступово посилюється. Хоча ці проєкти поки що не наблизилися до масштабів ОПОШ, їхня підтримка з боку провідних політичних акторів, акцент на інклюзивності, сталому розвитку й інституційній прозорості дозволяє їм позиціонуватися як потенційно привабливі моделі співпраці для країн Глобального Півдня. У перспективі вони можуть стати реальними конкурентами для китайської ініціативи. Враховуючи те, що ще десять років тому сама Ініціатива ОПОШ була сприйнята з недовірою, не можна виключати подібного сценарію й для її нинішніх конкурентів.

У такій ситуації критично важливим стає переосмислення ОПОШ не як закритої, гіперцентралізованої стратегії, а як відкритої платформи, яка вчиться на власному досвіді та спирається на аналіз успіхів і помилок аналогічних проєктів. Тільки за умови гнучкого управління, прозорого фінансування, залучення ширшого кола партнерів і уваги до соціально-культурного виміру Китай зможе не лише зберегти домінування своєї ініціативи, але й адаптувати її до нового етапу глобалізації. Такий підхід дасть змогу уникнути стратегічної інерції й забезпечити ОПОШ справжню стійкість у довгостроковій перспективі.

ВИСНОВКИ

Ініціатива «Один пояс, один шлях», започаткована Китаєм у 2013 році, є не лише масштабним інфраструктурним проєктом, а й комплексним інструментом геоекономічної трансформації, який охоплює широкий спектр економічних, політичних, культурних та екологічних вимірів. Вона засвідчує прагнення Пекіна виступити не просто постачальником товарів, а архітектором нової глобальної парадигми розвитку, заснованої на взаємозв'язку, інклюзивності та багатосторонньому співробітництві.

У ході дослідження було встановлено, що передумови виникнення ОПОШ ґрунтуються як на історичних зв'язках між Сходом і Заходом (зокрема у формі Великого шовкового шляху), так і на сучасних викликах — внутрішньоекономічному дисбалансі регіонів Китаю, необхідності зміцнення ресурсної безпеки, а також зростаючій конкуренції за глобальний вплив. У цьому контексті ініціатива виступає як механізм внутрішньої модернізації, зовнішньої експансії та формування нової конфігурації світової економіки.

Розглянувши ключові напрями реалізації ОПОШ— Економічний та Морський шляхи, — було виявлено, що їх географія охоплює понад 150 країн на всіх континентах, а стратегічні вектори охоплюють не лише логістику, а й цифрову трансформацію, енергетику, зелену інфраструктуру, туризм та культурну дипломатію. При цьому для кожного регіону Китай формує гнучку модель співпраці, орієнтовану на локальні особливості, що робить ініціативу привабливою для багатьох країн, особливо Глобального Півдня.

Центральна Азія стала одним із ключових стартових майданчиків для реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях». Саме з країнами цього регіону Китай уклав перші двосторонні домовленості, і саме тут було розміщено значну частину сухопутних маршрутів нового Шовкового шляху. Центральна Азія не лише забезпечує транзитне сполучення між Китаєм та Європою, а й виступає джерелом важливих енергетичних та мінеральних ресурсів, що посилює її стратегічне значення.

Регіон Південно-Східної Азії та Океанії виконує центральну роль у розвитку «Морського шовкового шляху XXI століття». В межах цієї ініціативи Китай активно інвестує у розширення портової інфраструктури, морських торговельних маршрутів та логістичних вузлів. При цьому він прагне посилити власну присутність у регіоні, де традиційно домінували США та Японія, зміщуючи баланс геоекономічного впливу.

Країни Центральної та Східної Європи відіграють важливу роль у просуванні ініціативи на європейському напрямі. Їхнє залучення дозволяє Пекіну не лише активізувати товарообіг між Європою та Азією, а й поступово інтегруватися в європейські логістичні ланцюги. Крім того, розвиток інфраструктури в цих країнах сприяє налагодженню взаємин з країнами Західної Європи та пришвидшує доступ до високотехнологічних ринків.

В Африці ініціатива «Один пояс, один шлях» реалізується переважно через масштабні інфраструктурні проєкти — будівництво доріг, портів, електростанцій, а також об'єктів енергетики й телекомунікацій. Китай став найбільшим зовнішнім інвестором у цьому регіоні, що сприяє економічному зростанню, проте водночас викликає занепокоєння щодо потенційного боргового тиску на окремі країни-реципієнти.

