МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ІСТОРИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

КАФЕДРА ВСЕСВІТНЬОЇ ІСТОРІЇ ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

**Кваліфікаційна робота**

**магістра**

на тему **«Китайська ініціатива «Один пояс, один шлях»: перспективи для України»**

Виконала: магістрантка ІІ курсу, групи 8.2910

спеціальності 291 міжнародні відносини,

суспільні комунікації та регіональні студії

освітньої програми: країнознавство

Кривега Маргарита Вікторівна

Керівник: доцент кафедри всесвітньої історії

та міжнародних відносин, доцент, к.і.н.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Маклюк О.М.

Рецензент: доцент кафедри всесвітньої історії

та міжнародних відносин, доцент, к.і.н \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Ельников М.В.

Запоріжжя

2021 рік

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет історичний

Кафедра всесвітньої історії та міжнародних відносин

Освітній рівень другий (магістерський)

Спеціальність 291 Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

**Завідувач кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин**

**Маклюк О.М. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

6 грудня 2021 року

**З А В Д А Н Н Я**

**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТЦІ**

**Кривегі Маргариті Вікторівні**

1. Тема роботи: Китайська ініціатива «Один пояс, один шлях»: перспектви для України, керівник роботи к.і.н., доцент Маклюк О.М., затверджені наказом ЗНУ No761-с від 26 травня 2021 року.

2. Строк подання студентом роботи 6 грудня 2021 року

3. Вихідні дані до роботи 推动 共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动. URL: [http://2017.beltandroadforum.org/n](http://2017.beltandroadforum.org/n100/2017/0407/c27-22.html); «一带一路» 建设发展报. URL: <https://www.ydylcn.com/skwx_ydyl/bookdetail?SiteID=1&ID=7495942>; Лі Янь. Китайсько-українське співробітництво в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях»: сучасний стан та перспективи. *Україна – Китай.* 2018. №13. С. 32-39; Лю Ижу, Авдокушин Е. Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая. *Мир новой экономики.* 2019. № 13 (1). С. 67-76.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити): проаналізувати стан наукової розробки та джерельної бази дослідження; розкрити мотивацію проголошення Китаєм стратегії «Один пояс, один шлях»; дослідити практичні кроки реалізації проекту «Один пояс – один шлях»; виявити місце України в китайській концепції «Один пояс, один шлях»; розкрити специфіку співробітництва КНР та України в рамках проекту «ОПОШ»; проаналізувати проблеми і перспективи співробітництва між КНР та Україною для успішної реалізації «ОПОШ»;

5. Перелік графічного матеріалу: карта Нового шовкового шляху; карта демонстраційного рейсу контейнерного поїзда за маршрутом Україна-Грузія-Азербайджан-Казахстан-Китай; таблиця двостороннього товарообміну між Китаєм та Україною за 2011 – 2015 роки; діаграма топ-5 продуктів українського експорту в КНР у 2015 р.

6. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Розділ** | **Прізвище, ініціали та посада консультанта** | **Завдання видав** | **Завдання прийняв** | **Дата** |
| **Підпис** | **Підпис** |
| Вступ | Маклюк О.М., доцент |  |  | 20.02.21 |
| Розділ 1 | Маклюк О.М., доцент |  |  | 18.03.21 |
| Розділ 2 | Маклюк О.М., доцент |  |  | 30.04.21 |
| Розділ 3 | Маклюк О.М., доцент |  |  | 02.06.21 |
| Розділ 4 | Маклюк О.М., доцент |  |  | 02.09.21 |
| Висновки | Маклюк О.М., доцент |  |  | 14.11.21 |

7. Дата видачі завдання 10 лютого 2021 р.

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№**  **з/п** | **Назва етапів кваліфікаційної роботи** | **Термін виконання етапів роботи** | **Примітка** |
|  | Вивчення проблеми, опрацювання джерел та наукової літератури | листопад 2020 р. –лютий 2021 р. | *виконано* |
|  | Написання вступу | лютий-березень 2021 р. | *виконано* |
|  | Написання першого розділу | березень-квітень 2021 р. | *виконано* |
|  | Написання другого розділу | травень 2021 р. | *виконано* |
|  | Написання третього розділу | червень 2021 р. | *виконано* |
|  | Написання четвертого розділу | вересень 2021 р. | *виконано* |
|  | Написання висновків | листопад 2021 р. | *виконано* |

**Студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** Кривега М.В.

**Керівник роботи (проекту)** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Маклюк О.М.

**Нормоконтроль пройдено**

**Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** Черкасов С.С.

**РЕФЕРАТ**

Кваліфікаційна робота складається зі змісту, вступу, 3-х розділів, висновку, списку використаних джерел та літератури (84 найменувань), 4 додатків. Обсяг основної частини роботи складає 79 сторінок машинописного тексту, загальний обсяг магістерської роботи – 120 сторінок.

*Ключові слова: ініціатива «Один пояс, один шлях», «Економічний пояс Шовкового шляху, «Морський Шовковий шлях ХХІ століття», інфраструктурні проекти, транспортні коридори, транзит вантажів, українсько-китайські відносини.*

**Об’єктом наукового дослідження** виступає зовнішня політика Китаю в рамках реалізації концепції «Один пояс – один шлях».

**Предметом наукового дослідження**є китайська концепція «Один пояс – один шлях» в процесі побудови стратегічного партнерства України та Китаю.

**Мета дослідження** полягає у виявленні змісту, перспектив і проблем співробітництва між Україною та Китаєм в ході реалізації китайської концепції «Один пояс – один шлях».

**Наукова новизна дослідження** полягає в тому, що в роботі вперше з використанням значного кола джерел і наукових праць провідних китаєзнавців та сходознавців різних країн на методологічній основі здійснено комплексний аналіз ініціативи «Один пояс, один шлях» як глобального зовнішньополітичного проекту Китаю. Виявлений взаємозв’язок потреб соціально-економічного розвитку Китаю з проголошенням глобального зовнішньополітичного проекту Китаю і встановлена його роль в подальшому підйомі Китаю, в зміцненні позицій Китаю в світовій економіці і політиці.

В результаті проведеного аналізу були розроблені основні напрямки китайсько-української взаємодії в рамках концепції «Один пояс – один шлях». Також новизна роботи полягає в тому, що в ній були систематизовані погляди з оцінкою українських дослідників китайської концепції «Один пояс – один шлях»; визначено місце України в китайському мегапроекті на основі залучення великого масиву джерел і літератури на китайській мові і виявлені проблеми і виклики співпраці України та Китаю в реалізації концепції «Один пояс – один шлях» і його перспективи.

**Висновки.** Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Китайська концепція «Один пояс, один шлях», охоплює велику кількість країн Азії, Європи та Африки вздовж Великого Шовкового шляху, а також виступає новою ініціативою внутрішньої та зовнішньої політики Китаю.
2. Практичні кроки реалізації проекту «Пояс і Шлях» реалізуються на основі п'яти пріоритетів, що включають політичну комунікацію, інфраструктурний зв'язок, безперешкодний торговельний обмін, фінансування та культурний обмін.
3. Визначення місця України в китайській ініціативі «Один пояс – один шлях» має важливе значення для китайсько-українського співробітництва в рамках проекту. Для України ініціатива «Один пояс, один шлях» є одним із найпривабливіших геоекономічних проектів, який не повинен виходити за межі європейської інтеграції, а, навпаки, може посилити переваги нашої країни в цьому складному процесі.
4. Реалізація концепції неодмінно призведе до посилення стратегічного співробітництва між Китаєм і Україною, сприятиме більш поглибленому економічному співробітництву, стимулюватиме культурний обмін, зміцнюватиме дружбу народів. З огляду на все це можна зробити оптимістичний прогноз, що в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях» реалізовуватиметься новий тип українсько-китайської всебічної співпраці.

**ЗМІСТ**

[**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ** 7](#_Toc89072157)

[**ВСТУП** 8](#_Toc89072158)

**РОЗДІЛ 1. ТОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ**.................................................................................................13

1.1. [Стан наукової розробки проблеми 13](#_Toc89072161)

[1.2. Аналіз джерельної бази дослідження 22](#_Toc89072162)

[1.3. Методи наукового дослідження 26](#_Toc89072163)

**РОЗДІЛ 2.** [**РЕАЛІЗАЦІЯ ДОКТРИНИ КНР «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»: ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНІ ТА ЕКОНОМІЧНІ СКЛАДОВІ** 30](#_Toc89072165)

[2.1. Транспортно-економічне співробітництво в рамках концепції «Один пояс, один шлях» 30](#_Toc89072166)

[2.2. Зовнішньополітичне співробітництво в межах проекту «Один пояс, один шлях» 49](#_Toc89072167)

**РОЗДІЛ 3.** [**СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ ТА КИТАЮ В РАМКАХ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»** 58](#_Toc89072169)

[3.1. Напрямки співробітництва України в руслі ініціативи «Один пояс, один шлях» 58](#_Toc89072170)

[3.2. Проблеми співробітництва між КНР і Україною та шлях їх вирішення 66](#_Toc89072171)

[3.3. Перспективи співпраці України з Китаєм в рамках реалізації проекту 74](#_Toc89072172)

[**ВИСНОВКИ** 82](#_Toc89072173)

[**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ** 87](#_Toc89072174)

[**ДОДАТКИ** 98](#_Toc89072175)

[Додаток А 98](#_Toc89072176)

[Додаток Б 99](#_Toc89072177)

[Додаток В 100](#_Toc89072178)

[Додаток Г 101](#_Toc89072179)

[**ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА** 102](#_Toc89072180)

[Реферати іноземною мовою 102](#_Toc89072181)

[Аналітична довідка](#_Toc89072182) 118

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

ОПОШ – «Один пояс, один шлях»

ЕПШШ – Економічний пояс Шовкового шляху

МШШ – Морський Шовковий шлях

АСЕАН – Асоціація держав Південно-Східної Азії

ЄАЕС – Євразійський економічний союз

# **ВСТУП**

**Актуальність теми дослідження.** За останні тридцять років КНР досяг значних успіхів у розвитку економіки в результаті переходу від статусу відносно замкнутої континентальної держави до статусу другої економіки світу.

Китайське керівництво прагне використовувати економічні перетворення, цілеспрямовану зовнішньополітичну стратегію коректування правил світової системи, формування величезної зони тісної взаємодії КНР із країнами по всьому периметру китайських кордонів.

Відносини між великими державами є найбільш важливими для підтримки глобальної стабільності. Саме тому Китай задля запобігання довгострокової напруги протистояння й для конструктивної співпраці встановив стратегічні відносини з Росією, США, Францією, Великою Британією, Індією і Німеччиною. В ієрархії китайської дипломатії відносини з великими державами залишаються ключовим чинником, а основною передумовою для мирного розвитку Китаю є принцип стабільної й успішної периферії.

Так, перетворення Китайської Народної Республіки в другий за значенням центр світової політики сприяє просуванню китайським керівництвом амбіціозних економічних і політичних проектів, покликаних перетворити міжнародно-економічну систему згідно зі зростаючими можливостями і потребами країни.

Виходячи з цього, в міру розвитку економічної глобалізації та регіональної інтеграції, Китай висунув концепцію «Один пояс – один шлях», що складається з двох проектів «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський Шовковий шлях ХХІ століття».

Вперше стратегічна ініціатива зі створення «Економічного пояса Шовкового шляху» була озвучена Головою КНР Сі Цзіньпіном 16 вересня 2013 р. в університеті Назарбаєва під час візиту в Казахстан. 3 жовтня 2013 р. в ході візиту в Індонезію Голова КНР висунув аналогічний план для розширення співробітництва Китаю з країнами Західної, Південної та Південно-Східної Азії, а також Східної Африки і Європи під назвою «Морський Шовковий шлях XXI століття». З плином часу в китайську ініціативу «Один пояс – один шлях» став залучатися більш широкий спектр країн, а сама ініціатива стала наповнюватися новим змістом. Китай сприймає цю концепцію як мега-ініціатіву з просування економічного розвитку не тільки самого Китаю, але і країн по всьому світу в цілому. Реальна суть концепції насамперед полягає в подоланні дисбалансу економіки Китаю, а також спрямована на створення нового механізму з метою сприяння взаємовигідному співробітництву країн за допомогою сухопутних і морських Шовкових шляхів.

Повторна активація великого Шовкового шляху має велике стратегічне значення для економічного розвитку Китаю, регіонального процвітання і світового економічного рівноваги і стабільності. Не випадково, китайська концепція привернула до себе пильну увагу як всередині Китаю, так і за кордоном.

Україна є невід’ємним учасником ініціативи «Один пояс – один шлях», бо вона, як частина Східної Європи, знаходиться на перехресті «доріг» та інтересів різних країн, які очікують значних інвестицій у реалізацію проектів за китайською ініціативою. Для України нова європейська політика Китаю є не лише можливістю, а й серйозним викликом у визначенні власної майбутньої зовнішньої політики в умовах тривалої агресії з боку Росії. Ініціатива «Один пояс, один шлях» може допомогти українській економіці вийти з тривалої кризи, диверсифікуючи можливості та шляхи зростання. Для України, яка зробила європейський вибір і намагається приєднатися до ЄС, важливо враховувати стратегічний характер європейсько-китайських відносин і будувати відносини з Китаєм, досягаючи синергії між європейськими країнами і китайськими проектами. Розширення економічних та інфраструктурних проектів Китаю в Центральній Азії означає, що швидкість перевезень на маршруті Європа-Китай у майбутньому матиме тенденцію до зростання.

Таким чином, всебічне вивчення концепції «Один пояс - один шлях» і відповідності цієї концепції українським інтересам є актуальною темою дослідження.

**Об’єктом наукового дослідження** виступає зовнішня політика Китаю в рамках реалізації концепції «Один пояс – один шлях».

**Предметом наукового дослідження**є китайська концепція «Один пояс – один шлях» в процесі побудови стратегічного партнерства України та Китаю.

**Мета дослідження** полягає у виявленні змісту, перспектив і проблем співробітництва між Україною та Китаєм в ході реалізації китайської концепції «Один пояс – один шлях».

Поставлена мета передбачає вирішення в рамках дослідження наступних **завдань:**

* дослідити стан наукової розробки та аналіз джерел присвячених проблемам мегапроекту КНР «Один пояс – один шлях»;
* розкрити мотивацію проголошення Китаєм стратегії «Один пояс, один шлях»;
* показати практичні кроки реалізації проекту «Один пояс – один шлях»;
* виявити місце України в китайській концепції «Один пояс, один шлях»;
* розкрити специфіку співробітництва КНР та України в рамках проекту «ОПОШ»;
* проаналізувати проблеми і перспективи співробітництва між КНР та Україною для успішної реалізації «ОПОШ»;

**Хронологічні рамки дослідження** охоплюють період з 2013р. по 2019 р. Нижня межа обумовлена 2013р., в результаті проголошення головою КНР Сі Цзіньпіном ідеї проекту «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський Шовковий шлях ХХІ століття», що стали основою глобальної зовнішньополітичної ініціативи Китаю «Один пояс – один шлях». Верхня межа обумовлена 2019 р., коли був проведений Другий міжнародний форум «Один пояс – один шлях», у результаті якого, ініціатива отримала міжнародне визнання і китайське керівництво більш рішуче розпочало її практичну реалізацію.

**Географічні межі дослідження** охоплюють територію Євразії.

**Наукова новизна дослідження** полягає в тому, що в роботі вперше з використанням значного кола джерел і наукових праць провідних китаєзнавців та сходознавців різних країн на методологічній основі здійснено комплексний аналіз ініціативи «Один пояс, один шлях» як глобального зовнішньополітичного проекту Китаю. Виявлений взаємозв’язок потреб соціально-економічного розвитку Китаю з проголошенням глобального зовнішньополітичного проекту Китаю і встановлена його роль в подальшому підйомі Китаю, в зміцненні позицій Китаю в світовій економіці і політиці.

В результаті проведеного аналізу були розроблені основні напрямки китайсько-української взаємодії в рамках концепції «Один пояс – один шлях». Також новизна роботи полягає в тому, що в ній були систематизовані погляди з оцінкою українських дослідників китайської концепції «Один пояс – один шлях»; визначено місце України в китайському мегапроекті на основі залучення великого масиву джерел і літератури на китайській мові і виявлені проблеми і виклики співпраці України та Китаю в реалізації концепції «Один пояс – один шлях» і його перспективи.

**Теоретичне значення** **дослідження** полягає в тому, що на основі великого обсягу проаналізованого матеріалу та зроблених висновків можлива подальша розробка та вдосконалення теоретичних положень щодо китайсько-українських відносин у рамках співпраці проекту «Один пояс, один шлях», особливості їх розвитку та місце на регіональній та світовій арені.

**Практичне значення дослідження** полягає в тому, що матеріали, які містяться в магістерській роботі, а також сформульовані висновки з досліджуваної проблеми можуть бути використані в наукових роботах, присвячених сучасній зовнішній політиці Китаю на двосторонньому, регіональному та глобальному рівнях.

Отримані результати мають практичну цінність з огляду на те, що можуть сприяти прийняттю науково-обґрунтованих рішень в контексті розвитку відносин стратегічного партнерства між Україною і КНР через призму зміни міжнародних економічних відносин. Крім того, результати даного дослідження можуть бути рекомендовані для використання в навчальному процесі при розробці різних базових курсів лекцій і курсів за вибором, як політологічних, економічних, так і історичних.

Структура роботи. Магістерська робота складається зі змісту, вступу, 3-х розділів, висновку, списку використаних джерел та літератури (84 найменувань), 4 додатків. Обсяг основної частини роботи складає 79 сторінок машинописного тексту, загальний обсяг магістерської роботи – 120 сторінок.

# **РОЗДІЛ 1**

# [**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ**](https://mail.google.com/mail/u/0/#m_7430215253866957174__Toc27426656)

* 1. **Стан наукової розробки проблеми**

Проголошення Китаєм в 2013 році ініціативи відродження Шовкового шляху з метою розширення торгово-економічного співробітництва з країнами всього Євразійського континенту, викликало значний інтерес у широкого кола як українських, так і зарубіжних дослідників, які почали приділяти значну увагу проекту ОПОШ, зосередившись на аналізі геополітичних намірів та його можливих перспективах розвитку.

***Китайська історіографія.*** В свою чергу, вивченням даної проблематики займалися і китайські академічні кола, які мають більш різноманітні дослідницькі напрямки ОПОШ – від стратегій національної безпеки, геополітичного балансу, сприяння регіональному економічному співробітництву до досліджень з історії та культури.

Так, вивченням економічної сторони ОПОШ займаються такі вчені серед яких варто виділити Меня Хунхуа [83], Юань Синьтао [82], Хунцзе Чена [84]. Дана група науковців звертає увагу на функціонування механізмів регіональної економічної інтеграції, відзначаючи їх істотний вплив на країни, розташовані вздовж маршруту ОПОШ. Досить вагомий інтерес справила стаття «Один пояс – один шлях» та інтерактивні відносини з КНР та іншими країнами світу» Мень Хунхуа – керівника Китайської академії стратегічних досліджень, у якій він заявив, що «основними цілями співробітництва для будівництва ОПОШ є економіки Азії та Африки [83]. Новий потік і розподіл факторів виробництва між Азією, Європою та Африкою допоможе сформувати новий глобальний ланцюжок цінностей, сконцентрований на Китаї. Будівництво ОПОШ відбувається через консультації та проектне співробітництво, що дозволяє уникнути тиску учасників на відкриті зобов’язання і, таким чином, сприяє новій єдності в розвитку».

Інша група дослідників розглядає геополітичну сторону ОПОШ, акцентуючи увагу на тому, що ОПОШ є новою геополітичною стратегією Китаю по відношенню до Євразії. Серед цієї групи дослідників варто виділити Цзен Сянхуна [78] и Ван Веньцянь [45], Чжоу Пінь [76]. Так, за словами професора Інституту менеджменту і Інституту досліджень Центральної Азії Університету Ланьчжоу Цзен Сянхуна з точки зору критичної геополітики концепція ОПОП є стратегічною доктриною, запропонована китайським керівництвом у новому внутрішньому і міжнародному контексті [78], яка містить нову геополітичну стратегію Китаю по відношенню до Євразії, співвідносну з поданням тайцзи – не тільки вона відповідає китайській схемі тайцзи з точки зору просторової уяви, а й концепція співпраці також відповідає розумінню схеми тайцзи всіх речей в світі.

Наукова діяльність таких вчених як Чжана Сяотуна [81] і Чжана Веньму [77] зосереджена на принципах міжнародних відносин, виділяючи принцип мирного співіснування і зміцнення стратегічної взаємної довіри.

У роботі «Один пояс – один шлях та інновації в геополітичній теорії» Чжана Сяотуна, доцента Інституту політики і державного управління Уханьского університету і професора Коліна Флінта, йдеться, про те, що Китай повинен також будувати новий тип відносин з великими країнами, розташованими вздовж ОПОШ, і відстоювати «доктрину співпраці», засновану на принципі «немає конфлікту, немає конфронтації» і зміцненні стратегічної взаємної довіри [81].

На початку створення КНР була оголошена зовнішня політика п'яти принципів мирного співіснування. Ініціатива ОПОП – це новий «глобальний суспільний продукт», який використовує зовнішню політику в якості основного принципу і традиційної китайської ідеї «дорожити світом», руйнуючи класичну традиційну концепцію співпраці з нульовою сумою. Це було згадано в роботі «Один пояс – один шлях і план Китаю з управління світом» Чжана Веньму, професора Центру стратегічних досліджень Пекінського аерокосмічного університету [77].

Вивченням ОПОШ в контексті стратегії національної безпеки і важливої стратегії для дипломатії Китаю займаються такі дослідники як У Чжічен, Ван Хуейтін [75] та Шень Мінхуей [79]. У статті У Чжічена та Ван Хуейтіна під назвою «Китайська практика нарощування потенціалу глобального управління» йдеться про те, що ініціатива ОПОШ є глобальним суспільним продуктом, який Китай надає світу в нову еру. Принцип «спільного консультування, спільного будівництва та спільного використання» також відображає нову концепцію міжнародного співробітництва Китаю. Існує багато технічних труднощів і ризиків для безпеки при реалізації ініціативи ОПОШ, і, щоб впоратися з ними, Китаю необхідно нести відповідальність основних держав і співпрацювати з відповідними країнами з метою формування спільноти єдиної долі людства [75].