Південна Азія, яка раніше розглядалася як перспективний напрям ОПОШ завдяки активній взаємодії з Індією, зіткнулася з низкою ускладнень. Погіршення китайсько-індійських відносин, зокрема через прикордонні конфлікти та стратегічне партнерство Китаю з Пакистаном, обмежило можливості для поглиблення співпраці. Утім, деякі країни регіону, як-от Шрі-Ланка чи Бангладеш, залишаються важливими партнерами в межах ініціативи.

Латинська Америка приєдналася до ініціативи відносно нещодавно, проте демонструє поступове зростання залученості. Китай зосереджує увагу на інвестиціях у транспортну, енергетичну та цифрову інфраструктуру регіону, що свідчить про початок повноцінної інтеграції Латинської Америки в архітектуру ОПОШ.

Участь різних регіонів у реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» засвідчує її гнучкість і стратегічну адаптивність. Китай успішно моделює співпрацю відповідно до специфіки кожного регіону — від транзитної Центральної Азії до ресурсної Африки й технологічно розвиненої Європи. Такий підхід дозволяє Пекіну не лише посилювати глобальну присутність, а й формувати багатовекторну систему взаємовигідних зв'язків, що охоплює політичні, економічні й культурні аспекти.

Для країн-учасниць ініціатива «Один пояс, один шлях» відкриває низку важливих можливостей. Передусім йдеться про доступ до масштабних інвестицій у транспортну, енергетичну та цифрову інфраструктуру, які ці країни самотійно не завжди можуть собі дозволити. Розбудова залізниць, портів, автошляхів, логістичних центрів і телекомунікаційних мереж сприяє не лише покращенню внутрішньої мобільності, а й інтеграції у регіональні та глобальні ланцюги постачання. Це створює умови для активізації торгівлі, зростання зайнятості, покращення інвестиційного клімату та підвищення загального рівня економічного розвитку.

Крім того, участь в ОПОШ зміцнює взаємозв'язки не лише з Китаєм, а й між самими країнами-учасницями, особливо сусідніми. Це сприяє регіональній кооперації, міждержавному діалогу та формуванню спільних платформ розвитку. У багатьох випадках проекти в межах ініціативи допомагають країнам диверсифікувати зовнішньоекономічні зв'язки, подолати інфраструктурну відсталість і стати повноцінними учасниками глобального економічного процесу. Таким чином, ОПОШ відіграє роль важливого каталізатора модернізації національних економік та зміцнення багатосторонньої співпраці.

Водночас аналіз показав, що ОПОШ стикається з низкою значущих викликів, які загрожують довгостроковій стабільності та ефективності проекту. Одним із найбільш резонансних є звинувачення у створенні боргової залежності, зокрема щодо країн Глобального Півдня, що активно залучають китайські кредити для реалізації інфраструктурних проектів. У ряді випадків

таке фінансування дійсно супроводжувалося високими борговими зобов'язаннями, але загалом ситуація значно складніша й неоднозначна. Багато країн демонструють здатність до автономного управління боргами, а самі умови кредитування часто є пільговими або стратегічно гнучкими.

Крім того, проєкт критикують за недостатню прозорість фінансових механізмів, відсутність відкритих тендерних процедур і ризики корупції в приймаючих державах. Екологічні аспекти також викликають занепокоєння: деякі інфраструктурні об'єкти реалізовувалися без належної оцінки впливу на довкілля або в екологічно вразливих зонах. Також зберігаються побоювання щодо політичної мотивації Китаю та ймовірного зміцнення залежності країн-партнерів від Пекіна не лише в економічному, а й у геостратегічному вимірі. Сукупність цих факторів стала підґрунтям для активної критики з боку окремих держав і міжнародних інституцій, а також спонукала до запуску альтернативних ініціатив — таких як Global Gateway (ЄС), PGII (США та G7), TRACECA (Європа–Азія), Mausam (Індія).

Global Gateway (ЄС) — стратегія Європейського Союзу, спрямована на розвиток сталих і прозорих інфраструктурних проєктів по всьому світу з акцентом на цифрову, енергетичну та транспортну інфраструктуру. ЄС обіцяє інвестувати до 300 млрд. євро до 2027 року, позиціонуючи ініціативу як «етичну» альтернативу ОПОШ, яка базується на демократичних цінностях, ESG-принципах і партнерстві без боргової залежності.

PGII (США та G7) — ініціатива країн Великої сімки з мобілізації 600 млрд. доларів для підтримки інфраструктури у країнах, що розвиваються. Вона протистоїть ОПОШ, просуваючи відкриті ринки, інновації та стратегічну незалежність партнерів, з особливим акцентом на цифровізацію, «зелену» енергетику та охорону здоров'я.

TRACECA — регіональний транспортний коридор, що з'єднує Європу, Кавказ і Азію. Хоча має обмежений масштаб, ініціатива є важливою альтернативою для регіональної логістики, особливо в умовах зростання попиту на безпечні маршрути після 2022 року.

Проект Mausam (Індія) — культурно-інфраструктурна ініціатива, орієнтована на відновлення морських зв'язків Індії в Індійському океані. Має символічне значення як м'яка альтернатива Морському шовковому шляху Китаю, з фокусом на культурну спадщину, дипломатію та розвиток портів.

Незважаючи на різноманіття запропонованих інфраструктурних ініціатив, жодна з них наразі не здатна повністю зрівнятися з масштабами та впливом ОПОШ. PGII зіткнулася з труднощами у мобілізації заявлених коштів і досі не продемонструвала чіткого механізму фінансування. TRACECA й Mausam мають обмежене географічне охоплення, мінімальну підтримку з боку інвесторів та не володіють інструментами глибокої економічної інтеграції. На цьому тлі лише Global Gateway виглядає як відносно конкурентоспроможна альтернатива, завдяки прозорій політиці інвестування, затвердженому фінансуванню та високому рівню довіри до європейських інституцій. Саме ця ініціатива сьогодні здатна хоча б частково збалансувати зростаючий вплив Китаю в інфраструктурній дипломатії.

На тлі загострення глобальної конкуренції Китай активно трансформує свою стратегію: впроваджуються компоненти цифрового шовкового шляху, елементи сталого розвитку, посилюється багатостороннє співробітництво та реструктуризується модель фінансування інфраструктурних проєктів. Залучення міжнародних партнерів і модернізація підходів свідчать про прагнення Пекіна адаптувати ОПОШ до нових глобальних умов та зберегти її актуальність у довгостроковій перспективі.

Одним із ключових напрямів трансформації є акцент на прозорість і стійкість: китайські банки починають активніше впроваджувати ESG-підходи, а нові інфраструктурні угоди супроводжуються більшим залученням місцевих партнерів і прозорішими умовами фінансування. Крім того, зростає роль нефінансових інструментів — культурної дипломатії, цифрової інфраструктури та освітніх програм, які формують позитивний імідж Китаю за межами економіки.

Почавшись як спроба Китаю зміцнити свої глобальні позиції та конкурувати зі Сполученими Штатами за геоекономічне лідерство, ініціатива «Один пояс, один шлях» поступово трансформувалася у масштабну багатоформатну платформу, що охоплює десятки напрямів співпраці — від інфраструктури до культури, від торгівлі до цифрових технологій. Ініціатива переросла початкову ідею інфраструктурного проєкту та значно розширила сферу свого впливу. Сьогодні ж вона є водночас потужним стимулом для економічного зростання та інструментом формування нових правил гри у глобальному середовищі. Її подальше успішне функціонування залежатиме від здатності Китаю враховувати зростаючу критику, підвищувати прозорість, зміцнювати інституційну основу співпраці та зберігати стратегічну гнучкість у змінному міжнародному ландшафті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Голянич Б. Геополітичний та економічний вплив російсько-української війни на китайську ініціативу «Один пояс, один шлях». *Медіафорум: аналітика, прогнози, інформаційний менеджмент: науковий журнал*. 2024. № 14. С. 106–121. URL: <https://journals.chnu.edu.ua/mediaforum/article/view/585> (дата звернення: 20.05.2025).
2. Лагодієнко В. М. Вплив ініціативи "Один пояс, один шлях" на взаємодію між країнами учасницями. Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин. Матеріали XX всеукраїнської науково-практичної конференції (28 лютого 2025 року, м. Харків, Україна) - Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2025. (PDF 345 с.) с. 110-114. URL: <https://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/4e03372736a97788dcbc31ed113dcf04.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
3. Липов В. Цифровізація у сфері відновлюваної енергетики: енергетичні мікромережі як інструмент сталого розвитку. 2023. С. 73-77. URL: <https://ir.kneu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/5698347f-4165-4259-a1ad-a96373312f44/content> (дата звернення: 20.05.2025).
4. Рошко С. М., Феделеш М. В. Економічна дипломатія Китаю в умовах реалізації проєкту «Один пояс – один шлях». 2020. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/31538/1/Тези_Рошко%2СФеделеш.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
5. Таран М. Китайська ініціатива Один пояс – один шлях та стратегічні виклики для США. *Американська історія та політика*. 2017. № 4. С. 139–151. URL: https://scholar.google.com.ua/citations?view_op=view_citation&hl=uk&user=YLQ7iM0AAAAJ&citation_for_view=YLQ7iM0AAAAJ:YsMSGlbcyi4C (дата звернення: 20.05.2025).