В роботі генерального секретаря АТЕС і Дослідницького центру співробітництва Східної Азії Шеня Мінхуея «Один пояс, один шлях»: торгові витрати і нове міжнародне співробітництво в галузі розвитку – побудова перспективи умов економічного розвитку регіону» [79] відзначено, що ОПОШ вже давно трансформувалася у важливу стратегію для внутрішніх справ і дипломатії Китаю. Важливе значення ОПОШ полягає у відновленні геополітичної та економічної стратегії.

***Українська історіографія.*** Наразі предметом активної наукової дискусії серед українських дослідників витупають китайсько-українські відносини з точки зору перспектив розвитку вітчизняної економіки. Нещодавно саме участь України у реалізації політики Нового Шовкового шляху розглядається науковою спільнотою як нова можливість для диверсифікації зовнішньоекономічних та зовнішньополітичних зв’язків і вимагає подальшого вивчення в умовах нової політики багатовекторності України.

Так, питання українсько-китайських відносин у 1949-1959 рр. були проаналізовані в працях В. Урусова, які охоплюють період від створення Китайської Народної Республіки до початку активної співпраці між Радянською Україною та КНР до 1959 р., коли з ініціативи Москви почався процес обмеження цієї співпраці. У статті узагальнено історичні події українсько-китайських відносин та співробітництва в 1949-1959 рр. у політичній, економічній, науково-технічній та гуманітарній сферах та проаналізовано вплив цієї співпраці на розвиток українсько-китайських відносин із появою незалежної України; порівнюється українсько-китайські відносини 1950-х років із станом українсько-китайських відносин у 1990-ті роки та показано перспективи їх подальшого розвитку [62].

Вже на сучасному етапі, у період з 1992 по 2002 рр., українсько-китайські відносини досліджувала І. Кіпцар . Вона займалася розглядом основних векторів двостороннього співробітництва між Україною та Китаєм, а саме: транснаціональних дипломатичних відносин, міжпарламентського співробітництва, торговельно-економічного співробітництва, науково-технічного співробітництва, а також контактів у галузі освіти та культури. За словами І. Кіпцар, у 1992-2002 роках домінуючою тенденцією у відносинах між Україною та Китаєм було їхнє постійне розширення та зміцнення, але вони так і не вийшли на рівень стратегічного партнерства [39].

Досить ґрунтовними є праці українського китаєзнавця, завідувача Азіатсько-Тихоокеанського відділу Інституту сходознавства ім. А.Ю. Кримського Національної академії наук України, президента Українського товариства китаєзнавців В. Кіктенка.Серед числа таких робіт варто виділити: «Нарис з історії українського китаєзнавства XVIII – перша половина ХХ ст.: дослідження, матеріали, документи», та «Історія українського китаєзнавства (XVIII – початок XXI століття)» [48]. В. Кіктенко приділяв значну увагу щодо вивчення особливостей українського китаєзнавства як складової частини китаєзнавчих шкіл Східної Європи; займався вивченням наукових доробків українських китаєзнавців та сходознавців, а саме проводив паралелі щодо пріоритетності вибору їх наукових досліджень. Також у роботах вченого подано досить грунтовний та широкий аналіз щодо особливостей та напрямків українського китаєзнавства, його місце та значення у сучасну епоху, внаслідок виявлення генетичного звязку.

Окрім того, науковець займався вивченням перших ранніх контактів України з Китаєм, їх зародженням ще за часів Київської Русі, досліджував погляди українських місіонерів у донауковий період з 1701 по 1806 рр. щодо формування загальних знань про Китай, його специфіку та культуру. Також в коло досліджень вченого входить науковий та освітній період з 1806 по 1913 рр., що характеризується вивченням Китаю безпосередньо на території України; період з 1913 по 1918 рр., особливй тим, що починається розвиток практичного китаєзнавства та його інституціоналізація; останній період з 1918 по 1941 рр. особливий тим, що відбувається становлення українського ктаєзнавства на просторах Радянського Союзу.

Процеси соціально-політичної, ідеологічної та особистісної трансформації у Китаї у першій половині ХХ століття були досліджені українським китаєзнавцем В. Гамянін. У своїй роботі «Трансформаційні процеси в історії сучасного Китаю (1911-1949)». Вчений виявив особливості формування нової ідеологічної опори китайського суспільства та формування словесних засобів застосування цього положення у формі мови байхуа та розкрив історичні долі соціальних верств буржуазії, основних носіїв нової ідеології. На основі вихідних даних В. Гамянін показав еволюцію формування індивідуальної історичної свідомості конкретної людини – типового представника нової китайської національної еліти Чжу Цзиціна. Дослідник першим представив саньвень як особливий тип історичного джерела, заснований на творчому доробку Чжу Цзиціна [38].

Питання транснаціонального співробітництва країн загалом і розбудови українсько-китайських відносин зокрема активно висвітлюються в публікаціях вітчизняних учених, серед яких – В. Родченко, Ю. Прус [61], С. Захарін [45] та ін. Враховуючи прискорені темпи глобальних змін та вирішальний характер інноваційно-інвестиційної складових для забезпечення економічного зростання країн і територій, особлива увага приділяється дослідженню обґрунтування та визначенню перспективних напрямів поглиблення інноваційно-інвестиційного співробітництва між Україною та Китаєм.

Розвиток міжнародного міжрегіонального співробітництва досліджували С. Кошовий [49], В. Левківський [51], Ю. Макогон [58]. Взаємозв’язок геополітики, геоекономіки та розвитку міжрегіонального співробітництва досліджували В. Поровозник, В. Перебийніс [60]. Особливості співробітництва між регіонами України та КНР, а також транзитно-логістична функція регіонів України в торгівлі КНР були предметом досліджень В. Загребельного та Л. Власенка [44], інфраструктурний потенціал Чорноморського економічного району досліджувала М. Богомолова [37].

Крім того, варто зазначити роботу М. Гримської «Еволюція зовнішньої політики КНР в умовах реалізації стратегії «чотирьох модернізацій»», у якій аналізуються основні напрямки розвитку Китаю в зовнішньополітичній сфері, а також засоби та методи для її удосконалення під впливом глобальних та регіональних виклків, які повстають перед національною безпекою на етапі реалізації стратегії «чотирьох модернізацій». Дослідниця стверджує, що зовнішньополітичний напрямок Китаю на сьогодні має на меті створення належних умов для стратегії національного розвитку та успішньої її реалізації, що в майбутньому надасть можливість КНР досягти статусу наддержави та зайняти домінуюче положення в АТР та рівний статус із США у політчному, економічному та військовому плані.

Вона доводить, що КНР виробила оригінальну ідеологію розвитку сучасної світової системи, у результаті якої відбуватиметься можливий сценарій протистоянння головних акторів міжнародних відносин, що грунтуються на основі відповідних норм, принципів, співвідношеннях «м’якої» й «жорсткої» сили, а також політичних та економічних особливостей [41].

У свою чергу В. Левківський навпаки, вивчає різні аспекти економічного розвитку стародавнього та сучасного Китаю як у сучасну епоху, так і в античність: процеси, пов’язані з економічними реформами, зовнішньоторговельні зв'язки, економічні зони, розвиток особливих економічних зон та приділяє особливу увагу українсько-китайським торговельно-економічним відносинам [51].

У працях В. Голода, а саме «Особливості валютно-фінансового регулювання в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону», розглядаються теоретичні та практичні аспекти трансформації валютно-фінансової системи Китаю, досліджується характеристика валютно-фінансового регулювання глобалізації [40]. Окремо проаналізовано поточну ситуацію та інтеграційні можливості Китаю у валютно-фінансовій сфері. Науковець висвітлює основні аспекти регулювання Китаєм валютно-фінансової складової задля запобігання економічної кризи. Також на національному та регіональному рівні особлива увага приділяється особливостям процедур консолідації фінансового капіталу. Вперше було досліджено кількісні аспекти інтеграції «Великого Китаю» (Китай, Тайвань, Гонконг) у макроекономічному контексті та продемонстровано інтеграцію фінансової системи на ринках всіх трьох країн. Найбільший інтеграційний рівень був встановлений між Китаєм і Гонконгом. На основі аналізу та узагальнення результатів опитування запропоновано практичні рекомендації щодо застосування китайського досвіду у реформуванні валютно-фінансової системи України. Китайський уряд розглядає ОПОШ, як ефективний спосіб активізації торгівлі та експорту учасників ініціативи. До досліджень залучені наукові колективи регіону, зокрема Центр дослідження ініціативи «Один пояс, один шлях» університету Гонконгу.

***Зарубіжна історіографія.*** Серед російських авторів, які присвятили свої дослідження економічним аспектам державного розвитку Китаю, ролі КНР в міжнародних відносинах і світовій економіці, а також геополітиці Китаю, відносяться И. Денисов [42], А. Ларина [50], С. Сазонов [62].

В статті С. Лузянина «ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия и сопряжения в Евразии» пише про програму створення економічного поясу Нового Шовкового шляху як про каталізатор багатостороннього співробітництва між країнами ШОС [54].

Значна кількість досліджень авторів присвячена вивченню процесу будівництва сучасного Економічного поясу Шовкового шляху, його реалізації і перспективам подальшого розвитку. Серед російських науковців, що досліджували цю тематику, варто виділити, А. Лукина [55], С. Уянаева [65].

У статті «Пять составляющих внешнеэкономического курса Китая «Один пояс, один путь»» И. Чубарова подається аналіз змісту висунутих «інтеграційних напрямів» (зовнішньополітичного, інфраструктурного, торговельно-економічного, фінансового та гуманітарного) та практики роботи китайського уряду показує, що ОПОШ є комплексом різнорідних заходів щодо супроводу виходу китайських комерційних фірм на лідируючі позиції в різних галузях світової економіки . Розгляд ОПОШ як наступного, закономірного етапу політики зовнішньоекономічної відкритості Китаю на новому витку глобалізації та одночасно самоцінного інструменту відновлення престижу країни на світовій арені дозволяє точніше визначити цілі китайської сторони при реалізації спільних проектів[68].

У свою чергу, дослідниця В. Смирнова в статті «От принципа «скромно держаться в тени» и «добиваться усиления и процветания»: концепция «Китайской мечты» и инициатива «Один пояс – один путь» розглядає зовнішньополітичні стратегії Китаю [63]. У статті йдеться про ініціативність зовнішньої політики Китаю і її трансформації за останні роки. Підкреслюється факт зростаючих амбіцій Китаю і прагнення відігравати одну із вагомих ролей на міжнародній арені. Автор, наголошує на тому, що Китай з кожнім роком все більше усвідомлює свою позицію великої держави, котра має змогу впливати на міжнародні процеси.

В силу того, що Європа також виступає учасником ОПОШ, вивчення та зіставлення оцінок і даних європейським науковими колами, дають можливість виробити комплексну стратегію участі країн континенту в даному китайському проекті з максимально чітким розумінням політики Китаю і можливої користі для власного розвитку.

Керівник програми вивчення Азії та Китаю в Європейській раді з міжнародних відносин, найбільший французький синолог Ф. Годман називає ОПОШ «банером», під яким об'єднані нові проекти Китаю в сусідніх з ним країнах Азії, і, вивчає коріння проекту в сформованому у Китаю у 1990-ті рр. «комплексі зовнішньополітичних побоювань» щодо можливості бути «оточеним» Сполученими Штатами Америки та їх союзниками, «потрапити в оточення». При цьому Ф. Годман робить логічний висновок про те, що Китаю, незважаючи на всю масштабність проекту, на ділі «байдуже те, що лежить між ним і Європою», і гроші він витрачає неохоче, вибірково і відповідно до своїх переваг, але «робить символічні жести на адресу Росії через її політичну важливість» [71].

Директор Європейської ради з міжнародних відносин, британець М. Леонард висловлює побоювання, що надлишок нових міжнародних ініціатив на євразійському просторі вже призвів до «безладу», і для ЄС, насамперед, важливо всебічно вивчити і ОПОП, і ЄАЕС, і АБІІ, оскільки взаємодія з такими структурами вимагає корпоративного підходу [71].

Науковий співробітник ЄРМВ та німецького Фонду Кербера А. Стенцель наголошує, що Китай влаштував у 2013–2015 рр. справжню «піар-кампанію» та «заворуху» навколо ОПОШ, але трансформувати його в щось реально працююче – складно, причому через об'єктивні причини [74].

Приблизно про це пише і інший експерт ЄРМВ з Німеччини, А. Кратц. Вона вказує на те, що Китай тепер «ліпить ярлик компонента ОПОШ на будь-який свій проект за кордоном», веде загалом активнішу зовнішню політику, і інфраструктурна складова ОПОШ є надзвичайно важливою для всього зовнішньополітичного курсу КНР [73].

Таким чином, кількість наукових праць присвячена вивченню зовнішньополітичної ініціативи Китаю «Один пояс, один шлях», достатньо обширно. Досить багато написано щодо розвитку сучасної економіки Китаю, перспективах китайської ініціативи для значного числа країн, регіонів. В даний час в ЄС йде вкрай серйозне, комплексне вивчення ОПОШ та активізується дослідження зовнішньої політики Китаю в цілому, через підвищення його ролі у міжнародних справах та інтенсифікацію співпраці з європейською стороною. Всі роботи китаєзнавців, політологів з аналізу ОПОШ відрізняються ретельним опрацюванням питання, об'єктивним поглядом на проблему, високим професіоналізмом, підбором різноманітних джерел до дослідження.

Тим не менш, недостатньо досліджено сучасний стан взаємодії між Китаєм і Україною в реалізації ініціативи «Один пояс – один шлях. На сьогоднішній день дана тема, вивчена недостатньо як в Україні, так і в Китаї, чим і пояснюється актуальність даного дослідження.

* 1. **Аналіз джерельної бази дослідження**

На сьогоднішній, в епоху розвитку глобалізації і на тлі стагнації світової торгівлі, сповільненої інвестиційної діяльності та підвищеної політичної нестабільності у світі, Китай поступово намагається відновлювати та розвивати «Великий шовковий шлях». Так, запропонована китайська ініціатива «Один пояс – один шлях» полягає в пошуку, формуванні та висуванні нової моделі міжнародного співробітництва і розвитку за допомогою здійснення існуючих регіональних двосторонніх і багатосторонніх механізмів і структур за участі Китаю.

Виходячи з цього, у ході дослідження був вивчений комплекс опублікованих джерел, критерієм класифікації, яких, стали принципи функціонального призначення та характеру інформації. Так, джерельну базу дослідження можна умовно поділити на декілька основних груп.

Перша група джерел містить документи нормативно-правового спрямування, в основі яких лежать базові цінності та принципи, на яких ґрунтуються пріоритетні напрямки, цілі та завдання зовнішньої політики КНР та України. До такого виду джерел варто віднести Конституцію КНР [26], Концепцію зовнішньої політики України [7], а також документ опублікований Держкомітетом у справах розвитку і реформ у 2015 році, під назвою «Бачення та дії, спрямовані на просування спільного будівництва «Економічного поясу Шовкового шляху і Морського Шовкового шляху ХХІ століття», де зроблено точне роз'яснення про фон епохи, основні концепції, пріоритети та механізми співпраці, напрям і завдання спільного будівництва, що дозволяє простежити китайську концепцію «Один пояс – один шлях» [32]. Саме цей документ свідчить про необхідність політичної координації, взаємозв'язку інфраструктури, безперебійної торгівлі, вільний рух капіталу та зміцнення дружби народів, а також закликає активно просувати ініціативу КНР. Також було використано «Концепцію співробітництва на морі в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях», в якій міститься бачення Китаєм напрямів та цілей ініціативи.

Не менш важливим джерелом виступає «Синя книга про розвиток будівництва «Одного поясу, одного шляху» [23]. Вона була оприлюднена в квітні 2017 року. В цій книзі висвітлюється активна участь країн і міжнародних організацій, а також подається обширний аналіз різних етапів розвитку ініціативи.

До другої групи джерел належать спільні китайсько-українські заяви, декларації, угоди та договори, де визначено офіційний підхід до двосторонніх відносин і співпраці, викладені офіційні позиції Китаю та України щодо бачення реалізації концепції «Один пояс – один шлях». До цієї групи джерел можна віднести Спільну заяву України та КНР щодо всебічного підвищення українсько-китайських відносин дружби та співробітництва (02.09.2010 р.), Спільну декларацію про встановлення та розвиток відносин стратегічного партнерства між Україною та КНР (20.06.2011 р.), а також Договір про дружбу і співробітництво між Україною і КНР, Спільну декларацію України і Китайської Народної Республіки про подальше поглиблення відносин стратегічного партнерства (05.12.2013 р.), Угода про спільне будівництво Шовкового шляху (13.11.2015 р.), а також План дій (дорожня карта) Україна-КНР із реалізації ініціативи спільного будівництва «Економічного поясу шовкового шляху» та «Морського шовкового шляху ХХІ століття» (27.12.2017 р.) [6]. На основі цих документів проведено загальний аналіз нормативно-правової бази співробітництва, а також їх оцінка та пріоритети.

Для повноти розкриття теми роботи, досить високий інтерес становлять виступи офіційних осіб. Дана група джерел дозволяє прослідкувати офіційну позицію Китаю та України, щодо ініціативи «Один пояс, один шлях». У цьому контексті варто зазначити збірник «Сі Цзіньпін про державне управління», де опубліковані виступи голови КНР Сі Цзіньпіна на тему «Спільне будівництво» Економічного поясу шовкового шляху»» (7 вересня 2013 року) [3] і «Спільне будівництво» Морського Шовкового шляху XXI століття»» (3 жовтня 2013 року) [28], що вперше викладена китайським керівництвом ініціатива «Один пояс – один шлях».

На Форумі міжнародного співробітництва «Один пояс, один шлях», що відбувся 2017 року, особливої уваги заслуговує виступ Голови КНР Сі Цзіньпіна, який наголосив на тому, що: «Китай збільшить фінансову підтримку проекту «Один пояс, один шлях», нове збільшення капіталу «Фонду Шовкового шляху» складе 100 млрд юанів. Китай заохочує фінансові організації здійснювати закордонні фондові операції в юанях, за попередніми розрахунками в обсягах приблизно 300 мільярдів юанів задля надання фінансової підтримки проекту «Один пояс, один шлях». Банк розвитку Китаю та Експортно-імпортний банк надасть 250 млрд юанів 130 млрд юанів відповідно еквівалентних на цільові кредити для підтримки проекту «Одного поясу, одного шляху», його інфраструктури, потенціалу, фінансового співробітництва. Разом з Азійським банком інфраструктурних інвестицій, Новим банком розвитку БРІКС, Світовим банком та іншими організаціями ми розробимо механізми розвитку та підтримки проекту «Один пояс, один шлях» [14].

Варто додати, що в рамках вище зазначеного Форуму, присвяченого розвитку співпраці в торговельно-економічній сфері, була залучена й українська сторона. Її представником, був Перший віце-прем’єр міністр С. І. Кубів, який виступив з промовою, у якій висловив переконання: «Україна готова до участі у реалізації китайської ініціативи, наразі для України мають значний інтерес спільні з Китаєм інфраструктурні проекти і до того ж, можливе просування української продукції на китайський ринок» [15].

У роботі були використані статистичні матеріали. «Статистичне комюніке з соціально-економічного розвитку Китаю в 2015 році» [28], що містить дані щодо розвитку економіки КНР в 2015 році. Статистичні дані Міністерства комерції Китайської Народної Республіки про стан торгових відносин Китаю з різними країнами, були використані для вивчення тенденцій економічного розвитку КНР з моменту активного розвитку ініціативи. Матеріали статистики представлені щорічними публікаціями Державного статистичного бюро КНР про стан різних сфер економіки держави, а також Державною службою статистики України та Національним банком. Серед них можна виділити такі: річні обсяги зовнішньої торгівлі послугами України з країнами світу, дані державного статистичного спостереження щодо інвестицій зовнішньоекономічної діяльності. Ця група джерел набуває великого значення при аналізі економічних показників двох країн, допомагає виявити офіційну динаміку економіки Китаю в останні роки та різкі економічні зміни в Україні.

Останню групу джерел становлять матеріали із сайтів новин, що висвітлюють події, пов'язані з темою наукового дослідження. Автором залучалася інформація, розміщена на сайтах «Укрінформ» [16], «Chas News» [17], «Сіньхуа» [1, 2, 14, 30, 32] і «Женьмінь Жибао» [3, 8]. Матеріали даної групи є цінним джерелом фактичної інформації по тематиці дослідження та висвітлюють поточний стан та подальші перспективи двостороннього співробітництва між КНР і Україною і рамках «Пояса і Шляху», що забезпечить нашій країні не тільки економічне зростання, а й сформує сприятливий інвестиційний імідж для інших країн – потенційних інвесторів.

Отже, підсумовуючи все вище зазначене, можна зробити висновок, що джерельна база дослідження є достатньо репрезентативною. Вона охоплює офіційні вільно доступні носії інформації стосовно теми наукового дослідження. Усі джерела знаходяться в електронному доступі у мережі Інтернет, що в свою чергу, дозволило здійснити комплексний і всебічний аналіз китайської ініціативи «Один пояс, один шлях» і місце України в цьому проекті.

* 1. **Методи наукового дослідження**

Загалом основою даного наукового дослідження є процес пізнання, що вимагає концептуального підходу відповідно до запропонованої методології. У своїй роботі ми дотримуємося широкоформатного підходу до вивчення, підбору та аналізу інструментарію даного дослідження, а саме використання системи принципів і методів пізнання, підходів проведення дослідження, які забезпечують отримання як найповнішої систематизованої інформації на емпіричному та теоретичному рівнях пізнання про досліджувані процеси в рамках реалізації концепції «Один пояс, один шлях».

У свою чергу, процес наукового пізнання розпочинається із визначення об’єкта і предмета дослідження, вивчення широкого кола їх властивостей, проведення аналізу, збору та обробки даних. Оскільки об’єктом даного дослідження виступає зовнішня політика Китаю в рамках реалізації концепції «Один пояс, один шлях», то на емпіричному етапі пізнання нам вдалося з’ясували глибинну сутність, основні поняття та характерні риси політичних взаємовідносин Китаю з країнами учасниками ініціативи «Один пояс, один шлях», зв’язки із зовнішнім середовищем тощо.

Для аналізу світової політики використовувався просторовий та організаційний підхід. Аналіз зовнішньополітичних підходів до розвитку стратегічного партнерства між Україною та Китаєм ґрунтується на аналізі офіційних документів та заяв офіційних осіб, а також найважливіших публікацій у пресі.

У ході нашого дослідження завдяки системному підходу, було сформовано цілісне бачення щодо проекту «Один пояс, один шлях», як єдиного глобального зовнішньополітичного проекту Китаю в досліджуваний період. За допомогою порівняльно історичного підходу були виявлені спільні та відмінні характеристики регіональних проектів ініціативи «Один пояс, один шлях». Використання міждисциплінарного підходу дозволило об’єктивно осмислити різні види джерел та проаналізувати викладені в джерелах матеріали, як політичного, економічного, так і соціального характеру.

Водночас, для більш повного розкриття досліджуваної теми методологія дослідження потенціалу в політичному контексті ґрунтується на певних принципах, зокрема:

* *принцип системності* – дозволив встановити зв’язки між структурними елементами зовнішньополітичного курсу Китаю та проголошеної ним, концепції «Один пояс, один шлях», що в свою чергу дає змогу забезпечити цілісність її функціонування. Даний принцип дозволив проаналізувати систему через її взаємодію із зовнішнім та внутрішнім середовищем. Особливе місце посідають системоутворюючі внутрішні зв’язки системи, що впливають на формування структури проекту, організацію та забезпечують його загальну впорядкованість.
* *принцип комплексності* – дозволив дослідити зміну та розвиток зовнішньополітичного курсу Китаю, тим самим дав комплексну оцінку китайського мегапроекту «ОПОШ», виходячи із причинно-наслідкових залежностей, а також розуміння його взаємоузгодженого розвитку як єдиного цілого, який забезпечує зв'язок Китаю з усіма країнами учасниками та іншими складовими елементами китайської концепції;
* *принцип об’єктивності –* дозволив проаналізувати історичні факти з точки зору об’єктивних закономірностей, що дають змогу отримати ґрунтовне та істинне знання про об’єкт даного дослідження. А саме це стосується обґрунтованості вихідних даних, які чітко описують трансформацію політичного та економічного потенціалу як Китаю, так і України на сучасному етапі.
* *принцип достовірності* – передбачає посилання на факти в їх змісті, що дозволило автору вивчити кожне явище в сукупності його, як позитивних, так і негативних сторін;

Теоретико-методологічна основа дослідження визначається поєднанням різних широко використовуваних методів. Під час написання даної роботи для досягнення мети і вирішення означених завдань використовувався ряд загальнонаукових методів дослідження таких як:

* *метод аналізу* – завдяки даному методу, вдалося вияви головні українські економічні інтереси та наміри українсько-китайської співпраці у торговельно-економічному напрямку в рамках проекту «Економічний пояс великого шовкового шляху», а також окремі конфліктні точки співпраці, які терміново потребують рішень, що враховують національні інтереси обох країн для подальшого всебічного розвитку.
* *метод синтезу* – що дозволив розглянути питання становлення і функціонування міжнародних економічних і транспортних коридорів, визначити місце України в рамках концепції «Один пояс – один шлях» за допомогою комплексного аналізу зібраних матеріалів, а також виявити багатоманітність типів зв’язку між об’єктом дослідження та основними факторами впливу на нього і звести їх в єдину теоретичну картину.
* *метод кореляційно-регресійного аналізу* – для моделювання впливу факторів на обсяги міжнародного інвестування, а також для розробки заходів щодо удосконалення міжнародного інвестиційного співробітництва з КНР;
* *прогностичний метод* – застосування даного методу дозволяє дослідити подальші перспективи розвитку співробітництва між Китаєм та Україною в рамках «Один пояс, один шлях»;
* *метод узагальнення* – даний метод наукового пізнання дає можливість зробити висновок щодо історичних передумов, розкриття мотивації проголошення та висунення основних ідей концепції «Один пояс, один шлях», а також відобразити основні результати, пов`язані з реалізацією торговельної політики між Китаєм та Україною та можливі подальші перспективи співробітництва з огляду на зміни у міжнародних економічних відносинах у контексті побудови стратегічного партнерства.

Отже, підсумовуючи все вище сказане, можна говорити про те, що дане дослідження було проведено завдяки залученню ряду загальнонаукових і підходів, принципів, та методів, що обумовлено метою, задачами, предметом і об’єктом дослідження. Обраний інструментарій дослідження дав змогу провести комплексне дослідження особливостей китайського мегапроекту «Один пояс, один шлях», сформулювати ґрунтовні висновки з досліджуваної проблеми.

# **РОЗДІЛ 2**

# **РЕАЛІЗАЦІЯ ДОКТРИНИ КНР «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»: ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНІ ТА ЕКОНОМІЧНІ СКЛАДОВІ**

## **2.1. Транспортно-економічне співробітництво в рамках концепції «Один пояс, один шлях»**

Символом зв'язків між Сходом і Заходом, що йдуть вглиб століть, можна назвати Великий Шовковий шлях, відродження якого має принести великі зміни в економіку значного числа країн. Китай, відновивши свою частину Шовкового шляху не зупиниться на досягнутому. Новий Шовковий шлях матиме те ж значення, що і в давнину, простягнувшись аж до півночі Європи, одним з ключових чинників реалізації стратегії Нового Шовкового шляху є прискорений розвиток необхідних компетенцій. У зв'язку з цим, повинні сформуватися альянси зі світовими лідерами в сфері експлуатації логістичної інфраструктури, комунікацій, організовані глобальні поставки та інтеграція інфраструктурного сервісу в світову організацію торгівлі і глобальну транспортну мережу.

Нині, Китай вступив на новий етап свого розвитку, і як в епоху Стародавнього Шовкового шляху, він лідирує у світовій торгівлі та має позитивне сальдо торгівлі з Європою та Сполученими Штатами Америки. Європа щорічно закуповує з Китаю товари на суму близько 1 млрд євро, але в свою чергу, Китай імпортує лише половину цього обсягу з європейських країн. Зараз Китай активно шукає шляхи зміни свого іміджу, зміцнення свого міжнародного статусу і, таким чином, стає лідером з розвитку світових економічних відносин. Сучасна глобальна система розподілу була створена іншими країнами і не контролюється Пекіном, тому Китай зацікавлений у тому, щоб його міжнародний політичний і культурний вплив зростав для утвердження його економічної сили, починаючи з регіону Південно-Східної та Центральної Азії [46, 49]. Саме тому Китай вирішив висунути ініціативу нової версії Шовкового шляху з надією, що китайський проект відродить Стародавній Шовковий шлях із наслідками, що ведуть до більшої міжнародної експансії та зміцнення економічних відносин із Китаєм.

У вересні 2013 року, під час виступу в Назарбаєв Університеті в м. Астана, в рамках державного візиту голови Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіна в Республіці Казахстан вперше була висунута ідея про реалізацію ініціативи «Економічного поясу Шовкового шляху». За словами голови КНР: «Китай і центрально-азіатські країни мають спільну стратегічну мету, яка полягає в стабільному економічному розвитку та процвітанні цих держав. Нам необхідно всебічно розвивати та зміцнювати практичну співпрацю, а також необхідно перетворити переваги нашого міждержавного політичного діалогу, взаємодоповнюваності в економічній сфері, а також фактор географічної близькості у гарантовані переваги нашої співпраці, засновані на принципах взаємоповаги та взаємовигідних відносин, з метою створення спільності інтересів та сталого зростання та розвитку наших держав» [3].

Також, голова КНР Сі Цзіньпін, у жовтні 2013 року, під час проведення низки офіційних візитів до країн Південно-Східної Азії висунув ідею про спільне будівництво «Морського Шовкового шляху XXI століття». Надалі дві вищезгадані ініціативи були об'єднані в єдину концепцію – «Один пояс, один шлях». Здійснення даної ініціативи одна із пріоритетних напрямів реалізації як зовнішньополітичної, і зовнішньоекономічної діяльності Китаю [30]. Обидва проекти передбачають створення в Євразії транспортнологістичної мережі, що включає залізничні та автомобільні магістралі, повітряні і морські шляхи, розвиток комунікаційних ліній. Уздовж транспортних маршрутів створюється та модернізується відповідна інфраструктура. Передбачається, що це сформує інтегрований економічний коридор, який зв'яже Китай з країнами Європи, Африки та Південної Америки [36, 83].

На підставі чого, Міністерство закордонних справ, Міністерство торгівлі та Державний комітет у справах розвитку та реформ за дорученням Державної ради КНР у березні 2015 року публікують документ під назвою: «Бачення та дії, спрямовані на просування спільного будівництва «Економічного поясу Шовкового шляху і Морського Шовкового шляху ХХІ століття». Цей документ відображає основні принципи реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях», зокрема необхідність Китаю у поглибленні взаємовигідного співробітництва з країнами Європи, Азії та Африки, а також прагнення КНР розвивати «політику відкритості», яка була закладена ще за Ден Сяопіна [32].

Висунута ініціатива вважається одним із найзначніших та найперспективніших міжнародних проектів у сучасному світі, масштабність проекту зумовлена тим, що на територіях, якими пройде шлях, проживає 63% населення Землі. Проект передбачає модернізацію існуючих та створення нових транспортних та економічних коридорів, що охоплюють понад 60 країн. Реалізація планів передбачає організацію 56 зон торгово-економічного співробітництва та гарантує 180 тис. нових робочих місць [46, 26].

Серйозність китайських намірів підтверджує те, що на форумі «Діалог зі зміцнення взаємопов'язаного партнерства» Сі Цзіньпін оголосив про плани Китаю внести 40 млрд доларів США до Фонду Шовкового шляху. Голова КНР наголосив, що Китай сприятиме країнам, розташованим уздовж маршрутів «Одного поясу та одного шляху», у будівництві об'єктів інфраструктури, включаючи дорожньо-транспортну мережу, об'єкти електропостачання, телекомунікації. Важливу роль у фінансуванні цих проектів має зіграти Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ), створення якого Сі Цзіньпін назвав «важливим проривом у фінансовій співпраці в Азії». У листопаді 2014 року Сі Цзіньпін заявив, що Азіатський банк інфраструктурних інвестицій та Фонд Шовкового шляху мають стати фінансовими інститутами інноваційного типу [30].

Географічні рамки проекту визначені гранично широко і розмито, оскільки сказано, що він охоплює Азію, Європу та Африку [22] (Додаток А). При цьому в документі перераховані три основних маршрути Економічного пояса Шовкового шляху:

1. з Китаю через Центральну Азію, Росію до Європи (до Балтійського моря);
2. з Китаю через Центральну Азію, Західну Азію до Перської затоки, Середземного моря;
3. з Китаю в Південно-Східну Азію, Південну Азію, до Індійського океану.

Саме поняття маршрутів тут є скоріше якимсь умовним, що відсилає до «бренду» Великого шовкового шляху, і в повному сенсі ці маршрути не є транспортно-логістичними шляхами, втім, як і сам проект не зводиться тільки до інфраструктурної або транспортної складової. Аналогічним чином слід розуміти і два основних напрямки Морського шовкового шляху 21-го століття:

1. з прибережних портів Китаю через Південно-Китайське море до Індійського океану і далі до Європи;
2. з прибережних портів Китаю через Південно-Китайське море в південну акваторію Тихого океану.

Незважаючи на те що кожен маршрут має свою специфіку, вони об'єднані загальним стартовим центром (Китаєм) і єдиним програмним завданням, нехай і сформульованим в досить загальному вигляді – будівництво всебічної, багатошарової, комплексної мережі взаємодії. Таким чином, ініціативу можна розглядати як проект створення партнерської мережі в Євразії, орієнтований на Китай, тоді як інструменти партнерської мережі дуже відрізняються: від політичної та дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних складових до просування гуманітарної співпраці.

Зосередившись на п'яти вищезазначених маршрутах, «Один пояс – один шлях» буде використовувати переваги міжнародних транспортних маршрутів, а також основних міст і ключових портів для подальшого зміцнення співпраці і створення коридорів міжнародного економічного співробітництва, таких як: «Китай – Монголія – Росія», «Китай – Центральна Азія – Західна Азія» і «Китай – Індокитай». В їх основу покладено великі міжнародні маршрути з опорними точками у ключових містах та майданчиками для співробітництва у важливих торговельно-економіко-виробничих зонах. На морі будуть створюватися безпечні, безперебійні та високоефективні транспортні маршрути із вузловими точками у найважливіших портах. Економічні коридори «Китай – Пакистан» і «Бангладеш – Китай – Індія – М'янма» тісно пов'язані з просуванням ініціативи «Один пояс, один шлях».

Крім того, на карті ініціативи наводиться Полярний Шовковий шлях, що відноситься до Північного морського шляху, як офіційно згадується в арктичній політиці Китаю. 26 січня 2018 року Управління інформації Державної ради КНР опублікувало документ під назвою «Політика Китаю в Арктиці», який закликає до активної участі у справах Арктики. Документ є планом арктичної стратегії Китаю та його амбіції щодо розвитку «Полярного Шовкового шляху» в рамках ініціативи «Пояс і шлях» [18]. Наземний економічний пояс Шовкового шляху, Морський Шовковий шлях XXI століття і Полярний Шовковий шлях не можуть розглядатися окремо і повинні розглядатися як регіони, що доповнюють один одного, щодо стратегічної інтеграції в рамках ОПОШ.

Одночасно не можна звернути увагу створення Зеленого Шовкового шляху, Здорового Шовкового шляху, Інтелектуального Шовкового шляху, Мирного Шовкового шляху. 14 травня 2019 року на саміті «Один пояс, один шлях» генеральний секретар Сі Цзіньпін оголосив про створення Цифрового Шовкового шляху 21 століття, який має стати лейтмотивом епохи в реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» за допомогою сучасних мобільних технологій [14]. Як основні завдання та сфери реалізації даного проекту варто відзначити: освоєння природних ресурсів, захист навколишнього середовища, фінансову та торговельно-економічну співпрацю, розвиток інфраструктурного будівництва, інвестування промислових потужностей, гуманітарні та культурні обміни тощо.

За 8 років ініціатива «Пояс і шлях» перетворилася з регіонального інфраструктурного проекту в глобальну зону співпраці нової формації. Вважається, що проекти взаємозв'язку та інтеграції можуть сприяти країнам євразійського регіону, поєднати стратегії розвитку між собою, розкрити потенціал регіонального ринку, активізувати інвестиції і споживання, створити попит і робочі місця, розширити гуманітарні обміни між народами і взаємозбагачення культур.

За інформацією китайського порталу Belt and Road Portal cтаном на кінець січня 20201 року, в рамках ініціативи 171 країна і міжнародна організація підписали 205 договорів про співпрацю з Китаєм в рамках ініціативи «Пояс і шлях», її важливість для зміцнення співпраці відзначена в резолюціях Генеральної Асамблеї ООН. Успішне здійснення проектів по взаємному зв'язку і економічному розвитку сприяло тому, що товарообіг між Китаєм і країнами, задіяними в спільному будівництві проекту, перевищив 6 трлн. американських доларів [21].

В останні роки двосторонні інвестиції Китаю з країнами вздовж «Пояса і шляху» безперервно поглиблюються. За останні десять років економіка Китаю збільшилася з 4,6 трлн дол. у 2008 р. до 13,6 трлн дол. у 2018 р. При цьому загалом вимір світової економіки в 2018 р. досягав 85 трлн дол. [27]. Цікавим є рівень внутрішнього споживання, внесок якого в економічне зростання країни у 2018 році становив 108,6%, у тому числі на частку кінцевого споживання припадало 76,2%. Сьогодні Китай позиціонується як найактивніший інвестор, який запускає ряд інфраструктурних проектів як на міжнародному рівні, так і в деяких країнах світу. У період з 2005 по 2019 рік Китай інвестував близько 1,2 трильйона доларів у понад 1600 інвестиційних проектів в інших країнах, у тому числі в українську економіку – близько 1% (9 млрд доларів) [19].

На сьогоднішній день китайські підприємства вже інвестували понад 100 млрд доларів США в країни уздовж «Пояса і шляху», а інвестиції країн уздовж маршруту в Китай досягли 48 млрд доларів США. Обсяг торгівлі Китаю з країнами-учасницями ініціативи «Один пояс – один шлях» в 2018 р. збільшився на 16,3%, як повідомило Міністерство торгівлі КНР [15].

Згідно з даними міністерства загальний обсяг торгівлі з цими країнами в 2018 р. склав 1,3 трлн доларів, що становить 27,4% обсягу зовнішньої торгівлі Китаю за минулий рік. У 2018 р. імпорт Китаєм товарів і послуг з країн-учасниць ініціативи склав 563 млрд доларів, що на 23,9% перевищує показник 2017 року, але Міністерство торгівлі не уточнило, скільки країн охоплено цими цифрами [31].

Прямі нефінансові інвестиції Китаю в країни-учасниці ініціативи «Один пояс – один шлях» в 2018 р. виросли на 8,9% в порівнянні з попереднім роком, склавши 89,3 млрд доларів [19].

Ініціатива «Пояс і шлях» перетворила внутрішні райони Китаю в вікно розширення зв'язків країни з зовнішнім світом. Західні і центральні регіони Китаю активно розвивають торгівлю з країнами, які беруть участь у цій ініціативі.

Зростання торгівлі більшості китайських регіонів провінційного рівня, які опублікували дані про торгівлю за першу половину поточного року, з країнами вздовж «Пояса і шляху» виявився швидким зростання їх зовнішнього товарообігу в цілому.

Так, центрально-китайська провінція Хунань зафіксувала зростання торгівлі з країнами «Пояса і шляху» на 53,9 %, в той час як сукупний товарообіг провінції збільшився на 31,7 %.

Дані показують, що в першому півріччі обсяг експорту обладнання залізничного транспорту провінції Хунань виріс приблизно на 170 %, частково завдяки поліпшенню політичної стабільності в деяких країнах ОПОШ.

У провінції Ганьсу на північному заході країни також спостерігається аналогічна динаміка в торгівлі з країнами «Пояса і шляху». Приріст торгівлі склав 41 %, що трохи більше, ніж приріст загального товарообігу провінції.

Інші внутрішні провінції, включаючи Сичуань, Хубей і Шаньсі, також отримали вигоду від ініціативи, продемонструвавши значне зростання торгівлі з країнами «Пояса і шляху».

Митні дані показують, що в першому півріччі торгівля Китаю збільшилася на 7,9 %. в річному обчисленні, тоді як приріст торгівлі з країнами «Пояса і шляху» склав 10,4 % [2].

У 2018 р. китайські компанії підписали 3987 контрактів з компаніями 60 країн, прилеглих до маршрутів ЕПШШ і МШШ-ХХІ ст., на загальну суму 92,64 млрд. доларів. У 2018 р. Китай підписав міжнародні податкові угоди (договори про уникнення подвійного оподаткування) з низкою країн, розташованих уздовж маршрутів ЕПШШ і МШШ-ХХІ ст., включаючи Росію, Камбоджу, Індію, Пакистан, Індонезію і Румунію. На думку китайських економістів, ці угоди дозволять китайським фінансовим інститутам заощадити на податках близько 9,5 млрд юанів (1,5 млрд доларів). Протягом 2018 року в результаті конструктивних переговорів керівництва КНР з представниками Індії, Індонезії і Таджикистану про розмір ставок оподаткування китайські підприємства змогли знизити свої податкові відрахування на 270 млн юанів [19].

Товарообіг між Європою та Азією швидко зростає, що, у свою чергу, вимагає нових підходів до побудови нової або модернізації існуючої транспортної інфраструктури. Накопичивши досвід і технології під час модернізації інфраструктури всередині країни, китайські будівельні компанії в останні роки успішно ведуть боротьбу за контракти на будівництво великої кількості об'єктів за кордоном. При цьому «модернізація інфраструктури» в китайській інтерпретації включає не тільки транспорт, а й усі інші об'єкти, які необхідні для функціонування суспільства і в багатьох країнах знаходяться на державному балансі – електромережі, мобільні підстанції, лікарні, навчальні та наукові заклади, офісні будівлі, культурні та музейні центри. При такому підході потенційний зовнішній ринок інфраструктурних замовлень збільшується в рази.

У галузі транспортної інфраструктури компоненти китайського курсу включають будівництво нових і модернізацію старих шляхів автомобільного і залізничного сполучення між Європою і Китаєм, а також загальне збільшення транспортного сполучення між країнами Євразії [72, 11-13]. У даний час існують три експлуатаційних залізничних коридори, які фізично з'єднують Китай і Європу. Північний коридор проходить в основному територією Росії і здебільшого йде за маршрутом Транссибірської експресу. Центральний маршрут проходить всією територією Казахстану, підключаючись до північного маршруту на заході Росії. Південний маршрут проходить через Казахстан в Актау і або перетинає Каспійське море (на поромі), або продовжується до Ірану, перш, ніж перетнути Азербайджан, Грузію і Туреччину. Час у дорозі кожним коридором становить від 10,5 до 16 днів [19].

Включивши вже діючі трансєвразійські залізничні магістралі до орбіти ОПОШ, Китай намагається максимально диверсифікувати мережу транспортних магістралей до Європи, розвиваючи існуючі маршрути (такі як Чунцін-Дуйсбург, Чженчжоу-Гамбург, Іу-Мадрид, Іу-Лондон, Ченд), що стали найважливішими транспортними артеріями Економічного поясу Шовкового шляху, та інвестувати у нові залізничні проекти у країнах Центральної та Східної Європи [66, 106-108].

Так, у 2014 р. на саміті Китай – ЦСЄ у Белграді уряди КНР, Сербії, Угорщини, Македонії та Греції підписали угоду про будівництво високошвидкісної залізниці за маршрутом Будапешт-Бєлград-Скоп'є-Афіни, яка зв'яже балканські країни з портом Пірей у Греції та стане сухопутним продовженням Морського Шовкового шляху із Середземного моря до Європи. У 2017 р. розпочалося будівництво ділянки цієї магістралі, що пов'язує Угорщину та Сербію.

Симптоматично, що цей проект реалізовуватиметься двома китайськими державними компаніями: China Railway International Corporation та Export-Import Bank of China (проте в ньому також візьме участь російська компанія «РЖД Інтернешнл», яка отримала замовлення на реконструкцію ділянки Стара-Пазова – Нові-Сад у Сербії). Угорсько-сербська ділянка залізниці є першою для китайських залізничних компаній на ринку ЕС5. Швидкість руху поїздів на новій ділянці становитиме 200 км/год, стандарт колії 1435 мм. Заплановані терміни будівництва становитимуть 2 роки за загальної вартості робіт близько 10 млрд юанів. Проект став першим виходом китайських залізничних компаній на ринки ЄС, а країни Середньої та Східної Європи та розглядається Китаєм як стратегічний напрям реалізації концепцій ЕПШШ та МШП-ХХІ ст.