6. Українець Л. А. Ініціатива Пояс і Шлях як основа нарощування економічної експансії Китаю. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. № 24 (3). С. 109–113. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Nvuumevcg_2019_24\(3\)_22](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Nvuumevcg_2019_24(3)_22) (дата звернення: 20.05.2025).
7. Фесенко М. В. Роль ініціативи «Один пояс, один шлях» у трансформації міжнародного порядку. *Problems of World History*. 2024. № 26. С. 137–154. URL: <https://journal.ivinas.gov.ua/pwh/article/view/307> (дата звернення: 20.05.2025).
8. Чжан Лу. Економічний пояс Шовкового шляху: історія, розвиток, перспективи. *Наукові праці МАУП*. 2016. № 50. С. 154–158. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Npmaup_2016_50_31 (дата звернення: 20.05.2025).
9. Чжоу В. Геостратегія глобалізації «Один пояс, один шлях» для Китаю та країн, що знаходяться на цьому шляху. 2021. URL: <https://ir.kneu.edu.ua/items/b174dfea-b5a9-4dc9-a45c-eb18e378a4ed> (дата звернення: 20.05.2025).
10. Abdollahpour B., Falarti M. M., Izadi F. China's Belt and Road Initiative amid Obama's Negligence and Trump's pessimism. *The World of the Orient*. 2022. №3 (116). P. 138-159. URL: <https://doi.org/10.15407/orientw2022.03.138>
11. Abels Joscha, Hans-Jürgen Bieling. Infrastructures of globalisation. Shifts in global order and Europe's strategic choices. *Competition and Change*. 2023. P. 516–533. URL:

<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/10245294221130119> (дата звернення: 20.05.2025).

12. Ahmad Fahad. Securitization of US–China Relations: A Catalyst for Confrontation. *Governance and Society Review*. 2023. № 2.1. Р. 118–145. URL: <https://journals.unt.edu.pk/index.php/gsr/article/view/4479> (дата звернення: 20.05.2025).
13. Aoyama Rumi. ‘One belt, one road’: China's new global strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*. 2016. № 5.2. Р. 3–22. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/24761028.2016.11869094> (дата звернення: 20.05.2025).
14. Beeson Mark, Corey Crawford. Putting the BRI in perspective: History, hegemony and geoeconomics. *Chinese Political Science Review*. 2023. № 8.1. Р. 45–62. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s41111-022-00210-y.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
15. Boston University Global Development Policy Center. How Innovative Financing Mechanisms Can Green the Belt and Road Initiative. 18.09.2023. URL: <https://www.bu.edu/gdp/2023/09/18/how-innovative-financing-mechanisms-can-green-the-belt-and-road-initiative/> (дата звернення: 20.05.2025).
16. China Global Investment Tracker. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата звернення 15.04.2025).
17. China Railway Express. URL: <https://www.crexpress.cn/en/#/> (дата звернення 21.04.2025).
18. De Soyres François, Alen Mulabdic, Michele Ruta. Common transport infrastructure: A quantitative model and estimates from the Belt and Road Initiative. *Journal of Development Economics*. 2020. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0304387819307345> (дата звернення: 20.05.2025).