Для розвитку міжнародних залізничних вантажних перевезень у 2011 році було створено парасольковий бренд China Railway Express (Чжуноу баньле). Відпрацьовуючи залізничне сполучення південним маршрутом ЕПШШ, Китай запустив тестовий вантажний поїзд до Тегерана (Іран) з провінції Чжецзян (Східний Китай). За 19 днів вантажний потяг подолав 10,4 тис. км. Маршрут проходив через пункт пропуску Алашанькоу в СУАР КНР і далі через території Казахстану та Туркменії. КНР розглядає Іран як один із основних перевалочних пунктів на шляху доставки вантажів з Китаю до Європи [25].

На початку 2016 року Китай запустив кілька нових континентальних маршрутів до Європи. 6 квітня 2016 р. з Уханя стартували вантажні перевезення за тринадцятим маршрутом Центральний Китай-СУАР (Алашанькоу) – Казахстан – Російська Федерація – Республіка Білорусь – Польща – Німеччина – Ліон (Франція) завдовжки 11,3 тис. км. Континентальний залізничний маршрут пов'язує Китай та Францію за 16 днів, тоді як морське транспортування вантажів з Уханя до Ліону вимагає від 50 до 60 днів. З КНР потяги везуть електроніку, у зворотному напрямку – французькі вина, автомобілі та сільгосппродукцію [14]. Відпрацьовуючи залізничне сполучення південним маршрутом ЕПШШ, Китай запустив тестовий вантажний поїзд до Тегерана (Іран) з провінції Чжецзян (Східний Китай). За 19 днів вантажний потяг подолав 10,4 тис. км. Маршрут проходив через пункт пропуску Алашанькоу в СУАР КНР і далі через території Казахстану та Туркменії. КНР розглядає Іран як один із основних перевалочних пунктів на шляху доставки вантажів з Китаю до Європи.

15 січня 2016 року в Іллічівську відбулося відправлення першого демонстраційного рейсу контейнерного поїзда за маршрутом УкраїнаГрузія-Азербайджан-Казахстан-Китай. Даний маршрут презентувався Міністерством інфраструктури України як альтернативний шлях доставки вантажів із Заходу на Схід в обхід території РФ. Заява відбулася на тлі так званих транзитних війн з РФ, що додало ще більшої значущості відправленню та альтернативному проекту загалом [10] (Додаток Б).

Поїзд налічував 10 вагонів та 20 контейнерів із парку філії «ЦТС «Ліски» ПАТ «Українська залізниця». До станції Достик на кордоні Казахстану та Китаю загальна протяжність маршруту оцінювалась в 11-12 днів [69, 23].

Маршрут відправлення поїзду почався з Іллічівська паромом до порту Варна (Болгарія), далі поїзд прямував Чорним морем до Грузії. Загалом морем поїзд подолав відстань у 1040 км. 20 січня поїзд досяг берегів Грузії, а саме порту Батумі. Наступного дня поїзд вже відправився зі станції Гянджа Азербайджанської дороги. На станції Алят Азербайджанської залізниці відбулося перевантаження на паром, який прямував до порту Акатау, з якого 24 січня поїзд відправився до станції Бейнеу Казахської залізниці. Всього залізницею Казахстану поїзд подолав відстань у 3095 км. 31 січня поїзд був розформований по станції Достик Казахської дороги, яка є кінцевою точкою маршруту. У подальшому вантажі планувалося відправити до великих промислових міст КНР (Чженжоу, Чунцин, Лянюнгань). На жаль, очікувані 11-12 діб перетворилися у 16 діб. Затримки сталися на Чорному морі через несприятливі погодні умови, де замість запланованих двох днів провели п’ять [69, 23].

Привертає увагу «дипломатія» швидкісних залізниць. Завдяки успішній локалізації зарубіжних технологій та державній підтримці китайські фірми досягли значного прогресу в технологіях будівництва високошвидкісних залізничних магістралей (ВШМ). За останнє десятиліття в країні було побудовано найбільшу у світі мережу ВШМ, що становить понад 20 тис. км. Успішний досвід дозволяє китайським компаніям братися за закордонні проекти ВШМ та звичайних залізничних ліній (на різних стадіях знаходяться лінії Момбаса – Найробі, Аддіс-Абеба – Джібуті, Белград – Будапешт, Куала-Лумпур – Сінгапур).

Деякий прогрес спостерігається у реалізації проекту, який має стати однією з ланок північного маршруту ЕПШШ – високошвидкісної магістралі (ВШМ) «Москва-Казань». В даний час йде проектування пілотної частини проекту. Подібний досвід здійснюється в Росії вперше, що не може не викликати певних труднощів у російської сторони: створення шляхів, контактної мережі, стрілочних переказів для високошвидкісних поїздів тощо. Проте, за словами керівництва ВАТ «РЖД», ВСМ «Москва – Казань» може у 2017 р. перейти у стадію будівництва. Вартість проекту перевищує 1 трлн руб. На його будівництво китайська сторона надасть кредит у розмірі 400 млрд руб., а також забезпечить надання акціонерного фінансування в обсязі, еквівалентному 52 млрд руб. (у доларах США), для реалізації проекту на ділянці Москва – Нижній Новгород і в додатковому обсязі в 1 млрд дол. – на ділянці Нижній Новгород – Казань [68, 47-48].

Щодо транзитних вантажних автоперевезень з КНР до РФ через Казахстан, то досягнута між сторонами угода дозволила суттєво спростити процедуру проходження митних пунктів пропуску. За словами представника китайської транспортної компанії, раніше дорога в Росію займала у вантажних автомобілів тиждень, а зараз час у дорозі скоротився до двох діб  [62, 59].

У 2016 р. континентальні транзитні залізничні маршрути пов'язували 15 міст КНР із 20 містами Європи. Це найкоротші континентальні залізничні транспортні коридори між Азією та Європою – вони на 2,1 тис. км коротші за маршрут Транссибірської магістралі від російських далекосхідних портів. У середньому час транспортування товарів з КНР до країн Європейського Союзу по суші скорочувалося на 75% порівняно з морськими перевезеннями, а вартість залізничного транзиту була на 65% меншою від вартості перевезення авіаційним транспортом. Переважна частина вантажів припадала на малогабаритну електроніку з високою доданою вартістю, що виробляється у таких великих високотехнологічних центрах КНР як Чунцін, Ченду, Чженчжоу та Сучжоу.

Важливу роль грає модернізація транскордонної інфраструктури, актуальна у розвиток периферійних регіонів. Зокрема, на російсько-китайському кордоні йде будівництво мостів через Амур між містами Благовіщенськ та Хейхе, Нижньоленінське та Тунцзян, а також мостового прикордонного переходу Полтавка – Дуннін.

Китайські компанії беруть участь в інфраструктурних проектах у Центральній Азії: до кінця 2015 р. завершено проект автодороги Айні – Пенджикент на півночі Таджикистану, а зараз у країні йде будівництво тунелю на залізниці Вахдат – Яван [49, 53].

Наприкінці лютого 2016 р. в Узбекистані відбулася церемонія стикування тунелю Камчик, однієї з важливих споруд залізничної магістралі Ангрен – Пап. Загальні інвестиції у проект становили 450 млн доларів. У китайській корпорації China Railway Tunnel Group зазначають, що тунель Камчик — один із найважливіших проектів в Узбекистані та одна з основних ланок у формуванні в Центральній Азії залізничної мережі в рамках реалізації ініціативи ЕПШШ [73].

У галузі транскордонної логістики та вантажоперевезень, як зазначають китайські ЗМІ, важливим транспортним вузлом для обслуговування транзиту товарів з Центральної Азії до Японії, Республіки Кореї та країн Південно-Східної Азії і назад стало місто Ляньюньган (провінція Цзянсу, Східний Китай); покращилась інфраструктура на території центру прикордонного співробітництва «Хоргос» на кордоні КНР з Казахстаном; на 65% завершено роботи на китайській стороні з будівництва залізничного мосту Нижньоленінське – Тунцзян через річку Амур, а в середині 2016 р. було зведено через Амур автодорожнього мосту Хейхе – Благовіщенськ [49, 56].

Збільшується обсяг китайських інвестицій у модернізацію морських та річкових портів у європейських країнах. Серед таких проектів, перш за все, слід виділити морський порт Пірей у Греції, який китайські офіційні особи називають «перлиною» Морського Шовкового шляху XXI століття та «стратегічною брамою до Європи» [68, 46]. У 2008 р. найбільша китайська логістична компанія COSCO взяла більшу частину порту Пірей в концесію на 35 років і в наступні роки інвестувала понад 300 млн євро в модернізацію його інфраструктури, збільшивши пропускну спроможність порту більш ніж утричі до приблизно 4 мільйонів контейнерів на рік. У 2016 р. компанія COSCO Shipping, яка входить до COSCO Group, придбала 51% акцій порту за 280,5 млн. євро в рамках процесу його приватизації. За умовами угоди до 2021 р. китайська компанія стане власником ще 16% акцій за 88 млн. євро, а грецький порт майже повністю перейде під контроль китайських інвесторів. Серед інших проектів модернізації морської транспортної інфраструктури слід зазначити проекти реконструкції таких портів, як Венеція (Італія), Гамбург (Німеччина), Брюгге, Антверпен (Бельгія), Роттердам (Нідерланди), Клайпеда (Литва), Валлета (Мальта), Ноатум (Іспанія) та ін. [80].

Крім того, слід зазначити, що транспортна складова ініціативи Голови КНР Сі Цзиннпіна щодо будівництва «Поясу та Шляху» є верхівкою «економічного айсберга», покликаного активізувати економічний розвиток КНР і надати нового імпульсу розширенню зовнішньоторговельного обсягу. Незважаючи на негативний вплив пандемії, економіка Китаю демонструє вражаюче зростання. У першому кварталі 2021 р. ВВП країни перевищив цей показник аналогічного періоду попереднього року на 18,3%.

Загальний обсяг товарообігу між Китаєм та країнами, розташованими вздовж «Поясу та Шляху», збільшився порівняно з відповідним періодом минулого року на 13,2 відс. і переступив рубіж 6 трлн юанів /1 доларів – 6,9 юаня. Такі цифри назвали у Міністерстві комерції КНР [24].

За даними торгового відомства, товарообіг становив 6,08 трлн юанів, його темпи зростання були на 3,3 відсоткового пункту вищими, ніж зростання зовнішньої торгівлі Китаю за січень-вересень. Експорт зріс на 7,1 % у річному вираженні до 16,42 трлн юанів, імпорт – на 12,9 % до 14,09 трлн. юанів. Таким чином, позитивне сальдо торговельного балансу скоротилося на 18,3% до 2,33 трлн. юанів. У той же час загальний обсяг імпорту та експорту у звичайній торгівлі збільшився на 12,5% до 17,64 трлн юанів, або 57,8% всього зовнішньоторговельного обороту країни, що на 1,4 відсоткового пункту вище за рівень 2019 року [31].

Були виявлені переваги поїздів маршрутами Китай-Європа, які відіграли важливу роль у забезпеченні стабільності у торгівлі з країнами, розташованими вздовж маршрутів. Згідно з даними Китайської державної залізничної корпорації (КДЗК), у першому півріччі цього року за маршрутами міжнародних залізничних вантажних перевезень Китай-Європа проїхало загалом 7 тис. 377 вантажних поїздів і було перевезено 707 тис. стандартних контейнерів з вантажами, що на 43% та 52 % більше у річному вираженні відповідно, сукупний показник завантаженості контейнерів досяг 98%. Згідно з митною статистикою, у першому півріччі товарообіг між Китаєм і країнами «Одного поясу, одного шляху» залізницями досяг 209,78 млрд юанів (близько 32,44 млрд доларів США), що на 43,1% більше у порівнянні з минулим роком [58, 51].

Раніше, Головне митне управління КНР повідомляло, що за той же період товарообіг Китаю з ЄС, США та АСЕАН зріс на 7,3, 6,5 та 12,6 % відповідно [27]. Таким чином, очевидно, що за темпами зростання торгівлі з Китаєм лідирують країни вздовж «Поясу та Шляхи», включаючи Росію, Польщу та Казахстан. Китайські експерти сприйняли це як «вдалий прогрес» у ринковій диверсифікації, що став результатом зусиль у напрямку розширення відкритості шляхом спрощення торгових процедур, зниження імпортних мит та інших заходів.

Згідно з даними, опублікованими в січні 2021 року Міністерством комерції КНР, у 2020 році товарообіг між Китаєм та Росією становив 107,77 млрд доларів. Таким чином, цей показник третій рік поспіль перевищує позначку 100 млрд доларів [24].

За підсумками минулого року обсяг торгівлі сільськогосподарською продукцією між Китаєм і Росією досяг 5,55 млрд. доларів, зокрема, імпорт у КНР сільськогосподарської продукції з Росії склав минулого року 4,09 млрд. доларів, на 13,7% більше, ніж роком раніше [29]. Значно збільшилися постачання з Росії до Китаю нафти, газу та залізняку. З другої половини 2020 р. експорт із Китаю до Росії перейшов у зростання і демонстрував позитивну динаміку протягом 6 місяців поспіль. Набирають обертів відправки з Китаю до Росії електроніки, включаючи ноутбуки, планшети та смартфони.

За даними інформаційного бюро Китаю, торговельний оборот між КНР та Казахстаном між двома країнами зріс з 368 млн. доларів у 1992 році до 21,43 млрд. доларів у 2020 році. Китай став другим за величиною торговим партнером Казахстану [29].

Говорячи про інвестиційну співпрацю, офіційний представник Мінкомерції Гo Бань Фа проінформував, що обсяг прямих нефінансових інвестицій китайського бізнесу в цю групу країн за три квартали становив 10,78 млрд дол. США, що на 12,3 % більше, ніж рік тому. А обсяг виконаних там підрядних робіт збільшився на 18,4 % до 58,49 млрд дол. [24].

Китай завершив переговори з Маврикієм щодо укладання угоди про вільну торгівлю, веде переговори щодо Угоди про Регіональне всеосяжне економічне партнерство, а також переговори з Сінгапуром про модернізацію ССТ, з Молдовою – про його укладання. Крім того, набрав чинності підсумковий документ за результатами четвертого раунду переговорів про тарифні поступки в рамках Азіатсько-тихоокеанської торгової угоди, який зобов'язує 6 його членів знизити мита на понад 10 тисяч товарних позицій – у середньому на 33 %, як повідомив Го Бань Фа [24].

Він повідомив також, що на даний момент у країнах уздовж «Поясу та шляху» створено 82 зони торговельно-економічного співробітництва за участю китайських підприємств, завдяки яким надходження до місцевих бюджетів склали 2,01 млрд дол. США, і було створено 244 тис. нових робочих місць.

Незважаючи на значну кількість праць, інтеррегіональне співробітництво України та КНР недостатньо висвітлене, особливо в аспекті реалізації транзитнологістичного та інфраструктурного потенціалу приморських регіонів України.

Вигідне геостратегічне положення України дає їй можливість бути сполучною ланкою для транзиту товарів та перевезень людей між країнами Європи, Азії та Близького Сходу. Сьогодні в Україні відсутня стратегія подальшого розвитку відносин з Китаєм, практичної реалізації документів, які вже укладені. Український бізнес активно шукає нові можливості в Китаї, але без державної підтримки це буде зробити дуже складно, тому що потрібно конкурувати з провідними іноземними кампаніями, які мають таку підтримку.

За обсягом товарообігу Україна посідає третє місце серед торгових партнерів для КНР в СНД (після Російської Федерації і Казахстану). Китайська Народна Республіка займає перше місце серед торгових партнерів України в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні.

Починаючи з 2013 р. такі показники як товарообмін, експорт та імпорт мають тенденцію до планомірного зменшення. Це викликано рядом причин, які пов'язані з економічною і військово-політичною нестабільністю в країні. Це також пов'язано з тим, що до 2012 р. одним з незамінних торгових партнерів України була Росія. Але з урахуванням останніх подій, Україні довелося диверсифікувати напрямки експорту та збільшити його товарний асортимент.

Обсяг імпорту товарів із Китаю також зріс, його питома частка в структурі імпорту України досягла 15,1% у 2019 р. порівняно з 13,3% у 2018 р. Однак, розглядаючи вказані показники у вартісному виразі, слід указати на той факт, що обсяг імпорту товарів із Китаю в декілька разів перевищує розмір експорту (у 2018 р. це співвідношення становило 7 608,4 млн дол. проти 2 200 млн дол.) [19].

Слід акцентувати увагу й на тому, що потенціал торговельно-економічного співробітництва України та Китаю повноцінно не реалізується, що значною мірою викликано інституційними бар’єрами, пов’язаними з несформованістю зони вільної торгівлі цих країн. Незважаючи на домінування глобальної тенденції уповільнення темпів економічного розвитку, інноваційна активність країн набирає обертів, що виражається, зокрема, у збільшенні інвестицій, спрямованих на виконання науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок (за період 1996–2016 рр. їх розмір збільшився майже вдвічі) і, відповідно, нарощенні патентів на результати інтелектуальної власності. У 2017–2018 рр. масштаби використання інтелектуальної власності досягли максимально високої позначки.

З огляду на такого роду тенденції, урядами держав ведеться активна політика щодо створення і збереження інноваційних екосистем. Однак, незважаючи на певні кроки, фінансування державами фундаментальних досліджень залишається на низькому рівні, що обмежує можливості країн щодо створення належного базису для створення інноваційних ідей і розроблення на їх основі інноваційної продукції. Крім того, і надалі зберігається значний інноваційний розрив між країнами, у т. ч. з високим і середнім рівнями доходів, і загалом інноваційний потенціал сконцентровано в межах окремих високорозвинених держав світу. У цьому сенсі викликає зацікавлення для України успішний досвід Китаю з фінансування науководослідних розробок, зокрема слід указати, що на світовій арені за цим показником країна посідає друге місце після США. Так, у 2018 р. Китай витратив 1,96 трлн юанів (291,58 млрд дол.) на дослідження і розробки, що становить 2,18% ВВП. Порівняно з 2017 р., в якому зафіксовано фінансування на рівні 1,75 трлн юанів, або 270 млрд дол., значення показника зросло на 12% [74]. Хоча експерти і відзначають проблемні аспекти, пов’язані з уповільненням темпів зростання обсягів фінансування НДДКР, структурними диспропорціями в системі їх фінансування та низьким рівнем інвестування у фундаментальні дослідження і неналежною результативністю таких вкладень.

У структурі експорту України до Китаю в 2015 р. найбільша частка належить продукції гірничо-металургійного комплексу (ГМК) та АПК. Так майже 94,1% експорту в КНР припадає на сировинні товари, а 5,6% – на готову продукцію. Зростаючий попит китайських партнерів зберігається на металомісткі руди та металобрухт – 40,2%, зернові культури, зокрема кукурудза та соя – 28,9%, рослинні олії – 22,2%, деревина та енергетичне обладнання майже по 2% [34] (Додаток В).Виходячи з цього, можна говорити, що український сектор орієнтований на сировинну складову, що в свою чергу не спряє формуванню доданої вартості. Також необхідно звернути увагу на можливі перспективи, які відкриває взаємодія України та КНР в такій структурно-освітній сфері як прокладка транспортних коридорів і поставка азіатських товарів в країни Європи. Як і Китай, значне число азіатських країн зацікавлені в зниженні вартості і часу перевезень товарів від країн-виробників в країни з досить значними ринками споживання, у тому числі в Європейський Союз.

На закінчення необхідно відзначити, що в китайському проекті «Один пояс – однин шлях» робиться акцент на тому, що при його реалізації в майбутньому повинні одночасно відбуватися політична комунікація, зв'язок інфраструктури, фінансування, безперешкодний торговий і культурний обмін. Всі вони будуть сприяти не тільки економічному підйому в західній частині Китаю, але й соціально-економічному процвітанню, миру і стабільності на регіональній та міжнародній арені в цілому. Більше того, ключовим завданням і пріоритетом в рамках концепції «Один пояс – один шлях» є будівництво транспортної інфраструктури та міжнародного економічного коридору, яке сприяє поглибленню міждержавного, міжрегіонального економічного співробітництва та зміцненню культурних взаємодій. Можна сказати, що китайська ініціатива розглядається як комплексний план економічного співробітництва між країнами, що включає в себе різноманітні проекти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, торгівлі, інвестицій, фінансів і культури, в результаті якого буде створено безпечну і стабільну обстановку для розвитку як західної частини Китаю, так і країн Євразії та світу.

# **2.2. Зовнішньополітичне співробітництво в межах проекту «Один пояс, один шлях»**

Узгодження політик є важливою гарантією будівництва «Одного пояса, одного шляху», а в свою чергу механізми співробітництва виступають основними каналами узгодження політик країн-членів ініціативи. Китай і країни вздовж «Пояса і шляху» спільно створюють багаторівневі механізми співробітництва, зміцнюють зв’язки і координацію, поглиблюють політичну взаємодовіру, що слугує запорукою для сприятливих умов співробітництва.

Двосторонній діалог є головним каналом політичних зв'язків. Урядові відомства Китаю також створюють ряд центрів стимулювання співпраці з різними країнами, щоб прискорено просувати реалізацію вже підписаних угод про спільне будівництво «Пояса і шляху». Китай надає великого значення захисту і заохоченню ролі багатосторонніх механізмів. Використовуючи такі багатосторонні платформи, як саміт ШОС, Форум китайсько-африканського співробітництва, Форум співпраці і економічного розвитку між Китаєм і острівними тихоокеанськими країнами, Форум економічного співробітництва Перської затоки, розширений Форум економічного співробітництва країн затоки Бейбувань, Китай також організував великі виставкові заходи, такі як Експо «Китай-АСЕАН», Експо «Китай-Євразія», Експо «Китай-Арабські країни», Експо «Китай-Південна Азія», Експо торгівлі та інвестицій між Китаєм і країнами Центральної в Східній Європи і ін., що грає роль моста і сполучної ланки в торгово-економічному співробітництві [48, 48]. Використовуючи платформу консульських консультацій, Китай удосконалює механізм зовнішньополітичної координації, щоб створити сприятливі умови для обмінів персоналом і забезпечення безпеки в ході спільного будівництва «Пояса і шляху».

Варто відзначити, що зовнішньополітичний напрямок ініціативи покликаний також підтримувати зарубіжні китайські комерційні проекти за допомогою міжурядових і дипломатичних механізмів. Найбільшим заходом став пекінський Форум «Поясу і шляху» в 2017 р., в якому взяли участь представники 130 країн і 70 міжнародних організацій. На двосторонній основі Китай до середини 2018 уклав 118 угод в рамках ОПОШ з 103 державами і міжнародними організаціями, в тому числі з Росією (ЄАЕС) [42, 53].