19. Digitalisation and Connectivity in the Belt and Road Initiative. URL: <https://opengovasia.com/2023/06/29/digitalisation-and-connectivity-in-the-belt-and-road-initiative/> (дата звернення 12.05.2025).
20. Dou Qingying, et al. Prospects for the development of rural tourism in China in the context of the One Belt, One Road initiative. *Salud, Ciencia y Tecnología – Serie de Conferencias*. 2024. № 3. URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9872593> (дата звернення: 20.05.2025).
21. Du Michael M. China's 'One Belt, One Road' initiative: Context, focus, institutions, and implications. *The Chinese Journal of Global Governance*. 2016. № 2.1. P. 30–43. URL: https://brill.com/view/journals/cjgg/2/1/article-p30_2.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
22. European Comission. Global Gateway. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en (дата звернення 21.04.2025).
23. EY (Ernst & Young). Empowering High-Quality Development of the Belt and Road with Focus on Green and Digital Economic Growth. 10.10.2023. URL: https://www.ey.com/en_cn/newsroom/2023/10/empowering-high-quality-development-of-the-belt-and-road-with-focus-on-green-and-digital-economic-growth (дата звернення: 20.05.2025).
24. Factsheet on the G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII). URL: <https://www.g7italy.it/wp-content/uploads/ANNEX-I-G7-PGII-Factsheet-2024.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
25. Factsheet on the G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment. URL: <https://www.mofa.go.jp/files/100506918.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
26. Flint Colin, Hassan Noorali. The relationality of geopolitical codes: the example of the Belt and Road Initiative. *Asian Geographer*. 2024. № 41.1. P. 1–19. URL: <https://iag.ir/wp-content/uploads/2023/06/5aea5872-cf9f-40f1-8bb2-372972d53a2a.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).

27. Frankopan P. *The Silk Roads: A New History of the World*. Vintage, 2016.
URL:
https://books.google.pl/books/about/The_Silk_Roads.html?id=9RBsCQAAQBAJ&redir_esc=y (дата звернення: 20.05.2025).
28. Gehrke Tobias. EU open strategic autonomy and the trappings of geoeconomics. *European Foreign Affairs Review*. 2022. URL:
https://www.egmontinstitute.be/app/uploads/2022/06/EU-Open-Strategic-Autonomy_Gehrke_2022.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
29. Gonçalves A. China's 'One Belt, One Road' Initiative. *Just Economics. Pyrex Journal of Political Science And International Relations*. 2017. № 3.2. P. 13–29. URL: https://www.academia.edu/38356056/China_OBOR_PyrexJournal (дата звернення: 20.05.2025).
30. Gordon David F., Haoyu Tong, Tabatha Anderson. Beyond the Myths – Towards a Realistic Assessment of China's Belt and Road Initiative: The Security Dimension. *International Institute for Strategic Studies*. 2020. URL:
<https://ispmyanmarchinadesk.com/wp-content/uploads/2020/12/BRI-Report-Two-Beyond-the-Myths-Towards-a-Realistic-Assessment-of-Chinas-Belt-and-Road-Initiative.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
31. Green Finance and Development Center. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024. URL: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/> (дата звернення: 15.04.2025).
32. Green Finance and Development Center. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). URL: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> (дата звернення: 15.04.2025).
33. Habibjonov Usmonjon. General structure, investment attractiveness and investment environment of China's 'One Belt, One Road' program. *Nordic_Press*. 2024. URL:
<https://research.nordicuniversity.org/index.php/nordic/article/view/1202> (дата звернення: 20.05.2025).