Варто зазначити, що перший форум привернув до себе значну увагу в усьому світі, а тому як наслідок було прийнято рішення про те, що подібні заходи будуть проводитися раз на два роки.

25-27 квітня 2019 року в Пекіні завершився представницький 2-й Форум «Пояса і шляху». В ньому взяли участь понад 5 000 учасників з більш ніж 150 країн світу і 90 міжнародних організацій. 37 держав були представлені першими особами. Одночасно з церемонією відкриття і круглим столом лідерів країн в рамках форуму пройшли 12 тематичних сесій. В рамках форуму вперше була проведена конференція підприємців, що об'єднала 570 китайських і іноземних компаній з 88 країн і регіонів, які уклали 217 угод, на загальну суму понад 64 млрд доларів США. Таким чином, новий форум продовжив традицію проведення заходів найвищого рівня за тематикою реалізації флагманської міжнародної ініціативи нинішнього керівництва КНР [39, 57].

Одним із головних завдань, що постає перед китайським керівництвом є боротьба з протекціонізмом. У знаковому виступі на економічному форумі в Давосі в 2017 р. Сі Цзіньпін охарактеризував ОПОШ як «китайський спосіб захистити відкритість світової економіки» [20]. Загальновизнано, що Китай є одним з головних набувачів корисливості сучасного етапу економічної глобалізації, він «успішно пристосувався до американської моделі глобалізації і не зацікавлений в дробленні і кластеризації єдиного світового ринку». До теперішнього часу Китай має угоди про вільну торгівлю з 24 країнами (Австралія, Республіка Корея, Швейцарія, Ісландія, Коста-Ріка, Перу, Сінгапур, Чилі, Пакистан, Грузія, Мальдіви і 10 країн АСЕАН), з них 13 укладено за останні 5 років.

Борючись з протекціонізмом, на початку 2018 р. Китай висунув ідею створити міжнародні арбітражні центри на своїй території. На першому етапі оголошено про створення двох «міжнародних комерційних судів», які будуть розташовуватися в Шеньчжені і Сіані. Міжнародний арбітраж відкрився в 2018 р. в Хайкоу (провінція Хайнань). Такий підхід несе потенціал докорінної трансформації міжнародної правової системи, основою якої в даний є англійська мова і західні правові норми.

Важливою характеристикою політичної координації в рамках ОПОШ є відсутність вимог політико-ідеологічного характеру. На відміну від західних країн, китайське керівництво вважає, що кожна країна має право на відповідну місцевим умовам громадську модель. Уникаючи прямої критики, в якості альтернативи «універсальним демократичним цінностям» Китай просуває м'якші ідеї про «інклюзивну глобалізацію» (баожунсін цюаньцюхуа) і людство як «співтовариство спільної долі» (мін'юнь гунтунті). Серед усіх прав людини Китай акцентує право на розвиток і поліпшення матеріальних умов життя.

На додаток до двосторонніх і багатосторонніх форматів, під егідою ОПОШ Китаєм висунута концепція шести економічних коридорів Шовкового шляху, кожен з яких за географічною ознакою об'єднує кілька прикордонних країн і макрорегіонів. Зіставлення планів розвитку західних і північно-східних регіонів КНР свідчить, що за своєю просторовою конфігурацією пропоновані в рамках «Пояси і шляхи» міжнародні коридори є висунутим за кордон продовженнями осей територіального розвитку прикордонних регіонів Китаю. «Коридори ОПОШ» в цьому контексті є «інтерфейсом» доступу до територіального і галузевого планування прикордонних країн і регіонів для підтримки варіантів, найбільш сприятливих в межах розвитку Китаю [62, 59].

У координації ОПОШ активно задіяні міжрегіональні зв'язки: виходять до держкордону китайських провінцій, що ставляться нарощувати частоту обмінів і свої компетенції щодо сусідніх країн. Одночасно стимулюється використання транскордонного потенціалу для підвищення рівня життя в периферійних регіонах Китаю. Природний процес транскордонних комунікацій в рамках ОПОШ проходить додаткову інституціоналізацію. Наприклад, в Гуансі-Чжуанському автономному районі щорічно проводиться виставка «Китай – АСЕАН», у Внутрішній Монголії виставка «Китай – Монголія», в Хейлунцзяне – Російсько-китайське Експо.

В силу історичних чинників китайці надають особливе значення статусу своєї країни в світі («відродження після століть принижень») і вибудовування образу «відповідальної глобальної держави» [65, 17]. В силу цього широке висвітлення в ЗМІ отримують навіть найзагальніші угоди в рамках ОПОШ, які подаються як зміцнення міжнародних позицій країни.

На просторі СНД практично всі країни підтримують проект «Пояс і шлях», розраховуючи за допомогою китайських інвестицій вирішити свої економічні проблеми, в першу чергу, розвинути національні інфраструктурні мережі.

У Європейському союзі стався поворот у відношенні «Пояса і шляху». Виникла реальна можливість створення сполучення «Європейський союз» – «Пояс і шлях». Це показали весняні візити до Європи голови КНР Сі Цзіньпіна і прем'єра Держради КНР Лі Кецяна.

В рамках державного візиту візиту голови КНР Сі Цзіньпіна до Італії, Монако і Францію, який відбувся 21-26 березня 2019 року, президент Франції Е. Макрон на закритті Китайсько-Французького форуму з глобального управління заявив: «Запропонована Китаєм ініціатива« Один пояс – один шлях» має колосальне значення. Євросоюз може шляхом інновацій поєднати свою стратегію розвитку з китайською ініціативою, а також спільно сприяти транспортно-комунікаційному взаємозв'язку Європи і Азії [1].

На 21-й зустрічі лідерів Китаю і Євросоюзу (Брюссель, 10 квітня 2019 року) було підтверджено намір просувати взаємовигідне всеосяжне стратегічне партнерство КНР і ЄС. Зокрема, прем'єр Держради КНР Лі Кецян зазначивши, що у сторін більше спільних інтересів, ніж розбіжностей, підкреслив: «Євросоюз п'ятнадцять років поспіль залишається найбільшим торговельним партнером Китаю, а Китай – другим за величиною торговим партнером Євросоюзу». У свою чергу, голова Європейської ради Туск Д. і голова Європейської комісії Юнкер Ж-К. заявили, що європейська сторона сповнена впевненості в Китаї і зацікавлена в поглибленні китайсько-європейського всеосяжного стратегічного партнерства [8].

Вихід в центр світової економічної системи потребує відповідного зростання культурного впливу. Китай застосовує широкий спектр ресурсів нарощування «м'якої сили з китайською специфікою» [71]. У їх число входить підготовка зарубіжних фахівців зі знанням китайської мови, надання гуманітарної допомоги та сприяння розвитку зарубіжних країн, участь в миротворчих операціях ООН та ін. За період 2010-2014 рр. в два рази збільшилася кількість іноземців китайських вищих навчальних закладів і потроїлася кількість іноземних студентів, завдяки чому Китай вийшов на третє місце в світі за цим показником після США і Великобританії.

У 2017 році в 935 китайських вищих навчальних закладах пройшли навчання 490 тис. іноземних студентів, три чверті яких приїхали з країн напівпериферії і периферії. Десятки тисяч іноземців щороку навчаються повністю безкоштовно за рахунок стипендій від уряду КНР (в 2018 році – 58 тис.), Значне число (точної статистики немає) – безкоштовно за рахунок провінційних або міських стипендій. Поширені стажування та курси підвищення кваліфікації іноземних науково-педагогічних працівників і викладачів китайської мови. На кінець 2017 року в світі функціонувало 525 Інститутів Конфуція (у вищих навчальних закладах) та 1113 класів Конфуція (в школах), де щорічно навчається понад 5 млн слухачів.

Китай також фінансово підтримує освіту на китайській мові для проживаючих за кордоном етнічних китайців і їх нащадків, 304 таких навчальних закладів діє в більш ніж 50 країнах світу. Показником зростання популярності вивчення китайської мови в світі є число бажаючих здати державний атестаційний тест на володіння китайською мовою для іноземців. У 2017 році в ньому взяло участь понад 6,5 млн осіб що на 8% більше, ніж роком раніше [33].

Зміцнюється взаємодія між китайськими і зарубіжними науковими, творчими, медичними (в тому числі по лінії традиційної медицини) організаціями. Зокрема, в листопаді 2016 року в Пекіні відбулася нарада Академій наук країн «Пояса і шляху», спрямована на вироблення спільної програми досліджень. Швидко зростає не тільки кількість вищих навчальних закладів, які діють при Інститутах Конфуція, але і самостійних китайських культурних центрів. В середині 2017 року за кордоном функціонувало 30 таких центрів, а до 2020 року їх число зросло до 49 [25].

Для розширення зарубіжної інформаційної присутності КНР інвестує значні кошти в мовну мережу. Китайське іномовлення, що бере свій початок з соціалістичних часів, працює під єдиною назвою «Голос Китаю» з 2018 року. Його завданнями є створення альтернативного інформаційного порядку в частині взаємодії Китаю з миром, опанування теорії «китайської загрози» і створення позитивного образу китайських проектів на міжнародному просторі [83, 6].

Для закріплення статусу «відповідальної держави», яка захищає право мешканців інших країн на розвиток, Китай надає гуманітарну допомогу для розвитку відсталих країн. Наприклад, Китай за своєю ініціативою обнулив 97% усіх торгових мит для товарів із 36 найменш розвинених країн за період з 1949-2016 рр.

Китай надав закордонним країнам допомогу на загальну суму 400 млрд юанів і підготував 12 млн спеціалістов [78, 54-55]. У 2018-2020 рр. обсяг допомоги оцінювався в 9 млрд дол. США. Китай незмінно підкреслює, що сам досі бореться з економічними проблемами. В силу цього його допомога «носить комплексний характер і обумовлена прагненням сприяти як соціально-економічному розвитку країн-реципієнтів, так і реалізації власних інтересів у сфері економіки і політики», зокрема отримання доступу до мінеральних ресурсів та ринків збуту і завантаженні китайських промислових потужностей. Такий «горизонтальний» підхід з розумінням сприймається слаборозвиненими державами і дозволяє долати обмеження традиційної моделі міжнародної допомоги [63, 110].

Показовим напрямком допомоги розвитку є будівництво на безоплатній основі адміністративних і громадських будівель для країн, що розвиваються і міжнародних організацій. Найбільшим проектом такого роду є будівництво штаб-квартири Африканського союзу в Аддіс-Абебі (Ефіопія), завершене в 2012 р. У 2018 році підписаний меморандум про будівництво за китайський рахунок штаб-квартири ЕКОВАС (Економічне співтовариство країн Західної Африки) в Абуджі (Нігерія) . За даними ЗМІ, за рахунок китайської допомоги зведені будівлі парламентів в Зімбабве, Конго, Малаві, Гвінеї-Бісау, Лесото і Габоні, президентського палацу в Кабо-Верде, Національного торгово-виставкового центру в Лаосі і ін. В Сенегалі за рахунок китайської дотації будуються монументальний Музей чорних цивілізацій і Великий національний театр, в Камбоджі – Національний стадіон.

Збільшення витрат на міжнародну допомогу в останні роки приносить свої плоди. Згідно з оцінками Міністерства комерції, за 2014-2017 рр. Китай піднявся на 8 місце в рейтингу найбільш впливових міжнародних донорів (21- е місце) [24]. Однак оцінка «корисності» Китаю в очах одержувачів допомоги залишалася невисокою (31-е місце) в основному через неузгодженість різних каналів надання допомоги. Ситуація може швидко покращитися за рахунок створення в 2018 р. Державного агентства з питань співробітництва в галузі міжнародного розвитку в прямому підпорядкуванні Держради КНР. Його функціонал включає в себе розробку і проведення єдиної стратегії зарубіжної гуманітарної допомоги, контроль і координацію відомств-виконавців.

Важливим способом продемонструвати свій внесок у вирішення міжнародних проблем є участь в миротворчих операціях ООН. Миротворчий контингент Китаю в кінці 2017року становив 2,5 тис. осіб, що чисельно перевищував контингенти інших членів Радбезу ООН, хоча і поступався ряду країн, що розвиваються. Крім збільшення чисельності свого контингенту і числа спостерігачів, Китай робить фінансові внески на миротворчу діяльність. На період 2016-2018 рр. він пожертвував 810 млн дол. – це 10,3% всіх внесків – друге місце після США [52, 307].

В умовах пандемії існують певні складності, що в свою чергу позначається на співробітництві в рамках «Один пояс і один шлях», але негативний вплив лише носить тимчасовий і частковий характер. У поствірусний період можна очікувати посилення актуальності розвитку економіки і добробуту населення, а також значне зростання співпраці у сфері громадської охорони здоров’я. Китай готовий разом з усіма партнерами вздовж ОПОШ працювати над побудовою «Шовкового шляху здоров'я». Велику увагу також слід приділяти формуванню «Цифрового шовкового шляху», який покликаний служити ще однією точкою зростання національного господарства та додатковим стимулом відновлення глобальної економіки. Тому, у довгостроковій перспективі співпраця в рамках ОПОШ, витримавши випробування пандемії, стане ще більш стійкою, енергійною і перспективною.

Таким чином, незважаючи на поширену думку, головний зміст китайського мега-проекту «Один пояс, один шлях» значно ширше розвитку трансконтинентальних логістичних маршрутів і фактично включає в себе комплексне сприяння комерційній діяльності китайських компаній на зарубіжних ринках. Шляхом зовнішньополітичного узгодження Китай виводить комерційні проекти на міждержавний рівень, що спрощує роботу в країнах зі складним діловим кліматом, а також бере участь в розробці галузевої і територіальної політики держав-партнерів. У сфері міжнародних фінансів Китай прагне підвищити інтернаціоналізацію юаня і вибудувати альтернативну систему міжнародних фінансових інститутів для збільшення переваг домашніх компаній при реалізації проектів. У сфері інфраструктури Китай працює на розширення ринку замовлень для своїх будівельно-підрядних корпорацій, а також намагається знизити собівартість доставки виробленої в Китаї продукції на зарубіжні ринки. Торгово-інвестиційна інтеграція спрямована на боротьбу з торговими бар'єрами, полегшення експорту капіталу і виробничих потужностей, в тому числі у формі спільних промислових парків. Гуманітарна «м'яка сила» покликана сприяння здійсненню ними зарубіжних комерційних проектів, для чого Китай інвестує в навчання іноземців, збільшує свій «корисний внесок» в міжнародні справи.

# **РОЗДІЛ 3**

# **СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ ТА КИТАЮ В РАМКАХ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»**

## **3.1. Напрямки співробітництва України в руслі ініціативи «Один пояс, один шлях»**

Історія дипломатичних відносин між Україною та Китаєм переступила кордон за чверть століття. З самого початку було проголошено дружні стосунки конструктивного партнерства між Україною та Китаєм. Так, Китайська Народна Республіка однією з перших привітала Україну з проголошенням незалежності – 27 грудня 1991 року, а вже 4 січня 1992 року країни посилили дипломатичні відносини. Пекін був однією з перших країн, який надав Україні гарантії ядерної безпеки після відмови від ядерної зброї. Із самого початку і Україна, і КНР продемонстрували високий рівень двосторонніх контактів та готовність до поглиблення співпраці у всіх сферах. З самого початку ця співпраця характеризувалася активним політичним діалогом на найвищому рівні [11].

Нині в правовій основі українсько-китайських відносин налічується понад 300 документів. Найважливішими є Спільне комюніке про встановлення дипломатичних відносин між Україною та КНР (1 квітня 1992 р.), спільні українсько-китайські комюніке (31.10.1992 та 24.06.1995), Спільна (Київська) Декларація між Україною та КНР (06.09.1994), Спільна (Пекінська) Декларація про розвиток і поглиблення відносин дружби і співробітництва між Україною та КНР (04.12.1995), Спільна (Київська) Декларація про зміцнення дружби і всебічного співробітництва в ХХІ столітті (21.07.2001), Спільна (Пекінська) декларація України та КНР (18.11.2002), Спільна заява України та КНР щодо всебічного підвищення українсько-китайських відносин дружби та співробітництва (02.09.2010), Основні напрями розвитку відносин між Україною та КНР на 2010 – 2012 рр. (02.09.2010), Спільна декларація про встановлення та розвиток відносин стратегічного партнерства між Україною та КНР (20.06.2011), Договір про дружбу і співробітництво між Україною і КНР, Спільна декларація України і Китайської Народної Республіки про подальше поглиблення відносин стратегічного партнерства та Програма розвитку відносин стратегічного партнерства між Україною та КНР на 2014 – 2018 рр. (всі три угоди – 05.12.2013) [6].

Сьогодні Україна потребує інвестиційної підтримки для всіх секторів економіки, надання пріоритетного фінансування великої інфраструктури, яка створює нові робочі місця та сприяє відновленню економіки. Тому так важливо розробити алгоритм взаємодії та шукати нові форми українсько-китайського інвестиційного співробітництва для вирішення питання створення спільного інвестиційного фонду на рівноправних засадах.

Також дуже перспективною є участь України у ініційованому КНР ще в 2011 р. форматі співробітництва країн Центральної і Східної Європи і Китаю (далі формат «16+1»). На думку китайських аналітиків, формат 16+1 є найперспективнішим для реалізації проекту «Один пояс, один шлях» та для реалізації великих інфраструктурних проектів у Європі. Україна має багато спільного з країнами Центральної та Східної Європи, і після підписання Угоди про асоціацію з ЄС є всі підстави посилювати свою взаємодію з цими країнами, використовуючи різні форми («Вишеградська четвірка + 1», «Трикутник»). Україна – Польща – Литва», Організація Чорноморського Економічного Співробітництва та ін.) [35, 24]. Однак приєднання України до формату «16+1» та її перехід до формату «17+1» має значні переваги інтенсифікації взаємодії з Китаєм, а також реалізації європейського вектора свого розвитку. Крім того, у такому вигляді Китаю буде зручніше посилювати співпрацю з Україною без зайвої уваги з боку Росії.

Ініціатива «Один пояс, один шлях» для України є одним із найпривабливіших геоекономічних проектів, який не тільки не суперечить європейському курсу на інтеграцію, а навпаки, може зміцнити сили нашої країни в цьому складному процесі [47, 26].

17 січня 2017 року під час зустрічі Всесвітнього економічного форуму в Давосі Президент України П.Порошенко зустрівся з лідером Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіном, під час якої лідери двох країн висловили свою зацікавленість в активізації політичного діалогу на найвищому рівні та поглибленні економічного співробітництва між Україною та Китаєм. Крім того, досягнуто домовленості про проведення у 2017 році наступного засідання Українсько-китайської міжурядової комісії з питань співробітництва та участі української делегації у Міжнародному форумі ініціативи «Один пояс, один шлях» [35, 12].

18 вересня 2017 р. на полях 72-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН у Нью-Йорку відбулася зустріч міністрів закордонних справ України П.А. Клімкіна і КНР Ван І. В Києві, в грудні цього ж року, між урядами двох країн в ході Третього засідання Комісії, мали місце ряд зустрічей Презиента України П. О. Порошенка та Премер-міністра України В. Б. Гройсмана з заступником глави Уряду КНР Ма Каєм. В ході цих зустрічей, сторонам вдалося обмінятися думками щодо найактуальніших питань двосторонніх відносин, висвітливши досягнення та проблеми у відносинах. За підсумками засідання комісії сторони підписали Дорожню карту (план дій) щодо реалізації ініціативи «Економічний пояс Великого шовкового шляху» та «Морського Шовкового шляху XXI століття» [53, 34]. Великий Шовковий шлях і Морський шовковий шлях спрямовані на створення транзитних шляхів і зміцнення економічного співробітництва між Європою та Азією. Підписавши план дій щодо реалізації цих ініціатив, Україна має можливість брати участь у реалізації глобальних інфраструктурних проектів, які зараз реалізовуються Китаєм в рамках цих ініціатив.

КНР планує реалізувати свою глобальну стратегію щодо збільшення експорту та інвестицій на потенційні ринки, розміщені між Росією та ЄС. У рамках цієї стратегії Україна могла б стати важливим напрямком для просування китайської продукції та брендів, виходу на нові ринки та придбання стратегічних активів. Допомога Китаю також є політично вмотивованою. Китайські кредити та інвестиції в Україну можуть покращити позиції Китаю в переговорах з Росією та ЄС. У той же час Китай збереже баланс у геополітичному трикутнику США-Росія-Китай і в усьому світі. Для України важливо продемонструвати Китаю власне зовнішньополітичне бачення, яке не повинно бути повністю залежним від США та ЄС, інакше це буде сприйнято Китаєм як «втрата обличчя» [58, 51].

В останні роки торговельно-економічне співробітництво між Китаєм та Україною неухильно зростає. За 25 років з моменту встановлення дипломатичних відносин торговельно-економічне співробітництво між Китаєм та Україною зародилося з нуля і продовжує стрімко розвиватися, при цьому обидві сторони вже налагодили відносно стабільні торговельно-економічні відносини. Особливо після встановлення у 2011 році партнерських відносин стратегічного партнерства, торговельно-економічне співробітництво постійно розширюється. Двостороння торгівля між Китаєм та Україною у 2011, 2012 та 2013 роках перевищила 10 мільярдів доларів США, порівняно з обсягом на початку дипломатичних відносин товарообіг зріс у 45 разів. Структура двосторонньої торгівлі постійно вдосконалюється, значно розвивається інвестиційне співробітництво, співробітництво сторін у сферах сільського господарства, енергетики, інфраструктури тощо [34, 72] (Додаток Г).

Під впливом внутрішньополітичної ситуації в Україні обсяг зовнішньої торгівлі в цілому з 2014 року зменшується, що призвело до значного падіння товарообігу. Двосторонній товарообіг у 2014 році склав 8,59 млрд дол. США, що на 22,7% менше, ніж за відповідний період 2013 року. Китайський експорт в Україну склав 5,11 млрд дол., після зниження (порівняно з відповідним періодом 2013 року) на 34,9%. Імпорт з України склав 3,48 млрд доларів і збільшився (порівняно з аналогічним періодом 2013 року) на 6,5% [51, 96]. З іншого боку, позиції Китаю у зовнішній торгівлі України зросли та зміцнилися – Китай став 4-м за величиною експортним ринком для України та третім за величиною імпортером. З третього за величиною зовнішньоторговельного партнера України (після ЄС та Росії) Китай став другим за величиною зовнішньоторговельним партнером (після Росії). Сільське господарство та енергетика нині є найважливішими сферами економічного та технічного співробітництва між Китаєм та Україною.