34. Hillman Jonathan E. The Emperor's New Road: China and the Project of the Century. *Yale University Press*. 2020. URL: https://books.google.pl/books?hl=uk&lr=&id=xrHjDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=P1&dq=The+Emperor%27s+New+Way:+China+and+the+Project+of+the+Century&ots=1egR_IUtQz&sig=qeaGPiT7jkb6Umq7TtQWDQjaOAs&redir_esc=y#v=onepage&q=The%20Emperor's%20New%20Way%3A%20China%20and%20the%20Project%20of%20the%20Century&f=false (дата звернення: 20.05.2025).
35. Hongyuan Yu, Wang Wanfa. Green Belt and Road Initiative: Progress, Challenges and Pathways. *China Int'l Stud.* 2021. № 87. P. 132-151. URL: <http://cnsites.chinadaily.com.cn/2023wacsen/att/site17/20231117/1700190656165.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
36. Hoque Md Mahmudul, Riffat Ara Zannat Tama. China's Belt and Road initiative: Global politics and implications. 2020. URL: <https://philpapers.org/archive/HOQCBA.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
37. Hu Wei, et al. Geopolitical risk evolution and obstacle factors of countries along the Belt and Road and its types classification. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2023. № 20.2. URL: <https://www.mdpi.com/1660-4601/20/2/1618> (дата звернення: 20.05.2025).
38. Isaac Ankrah. Towards a Lush Legacy: The Green Shift of the Belt and Road Initiative. *Africa-China Centre for Policy and Advisory*. 08.12.2023. URL: <https://africachinacentre.org/towards-a-lush-legacy-the-green-shift-of-the-belt-and-road-initiative/> (дата звернення: 20.05.2025).
39. Jiang S., J. Hong, A. Kakar. The Role of Intercultural Communication in the Success of BRI. *Journal of Xi'an Shiyou University, Natural Science Edition*. 2023. URL: <https://www.xisdjxsu.asia/V19I02-53.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
40. Karamustafa Osman, Ali Ihsan Kahraman. The East–West Transportation Corridor TRACECA and Its Implications for Sub-regional Development: The Case of the Black Sea Region of Turkey. *Transportation Politics and Economics*

- in *Eurasia. Caucasus International*. 2016. P. 127–140. URL: https://www.researchgate.net/profile/Ali-Kahraman-4/publication/383872079_The_East-West_Transportation_Corridor_TRACECA_and_Its_Implications_for_Sub-regional_Development_The_Case_of_the_Black_Sea_Region_of_Turkey/links/66def3fcb1606e24c21cd13a/The-East-West-Transportation-Corridor-TRACECA-and-Its-Implications-for-Sub-regional-Development-The-Case-of-the-Black-Sea-Region-of-Turkey.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
41. Karasu Yiğit. A GEOPOLITICAL ANALYSIS OF BELT AND ROAD INITIATIVE FROM PERSPECTIVE OF CHINA. *Paradoks Ekonomi Sosyoloji ve Politika Dergisi*. 2023. № 19.2. P. 113–133. URL: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/3419930> (дата звернення: 20.05.2025).
 42. Karjalainen T. The EU's Global Gateway: Building Connectivity as a Policy. *FIIA Working Paper*. 2022. URL: https://www.fiia.fi/wp-content/uploads/2022/02/wp127_the-eus-global-gateway_building-connectivity-as-a-policy_tyne-karjalainen.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
 43. Khanal Shaleen, Hongzhou Zhang. Ten years of China's Belt and Road Initiative: A bibliometric review. *Journal of Chinese Political Science*. 2024 P. 361–395. URL: https://www.researchgate.net/profile/Shaleen-Khanal/publication/375855778_Ten_Years_of_China's_Belt_and_Road_Initiative_A_Bibliometric_Review/links/65689ed0b86a1d521b1c3e10/Ten-Years-of-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-A-Bibliometric-Review.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
 44. Le Tho V., Ruoling Fan. Digital twins for logistics and supply chain systems: Literature review, conceptual framework, research potential, and practical challenges. *Computers and Industrial Engineering*. 2024. URL: <https://arxiv.org/pdf/2311.17317> (дата звернення: 20.05.2025).
 45. Li Bowen, Zijing Zhang, Zhaoyong Zhang. The impact of the Belt and Road Initiative on green innovation and innovation modes: Empirical evidence from

- Chinese listed enterprises. *Frontiers in Environmental Science*. 2024. № 11. URL: <https://www.frontiersin.org/journals/environmental-science/articles/10.3389/fenvs.2023.1323888/full> (дата звернення: 20.05.2025).
46. Li Y., Li D., Liu Y., Shou Y. Digitalization for supply chain resilience and robustness: The roles of collaboration and formal contracts. *Frontiers of Engineering Management*. 2023. P. 5–19. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s42524-022-0229-x.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
 47. Liu Kerry. The Chinese debt trap diplomacy narrative: An empirical analysis. *Statistics, Politics and Policy*. 2023. P. 19–44. URL: <https://www.degruyterbrill.com/document/doi/10.1515/spp-2022-0017/html> (дата звернення: 20.05.2025).
 48. Lu Yuxin, Joanna Wolszczak-Derlacz. The impact of China's One-Belt One-Road initiative on international trade and global value chains. *Asia-Pacific Journal of Accounting & Economics*. 2025. № 32.1. P. 163–180. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/246279/1/WP-GUTFME-A-62-Lu-Wolszczak-Derlacz.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
 49. Ly Bora. Challenge and Perspective for Digital Silk Road. *Cogent Business & Management*. 2020. № 7.1. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/23311975.2020.1804180> (дата звернення: 20.05.2025).
 50. Makoff Gregory, Théo Maret, Logan Wright. Sovereign Debt Restructuring with China at the Table: Forward Progress but Lost Decade Risk Remains. 2025. URL: <https://dash.harvard.edu/server/api/core/bitstreams/3c066e8d-12f0-46f5-aba6-0a92f0dcc2ed/content> (дата звернення: 20.05.2025).
 51. Mau Karsten, Rosalie Seuren. One belt, one road, one way? Where European exporters benefit from the new silkroad. *Review of World Economics*. 2023. № 159.2. P. 257–297. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s10290-022-00467-0.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).

52. Mehrotra Abhinav, Biswanath Gupta. Opinion The 'Debt Trap' Diplomacy Card China Plays in BRI and Its Consequences. 2023. URL: https://www.researchgate.net/profile/Abhinav-Mehrotra-2/publication/375090781_The_'Debt_Trap'_Diplomacy_Card_China_Plays_in_BRI_and_its_Consequences/links/6540dce6ff8d8f507cdc25ca/The-Debt-Trap-Diplomacy-Card-China-Plays-in-BRI-and-its-Consequences.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
53. Mouritz Frank. Implications of the COVID-19 pandemic on China's Belt and Road Initiative. 2020 P. 115–124. URL: https://connections-qj.org/system/files/19.2.09_mouritz_covid-china_belt_road_initiative.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
54. Peng Nian, Ming Yu Cheng. The Reality and Myth of BRI's Debt Trap. *Research paper*. 2024. URL: https://www.researchgate.net/profile/Sypha-Chanthavong/publication/379914134_Laos-China_Railway_Legal_Social_Economic_and_Environmental_Perspectives/links/66d58ee02390e50b2c26a828/Laos-China-Railway-Legal-Social-Economic-and-Environmental-Perspectives.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
55. Piedade Rafaela De Pieri. A Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) no contexto da competição estratégica sino-americana e ascensão chinesa na geopolítica mundial. 2024. URL: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/43411/2/PartnershipForGlobal.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
56. Qeios. Project Mausam: India's Cultural Strategy for the Indian Ocean. URL: <https://www.qeios.com/read/R0B2NK> (дата звернення 21.04.2025).
57. Ray Himanshu Prabha. Sailing Ships, Naval Expeditions and 'Project Mausam'. *India Quarterly*. 2020. P. 411–424. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0974928420936133> (дата звернення: 20.05.2025).
58. Sarker Md Nazirul Islam, et al. One Belt One Road initiative of China: Implication for future of global development. *Modern Economy*. 2018. P. 623–