Варто зазначити, що практичне використання ініціативи «Один пояс, один шлях» для транспортування товарів залізничним транспортом з України до Китаю та центральноазіатських країн не увінчалось успіхом. Наразі повільними темпами, але все ж таки переговорний процес з партнерами щодо зменшення мита на перевезення вантажів маршрутом через Казахстан та країни Закавказзя триває. Слід підкреслити, що Україна в основному націлена на участь в транспортно-логістичних проектах «Одного поясу, одного шляху». Але недивлячсь на стрімке прагнення України бути задіяною в проектах «Пояса і Шляху», у неї все ще відсутнє розуміння даної ініціативи як масштабного інноваційного плану розвитку, що має на меті не лише повну трансформацію геоекономічної моделі всієї Євразії і створення єдиного унікального економічного простору, а й також виступає новою стратегією китайського зовнішньополітичного курсу [56, 68-69].

Від сучасного стану українсько-китайських відносин залежить участь України в ініціативі «Один пояс, один шлях», визначення її місця та ролі можливих проектах, адже недивлячись на те, що хоча відносини між обома країнами і мають високий рівень стратегічного партнерства, але на практиці належним чином не реалізуються. Ще одним мінусом є декларативний характер заяв вищого керівництва, що залишає Україну поза межами ініціативи «Один пояс, один шлях», так як вона не втановила відносин із Фондом Шовкового шляху та Азіатським банком інфраструктурних інвестицій, а також не залучається до участі у відповідних проектах. Так, аналізуючи наявний стан проблем, українські наукові та освітні центри, установи, виявили зацікавленість у просуванні та реалізації в нашій країні ініціативи «Один пояс, один шлях» з метою піднесення нашої країни на новий рівень міжнародного партнерства.

Попередні консультації щодо перспектив формування зони вільної торгівлі між двома країнами були розпочаті наприкінці 2016 року. До того ж, Китай розпочав реалізацію проекту Економічного поясу Шовкового шляху у рамках стратегії «Один пояс, один шлях», що має на меті стрімкий розвиток торговельних відносин між Китаєм і Європою, який, на думку посла КНР в Україні Ду Вея, є неможливим без залучення України в даний проект, беручи до уваги її вдале геополітичне положення [53, 34-35].

Для китайських інвесторів велике значення має відчуття стабільності та прогнозованості правил гри на ринку України. Попри зазначені проблеми, китайський бізнес інвестує. Адже досить високий інтерес для Китаю становлять технологічні та науково-виробничі потужності України, що в подальшому дасть змогу Піднебесній реалізовувати низку своїх стратегічних проектів. Значний потенціал зосереджено в агропромисловому комплексі і транспортно-логістичних можливостях нашої країни. Це й побудова гілки метро в Києві, нових шляхопроводів, інвестиційні проекти у сміттєпереробний завод та інших інфраструктурних об’єктів. Як зазначають експерти, за їхніми підрахунками, загальні частка китайських інвестиції в Україну вже перевищили суму в 7,5 млрд. доларів.

Україна входить до трійки країн за кількістю найбільших запасів чорнозему у світі, до того ж має репутацію «житниці Європи» та займає третє місце за величиною експорту зерна у світі. Станом на 2015 р. імпорт китайської сільськогосподарської продукції з України становив 1717 млн доларів, збільшившись порівняно з аналогічним періодом 2014 р. на 125,3%. Зокрема, імпорт кукурудзи збільшився на 239,9% і склав 877 млн доларів, зайнявши 79,2% від загального імпорту кукурудзи до Китаю. Імпорт ядра соняшнику в Китай досяг 514 мільйонів доларів, збільшившись з 20,8% до 90,4% загального імпорту соняшникової олії в Китай [43, 79].

Крім того, за кредитної підтримки Ексімбанку Китаю та Банку розвитку Китаю Китай та Узбекистан реалізують проекти співпраці, такі як створення сільськогосподарських індустріальних парків, переробка сільськогосподарської продукції, а також спільне будівництво та розвиток іригаційної інфраструктури, переробка кормів та будівництво зерносховищ. 19 травня 2016 року дочірнє підприємство китайської зернової корпорації COFCO group офіційно відкрило зерновий термінал у Миколаєві з річним переваленням 2,5 млн тонн вантажів. Інвестиції у термінал становили 75 мільйонів доларів [16].

В енергетичному секторі відповідні компанії з Китаю та України вже активно вивчають можливість фінансової співпраці у побудові комплексного проекту з розвитку енергетики. У вересні 2013 року, завдяки наданню допомоги з боку китайських фінансових інститутів було завершено проект реконструкції шахти Мельникова, пілотний проект співпраці між Китаєм та Україною в енергетичній сфері. Після реконструкції шахта змогла подвоїти видобуток вугілля завдяки найкращому в Китаї вугледобувному обладнанню. Скориставшись можливістю, яку надає проект реконструкції шахти Мельникова, провідні китайські високоефективні технології та енергозберігаюче обладнання поступово виходять на український ринок реконструкції енергетики. Китай та Україна зараз активно обговорюють будівництво Канівської ГАЕС, розширення Кіровоградського (Кропивницького) вугільного кар`єру, реконструкцію «Київенерго» з використанням технології вуглецевого осаду та інші проекти.

В галузі альтернативної енергетики інвестиції China National Building Material Company Limited (CNBM) та інших китайських компаній у сонячну енергетику в Україні вже перевищили 1 млрд доларів. 25 жовтня 2016 року на сайті Міністерства екології та природних ресурсів України було опубліковано оголошення про наміри китайської компанії China National Complete Engineering Corporation (CCEC) побудувати сонячну електростанцію потужністю 1 ГВт у Чорнобилі. Кошти, які заплановано інвестувати в дані проекти становлять близько 1 млрд доларів [53, 80].

Дорожня інфраструктура. У березні 2017 року China Railway International Group погодилася брати участь у будівництві четвертої лінії метро та Подільсько-Воскресенського мосту у Києві (що покриває 85% вартості проекту – 1,1 млрд доларів). Для розвитку дорожньої інфраструктури Держагентство «Укравтодор» та китайська компанія China Road and Bridge Corporation підписали меморандум щодо будівництва бетонної дороги «Одеса – Миколаїв». Ця компанія планує профінансувати будівництво Кременчуцького мосту (300 млн доларів) [34, 73].

Аерокосмічний та телекомунікаційний сектор. На основі таких успішних проектів співпраці, як авіаносець (Liaoning) та величезний літак-транспортер, у 2016 році буде поступово реалізовано спільний проект української компанії «Мотор Січ» та китайської сторони щодо організації виробництва авіадвигунів [60, 28].

У сфері телекомунікації, компанія Huawei підписала програму модернізації фіксованої телекомунікаційної мережі України. ZTE Corporation, Huawei та найбільший український оператор зв’язку «Київстар» підписали оновлену угоду про співпрацю в галузі бездротового зв’язку. ZTE Corporation та Huawei виступатимуть підрядниками в оновленні, вже наявної в Україні, мережевої системи 2G та 3G на 4G/LTE.

Розглядаючи фінансовий сектор, прослідковується, що сторони Китаю та України вже розпочали низку проектів ділового співробітництва, крім кредитів Державного банку розвитку Китаю та Ексімбанку, 23 червня 2015 р. національні банки Китаю та України підписали трирічний контракт про валютний обмін на суму 54 млрд гривень та 15 млрд юанів (приблизно 2,4 млрд доларів) [11]. Крім того, китайська компанія Bohai Commodity Exchange Co., Ltd. (BOCE) придбала Український державний банк реконструкції та розвитку, який став головним китайським фінансовим інститутом для прямих інвестицій в Україну [43, 78].

Зі свого боку Україна працює над розширенням асортименту своєї продукції для експорту до Китаю, зокрема, за рахунок виведення українського м'яса, яєць та продуктів із птиці на китайський ринок. За даними Клубу аграрного бізнесу України, українські компанії експортували сільгосппродукцію до Китаю на суму 1,02 млрд доларів у 2016 році, що у 12 разів більше, ніж у 2012 році (85,7 млн доларів). Крім того, Китай планує інвестувати 515 мільйонів доларів на українське садівництво [59, 66].

Той факт, що китайські компанії не побоялися інвестувати в Україну у складний період, показує, що інвестиції продовжуватимуться. Піднебесна бачить весь потенціал України, тому що торговельні угоди, укладені з ЄС та близькість європейського ринку поступово розширюють потенціал Китаю в Україні.

Таким чином, не дивлячись на євроінтеграційне спрямування офіційної політики уряду України, співпраця з КНР є нагальним та стратегічно важливим пріоритетом для нашої країни, адже це величезний ринок збуту високотехнологічних товарів, якісної продукції АПК, творів мистецтва. Наукове співробітництво між країнами є, але воно також дуже мале в порівнянні зі співробітництвом із РФ чи країнами Заходу, якщо Україна зможе розвивати фундаментальну та прикладну науку, особливо п’ятого та шостого технологічного укладів, це відкриє нові горизонти співпраці. А також Україна має можливість стати одним з головних партнерів КНР у реалізації масштабного проекту «Шовковий шлях» як хаб у Центрально-Східній Європі. Для цього Україні необхідно зробити практичні кроки щодо приєднання до цих ініціатив, брати активну участь в обговоренні місця та ролі України у згаданих проектах. Використовувати ці проекти для подальшого посилення економічного потенціалу, посилення інтеграції з великими європейськими та азіатськими економічними центрами, аби перетворитися на майданчик, де геоекономічні проекти Заходу та Сходу сходилися б і давали подвійний ефект.

**3.2. Проблеми співробітництва між КНР і Україною та шлях їх вирішення**

Підвищення залежності національної економіки від зовнішніх впливів вимагає створення нової стратегії геоекономічого розвитку тієї чи іншої держави як повноправного суб’єкта світових міжнародних процесів для підвищення ефективності багатостороннього співробітництва та широкої участі в міжнародних та регіональних інтеграційних проектах.

Одним із таких проектів мав стати китайський проект Економічного поясу Шовкового шляху, який би міг сповна дати Україні використати свій транзитний потенціал. Спочатку Україна розглядалась китайським керівництвом як один із можливих вузлів розвитку проекту. Виходячи із двох концепцій будівництва «Поясу і Шляху» 2013-2016 років, передбачалося включення держав у проект різними етапами і маршрутами, які вибудовуються. У першому варіанті місце України – це одна з важливих частин глобальної системи, яка буде одним із відправних пунктів з подальшим розмежуванням на Росію, а саме її європейську частину та Білорусь.

Інший варіант передбачав, що Україна як складова «євразійського економічного мосту», транспортної та промислової лінії, що зв’язує материкові райони КНР з країнам ЄС. Це говорить про те, що Україна мала б бути зв’язуючою ланкою у ключовому транспортному коридорі «Пояса і Шляху».

Ще в далекому 2013 році за президенства Віктора Януковича була озвучена ідея участі України в китайському мегапроекті. Відгукнувшись на ініціативу Китаю, українська сторона, таким чином продемонструвала досить палке бажання розвивати двосторонню співпрацю в цьому напрямку. Однак, варто зауважити, що стратегія «Один пояс, один шлях» базується не тільки на економічному, а й політичному аспекті, адже зважаючи на те, що запорукою створення стабільного та сприятливого для процвітання середовища виступає політична стабільність. Таким чином, китайське керівництво на міжнародній арені, звертає увагу на можливі політичні ризики, що можуть існувати в певних країнах, а також ряд інших питань, які щільно пов’язані з політичною стабільністю.

Що стосується нашої країни, то деякі реальні труднощі в Україні підірвали шанси на використання можливостей, які надає китайська сторона у ході реалізації ініціативи.

По-перше, скрутний економічний стан. За радянських часів розподіл праці завдяки високій спеціалізації, територіальному розміщенню виробництва та самій структурі виробництва був чітко визначений, що, в свою чергу, дозволило попиту і пропозиції на продукти та сировину кожного регіону та кожної республіки СРСР мати сильну регіональну особливість та взаємодоповнюваність. Розпад Радянського Союзу спровокував розвал єдиного ринку, структура виробництва кожної з суверенних країн та їх виробничі зв’язки втратили початкові контакти та взаємну опору [53, 37-38].

По-друге, нестабільне політичне становище, внаслідок «Революції Гідності», що пройшла в 2014 р., збройного конфлікту на Донбасі, Мінського процесу, що не дав реальних результатів, санкції між США, Росією та ЄС, призупинення роботи транспортного зв`язку і торгівлі між Росією та нашою країною, а також національні протиріччя також загострили соціально-економічні протиріччя, які Україна мала і до цього. У той же час, вони вплинули на торгово-економічні відносини між Україною та країнами СНД та Східної Європи, і навіть більше утворили «загату» на шляху розвитку зазначеної ініціативи з Китаєм [67, 60-61].

Зокрема, реалізація проекту глибоководного порту в Криму стала неможливою. Українська сторона не озвучувала альтернативної платформи та ідеї. Як один із варіантів виступає залучення китайських компаній, в якості підрядників з метою поглиблення морського дна в порту Південний. Вартість робіт становить близько 14 мільйонів доларів. Але це використання китайського підрядника, а аж ніяк не реалізація проекту зі створення логістичного хабу для китайської продукції вартістю близько 3 млрд доларів [44, 231-232]. Те ж саме стосується і залізничного транспорту. Україна, продовжуючи торгівлю з Росією, не закриваючи залізничне сполучення, не спілкувалася з китайською стороною щодо розвитку транзитних перевезень у напрямку з Китаю до ЄС.

З лютого 2014 року до кінця 2015 року в Україні відбувався тривалий процес політичних реформ та реорганізації уряду. Президент Порошенко та уряд Яценюка намагалися провести політичні та економічні реформи, щоб подолати політичні потрясіння, викликані кризою в Україні та економічною кризою. Внаслідок усіх внутрішньополітичних змін, які призвели до раптової зміни політики, робоче спілкування між урядами Китаю та України було припинено.

Вже після 2016 р., коли пройшла реорганізація Кабміну, економічна та політична ситуація в Україні почала поступово налагоджуватись. Відтоді спостерігається пожвавлення у відносинах між урядами КНР та України. Двостороння зустріч глав держав на вищому рівні, що проходила 17 січня 2017 р. в кулуарах Всесвітнього економічного форуму в Давосі, сторони висловили зацікавленість у поглибленні діалогу з розвитку двосторонніх економічних відносин. Окрім того, було погоджено провести ще одну зустріч китайсько-української міжурядової комісії до кінця 2017 р., а голова КНР Сі Цзіньпін висловив підтримку на рахунок територіальної цілісності України [57, 69]. Але все ж таки, на сьогодні, залишається досить значна кількість проблем у ході узгодження побудови політик двох сторін. Оскільки геополітичні моделі двох сторін досить різняться, між ними існує недовіра у подальшій розбудові «Одного поясу, одного шляху».

Тому з цього впливає третя причина, яка спричиняє певні складнощі в співробітництві між КНР та Україною – це обережність китайської сторони з приводу негативного досвіду реалізації ряду інвестиційних проектів. Китай має досить високий потенціал для залучення інвестицій в українську економіку, як показують приклади інших країн Центральної та Східної Європи. Китайських, як і інших іноземних інвесторів, відштовхує негативний досвід вкладення коштів в український бізнес, неможливість вивести кошти або вийти з проекту без фінансових втрат, особливості податкового законодавства, корупція, специфіка нашого світогляду, відсутність державних гарантій, нестача в Україні кваліфікованих фахівців. Необхідна комплексна Програма з поліпшення інвестиційного клімату України та іміджу країни в очах іноземців [81, 14].

На додаток, варто наголосити на вкрай низькому рівні політичних контактів між двома країнами. За останні роки число контактів з української сторони майже не проводилися навіть на рівні зустрічей міністрів. За період 2014 р. кількість зустрічей президента України з головою КНР налічувало лише дві. Це були зустрічі за часів головування Петра Порошенка на переговорних майданчиках у третіх країнах. Для китайської дипломатії притаманно звертати увагу на рівень повноважень і компетенцій партнера у ході переговорів. Таким чином, вище зазначене не дає змоги сповна залучити Україну у глобальну систему, що вибудовує Китай [79, 19-20].

Україна має бути відкритою для торгівлі з Китаєм, але з обережністю. Китай є великим ринком для експорту української сільськогосподарської продукції. У контексті останніх змін у земельній реформі, які створили ринок приватної нерухомості, Україні необхідно значно розширити свій аграрний сектор. Ні ЄС, ні Росія, ні США не пропонують можливості для збільшення експорту агропродовольчих товарів. Україна повинна перешкодити Китаю купувати сільськогосподарські землі.

Показовою є ситуація з підприємством «Мотор Січ», який виробляє вертолітні двигуни. Більшість його акцій раніше були куплені китайськими компаніями, але тепер цей продаж припинено Антимонопольним комітетом України. Доцільно було б заморозити дану угоду, бо інакше ці інвестиції занадто дорого коштуватимуть українській державі і в нинішній ситуації вона може втратити свою довіру з боку США [67,63].

Безсумнівно, чому Україна має намір у своїй зовнішній політиці приділяти більше уваги Азії, а особливо Китаю. Китай став надзвичайно важливим гравцем на міжнародній арені, і важливо виробити цілісний підхід до співпраці з цією країною. Разом з тим, в останні роки Україна розвинула міцні відносини як з Європейським Союзом, так і зі Сполученими Штатами.

Ресурси для зовнішньої політики України дуже обмежені. Тому є серйозний ризик: якщо Україна буде приділяти більше часу, зусиль і кадрів у співпрацю з Китаєм, ресурсів для Заходу буде менше, а відносини, які існують сьогодні, можуть дещо погіршитись. ЄС і США можуть сприйняти це як те, що Україна не достатньо зацікавлена в них, як у партнерах і може призвести до зменшення надання допомоги Україні. Наразі наша країна не має міцного фундаменту для побудови відносин з Китаєм. Тому, послабивши співпрацю із Заходом і не отримуючи підтримки зі Сходом, українська держава може стати надзвичайно вразливою. Таким чином, виходить, що вибір китайського вектора співпраці створює величезні труднощі та загрози для України лише в тому випадку, якщо вона не прагнутиме інвестувати більше ресурсів у свою зовнішню політику.

Економічна співпраця з Китаєм може бути корисною: дешеві кредити в рамках ініціативи «Один пояс, однин шлях» для інфраструктурних проектів, інвестиції в промисловість, у тому числі в оборонний та космічний сектори, які постраждали від кризи, дешеве та швидке впровадження мобільного зв’язку 5G. Але такий стан справ викликає певну стурбованість з української сторони. Китайські позики, які пропонуються беззастережно і привабливі для політичних лідерів, вже виявилися фінансовою пасткою в багатьох країнах. Інфраструктура, побудована за рахунок китайських позик, не приносить достатнього доходу для погашення кредиту, і в результаті майно потрапляє в руки Китаю. При цьому місцева влада не має жодного впливу на те, як і навіщо використовуватиметься ця власність (або чи використовуватиметься вона взагалі). Часто виявляється, що китайські інвестиції необхідні для придбання новітніх технологій і в кінцевому підсумку передачі їх до Китаю. Зрештою, це не принесло довгострокової користі місцевій промисловості [76, 84].

Крім того, існують певні ідеологічні проблеми у позиціонуванні відносин у процесі співпраці двох країн. За своїм змістом стратегія «Один пояс, один шлях» не є інструментом вирішення геополітичних проблем. Вона спрямована на побудову моделі взаємовигідної співпраці, в результаті якої обидві сторони отримають вигоду. Запропонована ініціатива дає змогу розподілити переваги від розвитку Китаю, при цьому вона не суперечить європейському вектору України та ініціативі Росії щодо економічної інтеграції на пострадянському просторі.

Попри певні труднощі з участю України у будівництві «Один пояс, один шлях», Китай стає єдиним важливим партнером України. Але знову ж таки, розриваючи відносини з Пекіном, Україна повинна ретельно прокласти шлях для участі в китайському проекті. Важливим елементом у забезпеченні цього є побудова політичного діалогу у сферах інвестиційного розвитку, інфраструктури, безпеки, прозорості даних та нормативної цілісності.

Для подальшого розвитку українсько-китайських відносин необхідно вирішити такі завдання, які потребують негайного виконання:

по-перше, щоб зрозуміти важливість китайського напрямку, необхідно вивчити, як далі нормалізувати формат і проводити більш регулярні засідання Комісії з питань співробітництва між урядами України та Китаю;

по-друге, як закласти основи взаємної співпраці, знайти нові моделі співпраці у сфері інвестицій та транспорту;

по-третє, для інтенсифікації двостороннього інвестиційного співробітництва обидві країни мають створити групу інвестиційних досліджень у рамках Підкомітету з торговельно-економічного співробітництва;

по-четверте, створити належні умови для сприяння будівництву регулярних перевезень шляхом залучення транзитних послуг з Китаю на європейський ринок;

по-п’яте, створити ефективну довгострокову платформу для діалогу, щоб промисловість, фінансовий сектор та бізнес-спільнота могли обмінюватися пропозиціями та власними поглядами.

по-шосте, активізувати діалог між містами-побратимами;

по-сьоме, спростити процедуру надання інвестицій, залучити іноземних інвесторів до участі у приватизації державних активів. Сюди ж входить приватизація неконкурентоспроможних комунальних підприємств – необхідно забезпечити аукціони з фіксованою ціною, а також надати подальшу підтримку та гарантії завершення всього процесу приватизації тим підприємствам, які є суспільно корисними, мають надзвичайно низькі доходи або мають проблеми з керівництвом самого підприємства.

по-восьме, посилити життєздатність підприємств, які пройшли процес приватизації, розкрити їх потенціал для залучення інвестицій, забезпечити суспільство більшою кількістю робочих місць, збільшити можливості працевлаштування людей. Сьогодні зайнятість є надзвичайно важливим елементом соціально-економічного розвитку України.

Україна дуже зацікавлена в участі у ініціативі «Один пояс, один шлях», зокрема в співробітництві у таких галузях: стандартизація та технічна підтримка; авто та авіаперевезення, логістика, транспортування вантажів. Сліз зазначити, що в процесі побудови Шовкового шляху, Україна має реальні шанси реформувати власну інфраструктуру [61, 52]. Участь України в побудові «Одного поясу, одного шляху» матиме значну для неї користь. Також це стосується залучення китайських інвестицій до інфраструктурних проектів України, що справді є унікальною можливістю. Україна прагне вступити до ЄС та вже навіть зробила перші кроки в цьому напрямку, проте це в жодному разі не вплине негативно на співпрацю між Україною та Сходом, зокрема з Китаєм. Саме навпаки, після того, як Україна підписала угоду з ЄС, вона і стала «брамою», яка веде до Європи. Китайська ініціатива «Один пояс, один шлях», поза сумнівом, прискорить становлення України як країни-лідера в Центральній та Східній Європі, яка матиме значний вплив [53, 33].