638. URL: https://www.scirp.org/pdf/me_2018041715192752.pdf (дата звернення: 20.05.2025).
59. Schulhof Vera, Detlef Van Vuuren, Julian Kirchherr. The Belt and Road Initiative (BRI): What will it look like in the future? *Technological Forecasting and Social Change*. 2022. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S004016252100740X> (дата звернення: 20.05.2025).
60. Scull Danny, Claire Healy. One Vision in Three Plans: Build Back Better World and the G7 Global Infrastructure Initiatives. *E3G*. 2022. URL: <https://www.e3g.org/wp-content/uploads/B3W-G7-Report-E3G.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
61. Tagliapietra Simone. The European Union's Global Gateway: An institutional and economic overview. *The World Economy*. 2024. № 47.4. P. 1326–1335. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdfdirect/10.1111/twec.13551> (дата звернення: 20.05.2025).
62. TRACECA. URL: <https://traceca-org.org/en/about-traceca/> (дата звернення 21.04.2025).
63. Triolo Paul, et al. The Digital Silk Road: Expanding China's Digital Footprint. *Eurasia Group*. 2020. № 8. P. 1–13. URL: <https://www.eurasiagroup.net/files/upload/Digital-Silk-Road-Expanding-China-Digital-Footprint.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
64. Turker Hasim. From Cooperation to Competition: The Evolution of the US-China Relations since the Cold War. *ASIAN Journal of International Peace & Security (AJIPS)*. 2023. № 7.3. P. 1–22. URL: <http://www.ajips-org.fairlips.org/index.php/ajips/article/view/2023-vol-07-issue-3-from-cooperation-to-competition/pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
65. Von Richthofen Ferdinand. China: Ergebnisse eigener Reisen, und darauf gegründeter Studien. Verlag von Dietrich Reimer. 1877. URL: [https://books.google.pl/books?hl=uk&lr=&id=PvQ-AMGnGmgC&oi=fnd&pg=PR17&dq=Richthofen,+F.+von+\(1877\).+China:+Er](https://books.google.pl/books?hl=uk&lr=&id=PvQ-AMGnGmgC&oi=fnd&pg=PR17&dq=Richthofen,+F.+von+(1877).+China:+Er)

[gebnisse+eigener+Reisen+und+darauf+gegründeter+Studien.+Berlin:+Dietrich+Reimer.&ots=ih2QuNC4xq&sig=kay8E-eT4xk6Q_ClrdeRjxlam78&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://www.researchgate.net/profile/Jaffar-Abbas/publication/371789228_The_Impact_of_Economic_Corridor_and_Tourism_on_Local_Community's_Quality_of_Life_under_One_Belt_One_Road_Context/links/649556ebc41fb852dd272bc4/The-Impact-of-Economic-Corridor-and-Tourism-on-Local-Communitys-Quality-of-Life-under-One-Belt-One-Road-Context.pdf?origin=journalDetail&tp=eyJwYWdlIjoiam91cm5hbERldGFpbCJ9) (дата звернення: 20.05.2025).

66. Wang S., Abbas J., Al-Sulati, K. I., Shah S. A. R. The impact of economic corridor and tourism on local community's quality of life under One Belt One Road context. *Evaluation Review*. 2024. P. 312–345. URL: https://www.researchgate.net/profile/Jaffar-Abbas/publication/371789228_The_Impact_of_Economic_Corridor_and_Tourism_on_Local_Community's_Quality_of_Life_under_One_Belt_One_Road_Context/links/649556ebc41fb852dd272bc4/The-Impact-of-Economic-Corridor-and-Tourism-on-Local-Communitys-Quality-of-Life-under-One-Belt-One-Road-Context.pdf?origin=journalDetail&tp=eyJwYWdlIjoiam91cm5hbERldGFpbCJ9 (дата звернення: 20.05.2025).
67. Wong E., et al. One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order. 2017. URL: <https://droitfrancechine.org/wp-content/uploads/2018/04/I-2-One-Belt-One-Road.pdf> (дата звернення: 20.05.2025).
68. Wu Qiong, Ghulam Rasool Madni. Environmental protection in selected one belt one road economies through institutional quality: Prospering transportation and industrialization. *Plos one*. 2021. № 16.1. URL: <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0240851> (дата звернення: 20.05.2025).
69. Yongshun Wang, Roman Zvarych. Optimize the allocation of international resource under 'the Belt and Road' framework strategy research. 2024. URL: <https://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/52367/1/%d0%99%d0%be%d0%bd%d0%b3%d1%88%d1%83%d0%bd%d1%8c.PDF> (дата звернення: 20.05.2025).
70. Zvarych Roman, Wang Yongshun. Research on the challenges and countermeasures faced by the 'One Belt, One Road' Initiative. *Innovative*

Economy. 2024. № 2. Р. 5–14. URL:
<https://inneco.org/index.php/innecoen/article/view/1297> (дата
звернення:
20.05.2025).