На закінчення можна констатувати, що період з 2013 по 2020 рр. характеризується тим, що для української політичної верхівки, китайський напрямок розвитку двосторонніх відносин залишається недостатньо вивченим та відкритим. Все ж з української сторони існує наявне прагнення скористатися зацікавленістю Китаю в регіоні, можливостями співпраці через китайські лінії підтримки в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях». З іншого боку, бракує чіткої практичної позиції та небажання приймати швидкі рішення, які б могли надати економіці України значного притоку китайських інвестицій. 2021 рік може внести кардинальні зміни, що повністю змінить хід ситуації. Проте Україні доведеться діяти з урахуванням геополітичної ситуації та політичних амбіцій, висловлених китайським керівництвом щодо зміни міжнародної системи відносин, а також власного комплексного досвіду співпраці з Китаєм та окремими китайськими компаніями.

**3.3. Перспективи співпраці України з Китаєм в рамках реалізації проекту**

Китайсько-українські відносини досі визначаються подіями 2014 року: українською революцією достоїнства та вторгненням Росії в Україні. Їхні наслідки продовжують блокувати політичний діалог на високому рівні між Києвом і Пекіном, чого Вашингтон (і частина Москви) також не хоче. Однак китайсько-українське економічне співробітництво швидко розширюється і торгова частина є його основним драйвером.

Аналізуючи поточну ситуацію та перспективи співпраці України з Китаєм, слід зазначити, що Україна є третім за значимістю торговим партнером Китаю на пострадянському просторі (після Росії та Казахстану), а Китай – першим серед партнерів в Азійсько-Тихоокенаському регіоні [70, 201].

Китай має значний інвестиційний потенціал, має найбільші золотовалютні резерви у світі та займає п'яте місце у світі з експорту капіталу. Економічна дипломатія Китаю орієнтована насамперед на партнерів, які «ідеологічно близькі»: країни Азії, Африки та Латинської Америки, які так чи інакше знаходяться під неофіційною егідою Китайської Народної Республіки. Активність китайських інвесторів на зовнішніх ринках не спричинила активізації китайських інвестицій в українську економіку. На січень 2017 р. китайські інвестиції в українську економіку становили 16,4 млн доларів від загального обсягу іноземних інвестицій, що оцінювалися в 37,7 млрд доларів [12].

Очевидно, що така стуація не відповідає можливостям і потребам України. Наявність єдиного механізму державних гарантій в українсько-китайських відносинах знжує наші шанси на залучення китайських інвестицій. Тому пошук ефективного алгоритму та нових форм співпраці є дуже перспективним. Зокрема, це може бути використання прямих інвестицій китайськими компаніями, деяких державних гарантій та інших форм об`єднання. Виходом із цієї ситуації може стати створення спільного венчурного фонду. України та Китаю також слід розпочати роботу з розробки середньо- та довгострокових планів співпраці між країнами шляхом продуктивної співпраці та створення індустріальних парків та зон технологічного розвитку з ктайським капіталом. Спільно виробляючи з Китаєм технологічно передову продукцію, Україна зможе зайняти гідні позиції на світових ринках.

Окрім цих факторів, які не сприяють інвестиціям в Україну, сьогодні найважливішою проблемою є припинення війни. Крім того, для китайських інвесторів важливою є стабільність та передбачуваність правил гри для залучення своїх коштів в Україну. Проте, незважаючи на нинішню складну фінансово-економічну ситуацію, Україна продовжує мати низку технологічних і науково-виробничих можливостей, які представляють інтерес для Китаю щодо потреб розвитку його передових секторів економіки, а також реалізації важливих стратегічних проектів у різних галузях.

Через економічні санкції України проти Росії потенціал українського експорту в Росію був суттєво обмежений і вимагає пошуку нових ринків для машинобудування, авіабудування, військової продукції та продукції подвійного призначення. У цьому контексті важливо спиратися на досвід військово-технічного співробітництва України та Китаю з метою його активізації та адаптації до сучасних умов.

Наука та технології – найміцніша та найпотужніша основа співпраці України з Китаєм. З огляду на необхідність швидкої та ефективної модернізації української економіки та її адаптації до сучасного світового ринку, китайські інвестиції, виробництво, наукові та технологічні навички можуть стати важливим джерелом розвитку та модернізації відповідних секторів економіки для України. Це також дозволяє китайським компаніям зайняти відповідні ступені на українському ринку, який зараз включається в ЄС.

Спільні проекти українських та китайських фахівців у галузі високих технологій, нових матеріалів, захисту навколишнього середовища та фармацевтичного виробництва.

Співпраця з Китайською Народною Республікою в космічній галузі особливо вигідна Україні, оскільки дозволяє їй раціонально використати космічний потенціал України. В Україні джерела фінансування в цій галузі будуть обмежені та Китайська Народна Республіка стане одним із основних інвесторів у освоєнні космосу [17].

Китай наразі володіє достатньо перспективною та забезпеченою фінансово програмою розвитку в космічній галузі на період до 2032 року. І так, як Китай досить зацікавлений в імпорті високотехнологічної продукції, Україні має змогу скористатися таким шансом для розвитку власного національного виробництва.

Серйозні перспективи відкриваються завдяки взаємодії між Україною та Китайською Народною Республікою у структурній та освітній сфері, такій як будівництво транспортних коридорів та доставка з країн Азії до європейських країн. Для більшісті азіатських країн та Китаю значний інтерес становить скорочення витрат та часу на транспортування товарів з країн-виробників до країн з великими споживчими ринками, особливо в ЄС.

Новоутворені транспортні маршрути проходять територією Китайської Народної Республіки, Казахстану, Російської Федерації, Білорусі, Польщі та Німеччини. Час у дорозі становить 16-18 днів, що на 15 днів швидше, ніж доставка. Міська рада Чженчжоу вже виконує 6 рейсів за новим маршрутом із загальним обсягом вантажів близько 100 мільйонів доларів. Сполучені Штати планують збільшити обсяг вантажних рейсів до 50 доларів за 1 мільярд доларів. США [50, 141-142]. Тому Україна має приймати активну участь у розширенні меж цього транспортного шляху. Цьому сприяє геоекономічне становище нашої країни, розвинена інфраструктура, а також активні торговельно-економічні відносини із сусідніми країнами та Китайською Народною Республікою, а також широкі споживчі можливості внутрішнього ринку України. Залізнична мережа з незамерзаючими портами на Чорному морі і система автомобільних доріг також сприятимуть розширенню транспортного коридору. Все це створює необхідні умови для збільшення транзиту вантажів та подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія».

Наразі транспортна система України не інтегрована з трансєвропейською транспортною системою для забезпечення єдиного транспортного процесу. В результаті Україна поступається місцем іншим країнам на ринку транспортних послуг.

Крім того, існує тенденція до усунення транзитних потоків товарів за маршрутом Європа-Азія. Темпи та масштаби розвитку транспортної інфраструктури в Україні значно відстають від аналогічних процесів у країнах Азії та сусідніх з Україною країнах: Росії та Білорусі, які, як і ЄС, розвивають свої транспортні мережі [72, 8]. Наслідком такого розвитку подій є посилення конкуренції у наданні транспортних послуг та підтримці найважливіших трансконтинентальних та транснаціональних вантажопотоків, насамперед у широкому напрямку «Європа – Азія».

У нинішньому вигляді концепція «Один пояс – один шлях» виглядає як один із найпривабливіших геоекономічних проектів для України. Наразі її ключовими перевагами є інклюзивність, відкритість та ефективність для всіх учасників, перехід до єдиних правил торгівлі, а також інтеграція та координація програм і стратегій розвитку країн. Китайський проект не суперечить прагненню України до співробітництва та інтеграції з ЄС, а навпаки, може посилити переваги України в цьому процесі, дати стимули для економічного розвитку в цілому, а також може забезпечити альтернативу та зменшити негативні наслідки розриву економічних відносин з Російською Федерацією [84, 185].

Проект Нового шовкового шляху безумовно потрібен Україні, оскільки він вигідний, перш за все, з точки зору використання переваг транзитної країни в контексті інтеграції у масштабне та перспективне міжрегіональне співробітництво інноваційного типу. Крім того, це необхідно для вирішення фундаментальних економічних проблем, які вимагають занадто великих технологічних і фінансових ресурсів, і їх поява в подальші 10-20 років є досить невизначеною. Участь України у створенні інфраструктури економічної зони Нового Шовкового шляху значною мірою сприяла б прогресу у підвищенні рівня зайнятості працездатного населення в тих регіонах, через які проходив би Новий Шовковий шлях. Слід зазначити, що Україна та Китай продовжують досліджувати потенційні можливості для участі України в проекті «Один пояс, один шлях», однак, очевидно, що Україна зосередилася на транспортних та логістичних проектах, хоча потенціал проекту «Один пояс, один шлях» значно ширше.

Слід зазначити, що Україна та Китай все ще вивчають потенціал України для участі у проекті «Один пояс, один шлях», але очевидно, що Україна зосередила увагу на транспортних та логістичних проектах, незважаючи на потенціал проекту «Один пояс, одна дорога»». Уряд Китайської Народної Республіки особливо зацікавлений у співпраці з Україною у сферах торгівлі, економіки, інвестицій та високих технологій, таких як авіація, суднобудування, біотехнології та розробка нових матеріалів.

Підсумовуючи сучасний стан та перспективи китайсько-українських відносин у рамках ініціативи «Один пояс, один шлях», слід зосередитися на таких ключових факторах: По-перше, необхідно інтенсифікувати внутрішній експорт до Китаю в рамках вже налагодженої торгівлі та транспорту. коридорів у Китаї, що значно знизить транспортні витрати вітчизняних виробників. По-друге, необхідно розширити співпрацю з Китаєм в рамках реалізації інфраструктурних проектів на території України. Важливо звернути увагу на можливості, пов’язані з інтенсифікацією залізничного, морського та повітряного сполучення. Залучення китайських інвесторів до реалізації найбільш пріоритетних інфраструктурних проектів в Україні сприятиме вирішенню одного з основних завдань – модернізації та розширення транспортних коридорів. По-третє, необхідно перенести акценти з суто китайсько-українських відносин у бік розширення стратегічних перспектив економічного співробітництва з країнами-учасницями ініціативи «Один пояс, один шлях». Таким чином український експорт знайде нові ринки збуту, а Україна отримає нових стратегічних партнерів, які потенційно можуть перетворити економічне співробітництво з ним на політичну взаємодію. Схоже, що український уряд має приділяти набагато більше уваги проектам з китайськими інвестиціями і надавати якщо не гарантії, то нагляд або сприяння регулювання, щоб вони успішно завершилися. Це важливо, оскільки створення позитивних прецедентів співпраці, безсумнівно, вплине на укладання нових угод. Україна повинна максимально використати своє розташування дуже близько до коріння ОПОШ, оскільки це збільшить прибутки нашої країни за рахунок залучення значного числа ресурсів з Китаю. Китайські підприємства, як правило, щедро інвестують у країни, що знаходяться вздовж маршруту, тому український уряд повинен активно продавати свої переваги, які можуть стати об’єктами китайських зростаючих інвестицій. Віце-прем’єр-міністр України С.Кубів, як голова української делегації, взяв участь у форумі ОПОШ у Пекіні у травні 2017 року та зазначив: Україна є головним логістичним вузлом між Європою та Азією. Отже, для будівництва нової «української частини» Поясу ми готові сприяти співпраці між Китаєм та Україною з остаточною реалізацією продукції в Європейському Союзі» [35, 38-40].

Підводячи підсумок, можна дати загальну оцінку: українсько-китайські відносини мають серйозне підґрунтя та хороші перспективи на майбутнє, зараз для цієї співпраці використовується лише 12% потенціалу України. Основні причини низького рівня відносин:

* стагнація в політичному діалозі на офіційному рівні (взаємних державних візитів не було з 2013 року);
* yа урядовому рівні немає чіткого розуміння основних цілей ініціативи «ОПОШ»;
* відсутність інформації в обох країнах і, як наслідок, сторонам недостатньо довіряють;
* різні державні стратегії (довгострокові в Китаї та короткострокові в Україні);
* фінансові проблеми та нестабільність в Україні (слабка правова база, зміна правил та положень, корупція).

Шлях до покращення співпраці, за нашими оцінками, має включати в себе активізацію двостороннього політичного діалогу, пряму співпрацю ЗМІ (без 3-х сторін) та активну інформаційну політику в обох країнах, підтримку уряду українських бізнесменів та компаній, обмін фахівцями та експертами на різних рівнях: національному, регіональному, муніципальному і, нарешті, особлива увага до інфраструктурних проектів, щоб забезпечити врахування транзитного потенціалу України.

Загалом слід зазначити, що китайсько-українська співпраця в рамках ініціативи «Один пояс і шлях» не розглядається як суто економічна можливість. Політичне керівництво України має виходити з того, що в рамках реалізації цього амбітного геополітичного проекту необхідно створювати нові союзи та альянси, в яких Україна має реалізувати власний потенціал, щоб стати регіональним політичним та економічним лідером геоекономічної орієнтації. Україна розглядає ОПОШ, як геоекономічний проект, ініціативу зі стимулювання зростання євразійської економіки, що загалом збігається з поглядами Китаю. Дуже важливим фактом є те, що ОПОШ не суперечить просуванню України в європейському напрямку, а з іншого боку, може підсилити заслуги України та дати стимули для розвитку в цілому.

## **ВИСНОВКИ**

Китайська концепція «Один пояс, один шлях», охоплює велику кількість країн Азії, Європи та Африки вздовж Великого Шовкового шляху, а також виступає новою ініціативою внутрішньої та зовнішньої політики Китаю. Концепцію можна розглядати як важливу ознаку зростаючої здатності Китаю використовувати свою економічну могутність для просування навіть найамбітніших проектів економічної дипломатії. Відповідаючи загальносвітовим тенденціям глобалізації, Новий Шовковий шлях, що ґрунтується на принципі взаємної вигоди, має низку зовнішньополітичних стратегічних переваг, які можуть сприяти поглибленню політичного зближення між Китаєм та іншими країнами світу, а також згуртуванню країн євразійського регіону та розкриттю їх економічного потенціалу. Участь у китайській ініціативі «Один пояс – один шлях» України, несе в собі нові шанси та виклики для поглиблення двосторонніх відносин між Китаєм та Україною.

Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Китайська концепція «Один пояс – один шлях», висунута п'ятим поколінням китайського керівництва у 2013-му році, є наймасштабнішим проектом зовнішньоекономічної політики Китаю, адже після її оприлюднення привернула до себе пильну увагу як у Китаї, так і за кордоном. Найбільш інтенсивно та результативно розробкою даного питання займаються китайські вчені, які у своїх роботах дають детальний аналіз політичних, економічних аспектів нової китайської стратегії демонструють її сутність та специфіку. Особливо українські вчені провели чимало досліджень та дискусій на китайську концепцію, аналізуючи ситуацію та висловлюючи свої припущення. Водночас, поточний стан двосторонньої співпраці між Україною та Китайською Народною Республікою, домінуючі фактори, основні тенденції, вплив на світову економічну безпеку та стан, проблеми подальшого розширення та трансформації торговельних відносин у сучасних умовах економічної глобалізації є недостатньо дослідженими. Загалом, дане дослідження дозволило виявити, що український підхід до китайської концепції, водночас і позитивний, і негативний. На думку більшості політологів та вчених, активна участь України у рамках концепції «Один пояс – один шлях» принесе користь для поступального розвитку самої України та її стратегії євразійської інтеграції. В свою чергу, активне вивчення китайського проекту «Пояс і Шлях» відбувається в європейських наукових колах, а саме активізується дослідження зовнішньої політики Китаю в цілому, через підвищення його ролі у міжнародних справах та інтенсифікацію співпраці з європейською стороною.
2. Розкриваючи мотивацію проголошення китайської стратегії «Один пояс, один шлях», варто сказати, що вона була висунута за умов «нової нормальності» уповільнення темпів економічного зростання та структурної трансформації моделі розвитку КНР. Після світової фінансової кризи 2008 року ситуація в сучасній Євразії змінилася. У Східній Азії економіка розвивається дуже швидко, у Південній, Центральній — дещо повільно, на Заході економічна ситуація залишається складною. Європа є одним з найбільш економічно розвинених регіонів світу, але економічне зростання сповільнюється через кризу. У той же час, метою ініціативи «Один пояс, один шлях» є саме розкриття потенціалу економічного зростання в Євразії шляхом всебічної співпраці для реалізації спільних переваг в умовах глобалізації.

Тому головною метою китайської концепції є забезпечення стабільного економічного розвитку, в першу чергу самого Китаю. Для того аби подолати корінні проблеми, китайське керівництво взяло курс на відкритість у взаємодії із країнами світу, беручи спільно участь у реалізації стратегії «Один пояс – один шлях». Дана стратегія– це всесвітня платформа, відкрита для економічного розвитку та толерантна для будь-якої країни та організації. Реалізація спільного створення шляхом співробітництва у п'яти пріоритетних напрямах комунікацій сприятиме піднесенню економіки Китаю, зміцнюватиме контакти між країнами вздовж Шовкового шляху, просуватиме регіональну інтеграцію, а також стимулюватиме загальне світове процвітання.

1. Практичні кроки реалізації проекту «Пояс і Шлях» реалізуються на основі п'яти пріоритетів, що включають політичну комунікацію, інфраструктурний зв'язок, безперешкодний торговельний обмін, фінансування та культурний обмін. З урахуванням цих факторів проект «Новий Шовковий шлях» вже на першому етапі реалізації закликав дати додатковий поштовх до економічного розвитку КНР. Реалізація ініціативи пов'язується з економічними цілями розвитку самого Китаю, зовнішньоекономічними та зовнішньополітичними цілями, такими як: знаходження нових зовнішніх та внутрішніх джерел зростання, стимулювання переходу на більш збалансовану модель розвитку, що передбачає розвиток внутрішнього споживання, сфери послуг та експортної орієнтації; подальшу модернізацію китайської економіки, стимулювання інноваційного виробництва та підвищення своєї ролі в ланцюжках доданої вартості за рахунок розширення діяльності на величезному макро- та трансрегіональному просторі. Китайська ініціатива здатна зробити значний внесок у розвиток великих просторів, насамперед Азії та Євразії, особливо у сфері інфраструктури та мультимодальної взаємопов'язаності. Розширення інвестицій, фінансування та можливостей реалізації різних економічних проектів має потенціал створити нове джерело зростання, інтеграції та розвитку для всіх країн «поясу та шляху».
2. Визначення місця України в китайській ініціативі «Один пояс – один шлях» має важливе значення для китайсько-українського співробітництва в рамках проекту. Ініціатива «Один пояс, один шлях» має для України досить важливе значення, що в свою чергу не суперечить європейській інтеграції та може надати значні переваги участі в цьому досить непростому та тривалому процесі. Серед європейськх країн, Україна була першою країна, хто заявив про підтримку ініціативи Голови КНР Сі Цзіньпіна і надалі на такому ж високому рівні продовжували лунати заяви про важливість участі в ініціативі «Один пояс, один шлях». В Україні досі бракує розуміння ініціативи як системної інноваційної стратегії, яка не лише змінює існуючу геоекономічну модель Євразії та має на меті створення нового регіонального економічного простору, а й є новою моделлю зовнішньої політики Китаю. В цілому, участь України в ініціативі визначатиметься поточним станом відносин між двома країнами, які, хоч і розвиваються на рівні стратегічного партнерства, але на практиці належним чином не реалізуються. Заяви вищого керівництва країни носять мають переважно декларативний характер, а Україна фактично залишається поза ініціативою, оскільки не має стосунків з Фондом Шовкового шляху та Азіатським банком інфраструктурних інвестицій, не бере участі у відповідних проектах.
3. У дослідженні зроблено висновок, що одним із найефективніших напрямків стратегічного альянсу є міжнародне співробітництво, яке водночас відображає інтереси народів обох країн, їх прагнення до безпеки, соціально-економічного розвитку та процвітання, збереження незалежності та протистояти тиску з боку промислово розвинених держав. Україна та Китай скоординували окремі кроки на етапі спільних ініціатив та дій, і китайська сторона переконана у своїй провідній ролі у стратегічному партнерстві. Слід зазначити, що Україна та Китай все ще вивчають наявний потенціал України для участі в проекті «Один пояс, один шлях», але очевидно, що Україна зосередилася на транспортних та логістичних проектах, незважаючи на те, що межі даного китайського проекту є значно ширшими. Уряд Китайської Народної Республіки особливо зацікавлений у співпраці з Україною у сферах торгівлі, економіки, інвестицій та передових технологій, таких як авіація, суднобудування, біотехнології та розробка нових матеріалів.
4. Підсумовуючи, необхідно відзначити, що співробітництво України з КНР може мати як переваги, так і загрози. Так, у ході дослідження було виявлено, що у процесі співробітництва Пекіна та України існують певні труднощі – внутрішній бар'єр та зовнішнє втручання ускладнює інтенсивну співпрацю у рамках проекту «Пояс і Шлях». Можна перераховувати існуючі проблеми, які стримують процес поглибленої співпраці. По-перше, скрутне економічне становище України. За останні роки, через конфлікт на сході країни, а також через економічні суперечності, що виникли між Україною та Росією, іншими країнами СНД, соціально-економічний стан України характеризується глибокою, небаченою донині кризою. По-друге, українсько-російський конфлікт на сході країни негативно впливає не лише на економіку, а й несе за собою серйозні соціальні та гуманітарні проблеми.

Загалом, аналізуючи сучасний стан та перспективи співробітництва України та Китаю, слід зазначити, що за обсягами торгівлі Україна є третьою країною-партнером Китайської Народної Республіки в пострадянських країнах (після Росії та Казахстану), а Китайська Народна Республіка посідає перше місце серед торгових партнерів України в азіатсько-тихоокеанському регіоні. Перспективними напрямами взаємовигідного співробітництва України та Китаю є, насамперед, співпраця у науково-технічній сфері. Продовження співробітництва у цій галузі дозволить вітчизняним ученим брати участь у новітніх розробках у всіх галузях, у тому числі у виробництві космічної та авіаційної продукції; високотехнологічних морських суден; сучасного обладнання для залізничних перевезень та високотехнологічного медичного обладнання та ін.

Отже, слід зазначити, що китайська концепція «Один пояс – один шлях» – це шлях, що веде до взаємної вигоди та взаємного виграшу. Реалізація концепції неодмінно призведе до посилення стратегічного співробітництва між Китаєм і Україною, сприятиме більш поглибленому економічному співробітництву, стимулюватиме культурний обмін, зміцнюватиме дружбу народів. З огляду на все це можна зробити оптимістичний прогноз, що в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях» реалізовуватиметься новий тип українсько-китайської всебічної співпраці.

# **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**

**Джерела**

1. Ван И о визитах председателя КНР Си Цзинпина в Италию, Монако и Францию. 27.03.2019. *«Синьхуа».* URL: http://russian.news.cn/2019-03/27/c\_137928020.htm (дата обращения: 29.08.2021).
2. Внутренние районы Китая ведут активную торговлю со странами «Пояса и пути». 08.08.2018. *«Синьхуа».* URL: [https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ business/investment/62190.htm](https://rus.yidaiyilu.gov.cn/%20business/investment/62190.htm) (дата обращения: 29.09.2021).
3. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете. 07.09.2013. *«Жэньминь жибао»*. URL: http://russian.people.com. cn/95197/8392674.html (дата обращения: 27.09.2021).
4. Го Бань Фа. Мнение по поводу увеличения импорта и стимулирования сбалансированной внешней торговли. Канцелярия Госсовета КНР. URL: <http://www.gov.cn/zhengce/content/2018-07/09/content_5304986.htm> (дата обращения 22.08.2021).
5. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 09.08.2021).
6. Договірно-правова база між Україною та Китаєм. Посольство України в Китайській Народній Республіці та в Монголії (за сумісництвом). URL: <https://china.mfa.gov.ua/spivrobitnictvo/184-dogovirno-pravova-baza-mizh-ukrajinoju-ta-kitajem> (дата звернення: 08.09.2021).
7. Концепція зовнішньої політик України – FES. URL: <http://fes.kiev.ua/n/cms/fileadmin/upload2/Koncepcija_zovnishnoji_politiki_Ukrajini_05.10_1.pdf> (дата обращения 11.08.2021).
8. Ли Кэцян. Китай и Европа намерены продвигать сотрудничество и достигать больше реальных выгод на благо народов обеих сторон. 04. 11. 2019. *«Жэньминь жибао»*. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0411/c31> 520-9565617.html (дата обращения: 29.09.2021).
9. Народний банк Китаю поновив дію Договору про валютний своп з Національним банком України. URL: https://bank.gov. ua/ua/news/all/narodniy-bank-kitayu-ponoviv-diyu-dogovoru-pro-valyutniy-svop-z-natsionalnim-bankom-ukrayini (дата звернення: 19.08.2021).
10. Новий Шовковий шлях: карта руху першого рейсу поїзда Україна-Китай. Міністерство інфраструктури України. URL: <http://www.mtu.gov.ua/news/25244.html> (дата звернення: 19.08.2021).
11. Політичні відносини між Україною та Китаєм. Посольство України в Китайській Народній Республіці та в Монголії (за сумісництвом).URL: https://china.mfa.gov.ua/spivrobitnictvo/185-politichni-vidnosini-mizh-ukrajinojuta-kitajem. (дата звернення: 12.09.2021).
12. Прямі інвестиції України. Національний банк України. Дані статистики зовнішнього сектору. URL: https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external/data-sector-external#5. (дата звернення: 16.08.2021).
13. Си Цзиньпин принял участие в Китайско-французском форуме по глобальному управлению и выступил с речью. 27.03.2019. *«Синьхуа»*. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0327/c31520-9560919.html> (дата обращения: 27.07.2021).
14. Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая. URL: https://www.followingthemoney.org/wp-content/uploads/2017/06/2017\_Leading-Group-for-the-BRI\_Building-the-Belt-and-Road\_R.pdf (дата обращения: 27.07.2021).
15. Торговля Китая с участниками инициативы «Один пояс – один путь» в 2018 году выросла на 16,3%. URL: https://www.vestifinance. ru/articles/113639/15/ (дата обращения 11.08.2021).
16. У Миколаєві відкрили «китайський» термінал за $75 мільйонів. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2020191-u-mikolaevi-vidkrili-kitajskij-terminal-za-75-miljoniv.html> (дата звернення: 11.09.2021).
17. Україна та Китай підписали програму співробітництва в космічній галузі на 2021-2025 роки. URL: <https://chas.news/news/ukraina-ta-kitai-pidpisali-programu-spivrobitnitstva-v-kosmichnii-galuzi-na-2021-2025-roki> (дата звернення: 11.09.2021).
18. Center for Arctic Policy Studies. URL: <https://uaf.edu/caps/our-work/china-in-the-arctic.php> (last accesses: 01.09.2021).
19. China Global Investment Tracker. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (last accessed: 04.10.2021).
20. Economic Watch: Boao Forum to Rally Support for Globalization. URL: <http://news.xinhuanet.com/english/2017-03/23/c_136152630.htm> (last accesses: 01.09.2021).
21. HKTDC Belt and Road Portal: Homepage. URL: <https://beltandroad.hktdc.com> (дата звернення: 09.10.2021).
22. Why the New Silk Road needs a digital revolution? World Economic Forum.URL: <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/china-new-silk-road-bumpy-ride/> (last accesses: 01.09.2021).
23. «一带一路» 建设发展报告. (Синяя книга о развитии строительства «Одного пояса, одного пути»). URL: <https://www.ydylcn.com/skwx_ydyl/bookdetail?SiteID=1&ID=7495942> (дата обращения: 02.09.2021).
24. 中华人民共和国商务部. (Міністерство комерції КНР). URL: https:// [www.mofcom.gov.cn](http://www.mofcom.gov.cn/) (дата звернення: 03.09.2021).
25. 中华人民共和国国家发展和改革委员会. (Державний комітет з питань розвитку та реформ КНР). URL: https://www.ndrc. gov.cn/?code=&state=123 (дата звернення: 13.10.2021).
26. 中华人民共和国宪法(2018年修订). (Конституція Китайскої Народної Республіки 1982 в редакції 2018 року). URL: http://www.npc.gov.cn/ (дата звернення: 02.10.2021).
27. 中华人民共和国海关总署. (Головне митне управління КНР). URL: https:// [www.customs.gov.cn](http://www.customs.gov.cn/) (дата звернення: 22.09.2021).
28. 中国2015年国民经济和社会发展统计公报 (Статистическое коммюнике о социальноэкономическом развитии Китая в 2015 году). URL: http://www.huaxia.com/xw/dlxw/2016/03/4745100.html (дата обращения: 09.09.2021).
29. 中国国务院新闻办公室召开新闻发布会. (Інформаційне бюро Держради КНР). URL: <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/> (дата звернення: 04.10.2021).
30. 习近平主持召开中央财经领导小组第八次会议强调 加快推进丝绸之路经济带 和 二十一世纪海上丝绸之路建设. (Си Цзиньпин: Ускорение строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века). 06.11.2014. «新华社». («Синьхуа»). URL: <http://www.xinhuanet.com//politics/2014-11/06/c_1113146840.htm> (дата звернення: 04.10.2021).
31. 國家安全局. (Національне бюро статистики Китаю). URL: http://www.stats.gov.cn/ (дата звернення: 13.10.2021).
32. 推动 共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动 (Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути ХХІ века»). 07.04.2017. «新华社». («Синьхуа»). URL: <http://2017.beltandroadforum.org/n100/2017/0407/c27-22.html> (дата обращения: 29.09.2021).
33. 教育部举行2017年中国语言文字事业发展状况发布会. (Министерство образования провело пресс-конференцию, посвященную развитию индустрии китайского языка и письма в 2017 году). URL: <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/gbwxwfbh/xwfbh/jyb/Document/1630260/1630260.htm> (дата звернення: 11.09.2021).

**Література**

1. Антонюк Л. Л., Хоменко О. В. Стратегічні вектори міжнародних економічних відносин України та КНР. *Україна–Китай.* 2017. № 3 (9). С. 70-75.
2. Аудит зовнішньої політики: Україна – Китай. Дискусійна записка. Київ: Інститут світової політики, 2016. 61 с. URL: https://sinologist.com.ua/wp-content/uploads/2018/09/Audyt-zovnishnoi-polityky\_Ukr\_Kytay-\_ukr\_inet.pdf (дата звернення: 11.09.2021).
3. Бажан А. И. Шёлковый путь: последствия для ЕАЭС и ЕС. *Институт Европы РАН*. 2018. № 47. С. 82-86. URL: <http://www.instituteofeurope.ru/images/uploads/analitika/2018/an143.pdf> (дата обращения: 22.09.2021).
4. Богомолова Н. І. Оцінка транспортної забезпеченості економічних районів України в системі прискорення доставки вантажів і пасажирів. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 28. С. 82-86.
5. Гамянін В. І. Трансформаційні процеси в історії Китаю новітнього часу (1911-1949): автореф. дис. ... канд. іст. наук. Київ, 2000. 19 с.
6. ГарінВ*.*Б*.*,КіпцарІ. А., Кондратенко О. В.Історія України*.* Нав*чальний* посібник*.* Київ: Центр учбової літератури, 2012*.* 240с.
7. Голод В. Ю. Особливості валютно-фінансового регулювання в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону. *Збірник наукових праць.* Київ: Інститут світової економіки та міжнародних досліджень НАН України, 2008. Вип. № 56. С.234–245.
8. Гримська М. І. Еволюція зовнішньої політики КНР в умовах реалізації стратегії «чотирьох модернізацій»: дис. … канд. політ. наук: 23.00.04 / ІМВ КНУ ім. Т. Шевченка. Київ, 2009. 211 с.
9. Денисов И. Е. Шелковая безопасность: новая китайская концепция развития и правила игры в Евразии. *Индекс безопасности*. 2015. №3 (21). С. 51-60.
10. Жень Фей. Аналіз торговельно-економічного співробітництва Китаю та України в рамках стратегії «Один пояс, один шлях». *Україна–Китай.* 2017. № 3 (9). С. 78-83.
11. Загребельний В. С., Власенко Л. В. Транзитно*-*логістичнафункціярегіонів України в торгівліКНР *з* країнамиЄС*.* *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2014. № 4. С. 229-235.
12. Захарін С. В., Лі Інін, Ван Веньцянь. Активізація українсько-китайського економічного співробітництва. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія: Економіка.* 2016. № 2. С. 28-32.
13. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи: аналитический доклад. Москва: Научный эксперт, 2016. 130 с.
14. Кіктенко В. О. Громадські організації, наукові та освітні центри України в ініціативі «Один пояс, один шлях». *Україна–Китай.* 2019. № 15 (1). С. 23-28.
15. Кіктенко В. О. Нарис з історії українського китаєзнавства. XVIII- перша половина XXст.: дослідження, матеріали, документи. Київ: Наукова думка, 2002. 194 с.
16. Кошовий С. А. Економічний пояс великого шовкового шляху: транспортний вимір. *Китаєзнавчі дослідження*. 2014. № 1. С. 51-60.
17. Ларин А. Г. К анализу сущности проекта ЭПШП и его сопряжения с ЕАЭС. *Китай в мировой и региональной политике: история и современность* / сост., отв. ред. Сафронова Е. И. Москва.: ИДВ РАН, 2016. С.138-149.
18. Левківський В. С. Українсько-китайське економічне співробітництво в контексті зовнішньоекономічної безпеки. *Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління*. 2013. № 2. С. 95-103.
19. Лексютина Я. В. Вклад современного Китая в миротворческую деятельность ООН. *Общество и государство в Китае* / под ред. Кобзева.А. И. Т. XLVIII. Ч. 1 Москва: ИВ РАН, 2018. С. 305-311.
20. Лі Янь. Китайсько-українське співробітництво в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях»: сучасний стан та перспективи. *Україна – Китай.* 2018. №13. С. 32-39.
21. Лузянин С. Г. ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия сопряжения в Евразии. *Китай в мировой и региональной политике: история и современность* / сост., отв. ред. Сафронова Е. И. Москва: ИДВ РАН, 2016. С. 78-97.
22. Лукин А. В. Идея «Экономический пояс Шелкового пути» и евразийская интеграция. *Международная жизнь.* 2014. №7. С. 29-36.
23. Лю Ижу, Авдокушин Е. Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая. *Мир новой экономики.* 2019. № 13 (1). С. 67-76.
24. Лю Цзюнь. Шляхи реалізації потенціалу ділового співробітництва між Китаєм та Україною. *Україна – Китай.* 2017. №3 (9). С. 68-69.
25. Макогон Ю. В. Новый Великий шелковый путь: история, состояние, перспективы. *Економічний вісник Донбасу.* 2018. № 3. С. 49-55.
26. Наталушко А. О. Правові аспект українсько-китайських відносин. *Україна–Китай.* 2017. № 3 (9). С. 66-67.
27. Поровозник В. Проект «Один пояс-один шлях» можливості для України / Перебийніс В. *Міжнародний центр перспективних досліджень*. URL: <http://www.icps.com.ua/assets/uploads/images/files/china_project_s.pdf> (дата звернення: 17.10.2021).
28. Родченко В. Б., Прус Ю. І. Глобальні орієнтири просторового розвитку в сучасних умовах: виклики для України. *Соціальна економіка.* 2018. № 55. С. 50-61.
29. Сазонов С. Л. Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР. *Новый Шелковый путь и его значение для России*. Москва: Дели Плюс, 2016. С. 58-84.
30. Смирнова В. А. От принципа «скромно держаться в тени» и «добиваться усиления и процветания»: концепция «Китайской мечты» и инициатива «Один пояс – один путь». Сотрудничество в рамках инициатвы «Один пояс – один путь». Томск: *Издательский Дом Томского государственного университета.* 2018. С. 109-112.
31. Урусов В.Б. Українсько-китайські відносини у сфері культури (1949-1959 рр.). *Проблеми освіти. Науково-методичний збірник.* 2004. Вип. 38. С.108-119.
32. Уянаев С. В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляды из России. *Новый шелковый путь и его значение для России* / под ред. Петровского В. Е., Ларина А. Г., Сафроновой Е. И. Москва: Дели плюс, 2016 г. С. 11-37.
33. Цвык А. В. «Один пояс, один путь»: взгляд из Европы*.* *Современная Европа*. 2019. № 1. С. 104-113.
34. Чжан Хун. Ініціатива «Один пояс, один шлях»: економічна складова співробітництва між Китаєм та Україною та протидія ризикам. *Україна – Китай.* 2017. №4 (10). С. 58-65.
35. Чубаров И. Г. Пять составляющих внешнеэкономического курса Китая «Один пояс, один путь». *Международная аналитика.* 2018. № 3. С. 45-58.
36. Шатрова К. І. Аналіз проекту КНР «Новий шовковий шлях» та місце України в ньому. *Причорноморські економічні студії.* 2017. № 22. С. 20-25.
37. Du J., Zhang Y. Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment? *China Economic Review*. 2018. № 47. Р. 189-205. DOI: 10.1016/j.chieco.2017.05.010 (last accesses: 11.09.2021).
38. Godman F., Leonard M. vision for the EU’s new foreign policy strategy. *European Council on Foreign Relations.* URL: http://www.ecfr.eu/ article/ commentary\_a\_vision\_for\_the\_eus\_new\_ foreign\_policy\_strategy3006 (last accesses: 01.08.2021).
39. Kolosov V., Suocheng D., Portyakov V., Chubarov I., Tarkhov S., Shuper V. The Chinese Initiative «The Belt and Road»: a Geographical Perspective. *Geography, Environment, Sustainability*. 2017. № 10. P. 5-20. DOI: <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2017-10-1-5-20> (last accesses: 01.08.2021).
40. Kratz A. Paying the China price: the costs of Chinese investment. *European Council on Foreign Relations.* URL: http://www.ecfr.eu/ article/ commentary\_paying\_the\_china\_price\_the\_costs\_of\_chinese\_investment3074 (last accesses: 11.09.2021).
41. Stanzel A. China’s silk road to nowhere? *European Council on Foreign Relations.* URL: http://www.ecfr.eu/article/commentary\_ chinas\_silk \_road\_to\_nowhere3025 (last accesses: 01.09.2021).
42. 吴志诚, 王会亭 (У Чжичэн, Ван Хуэйтин). 全球治理能力建设的中国实践 (Китайская практика наращивания потенциала глобального управления). *外焦平论.* 2019. 第 7 节. 第 4-23 节.
43. 周平 (Чжоу Пин) «一带一路» 面临的地缘政治风险及其管控 (Геополитические риски, с которыми сталкивается инициатива «Одного пояса и одного пути», и контроль над ними). *探索与争鸣.* 2016. 第 1 节. 第 83-86 节.URL: <http://www.cqvip.com/QK/97673X/20161/667691042.html> (дата обращения: 01.09.2021).
44. 张文木 (Чжан Вэньму). «一带一路» 与中国称霸世界的计划 («Один пояс – один путь» и план Китая по управлению миром). *世界经济和政*治. 2017. 第 8 节. 第 4-25 节.
45. 曾向红 (Цзэн Сянхун). 地缘政治想象与区域合作 «一带一路 » (Геополитическое воображение и региональное сотрудничество «Один пояс – один путь»). *世界经济和政治*. 2016. 第 1 节. 第 46-71 节.
46. 沉明辉 (Шэнь Минхуэй). «一带一路»：贸易成本与新的国际发展合作——构建区域经济发展条件的前景 («Один пояс – один путь»: торговые издержки и новое международное сотрудничество в области развития – построение перспективы условий экономического развития региона). *外焦平论.* 2019. 第 2 节. 第 1-28 节.
47. 海上丝绸之路：比陆上丝绸之路更悠久 (Морской Шелковый путь: более длинная история по сравнению с сухопутным Шелковым путем) URL: <http://www.cssn.cn/kgx/kgsb/201507/t20150716_2080889.shtml> (дата обращения: 01.09.2021).
48. 科林 弗林特、张晓通 (Колин Флинт, Чжан Сяотун). «一带一路» 与地缘政治理论 创 新，载《外交评论 (Инициатива «Один пояс, один путь» и инновационные геополитические теории). *外交评论.* 2016. 第 3 期. 第 1-24 页.
49. 袁心涛 (Юань Синьтао). «一带一路» 国家战略分析[J] (Анализ государственной стратегии «Один пояс, один путь»). *离月看*. 2014. 第 11 节. 第 5-9 节. URL: [https://wenku.baidu.com/view/d365b3616bd97f1 92279e9e2?b fetype=new](https://wenku.baidu.com/view/d365b3616bd97f1%2092279e9e2?b%20fetype=new) (дата обращения: 13.09.2021).
50. 门洪华 (Мэнь Хунхуа). «一带一路»与中国和世界其他国家的互动关系 («Один пояс – один путь» и интерактивные отношения с КНР и другими странами мира). *世界经济和政治.* 2019. 第 5 节. 第 4-21 节.
51. 陈宏杰 (Хунцзе Чен). 中国专家眼中的 «丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路». («Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21-го века» с точки зрения экспертов КНР). *科学与和平.* 2015. 第 7 节. 第 184-186 节.

# **ДОДАТКИ**

# **Додаток А**

**Малюнок 2.1. Новий шовковий шлях [22]**



# **Додаток Б**

**Малюнок 2.2. Демонстраційний рейс контейнерного поїзда за маршрутом Україна-Грузія-Азербайджан-Казахстан-Китай [10]**



# **Додаток В**

**Діаграма 2.1. Топ-5 продуктів українського експорту в КНР у 2015 р., % [34]**

**Додаток Г**

**Таблиця 3.1. Двосторонній товарообмін між Китаєм та Україною за**

**2011 – 2015 (100 доларів США) [34, 72]**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Рік | Обсяги імпорту та експорту | Китайський експорт в Україну | Китайський імпорт з України |
| 2011 | 104.10 | 71.47 | 71.47 |
| 2012 | 103.55 | 73.23 | 73.23 |
| 2013 | 111.22 | 78.5 | 78.5 |
| 2014 | 85.9 | 51.1 | 51.1 |
| 2015 | 70.72 | 35.16 | 35.16 |

**ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА**

# **«ONE BELT ONE ROAD» CHINESE INITIATIVE: PROSPECTS FOR UKRAINE**

*Key words: Belt and Road Initiative, Silk Road Economic Belt, 21st Century Maritime Silk Road, infrastructure projects, transport corridors, transit of goods, Ukrainian-Chinese relations.*

Relevance of the research topic. Over the past thirty years, China has made significant progress in economic development as a result of the transition from the status of a relatively closed continental state to the status of the world’s second largest economy.

The Chinese leadership seeks to use economic transformation, a purposeful foreign policy strategy to adjust the rules of the world system, formation of a huge zone of close cooperation between China and the countries around the perimeter of China’s borders.

Relations between major powers are crucial to maintaining global stability. Therefore, China has established strategic relations with Russia, the United States, France, Britain, India and Germany to prevent long-term tensions and constructive cooperation. In the hierarchy of Chinese diplomacy, relations with major powers remain a key factor, and the main prerequisite for China’s peaceful development is the principle of a stable and successful periphery.

Thus, the transformation of the People’s Republic of China into the second most important center of world politics contributes to the promotion of ambitious economic and political projects by the Chinese leadership, designed to transform the international economic system in accordance with the growing capabilities and needs of the country.

Based on this, with the development of economic globalization and regional integration, China has put forward the concept of «One Belt One Road», which consists of two projects «Silk Road Economic Belt» and «21st Century Maritime Silk Road».

For the first time, President Xi Jinping announced a strategic initiative to create the «Silk Road Economic Belt» on September 16, 2013 at Nazarbayev University during his visit to Kazakhstan. On October 3, 2013, during his visit to Indonesia, the President of China put forward a similar plan to expand China’s cooperation with the countries of West, South and Southeast Asia, as well as East Africa and Europe entitled «21st Century Maritime Silk Road». Over time, the Chinese «One Belt One Road» initiative began to cover a wider range of the countries, and the initiative itself began to acquire the new meaning. China sees this concept as a mega-initiative to promote economic development not only in China itself, but in the world as a whole. The real essence of the concept is primarily to overcome the imbalance of China’s economy, and also aims to create a new mechanism to promote mutually beneficial cooperation between the countries through the land and sea Silk Road.

Restoring the Great Silk Road is of great strategic importance for China’s economic development, regional prosperity, as well as the global economic balance and stability. It is no coincidence that the Chinese concept has attracted close attention both inside China and abroad.

Ukraine is an integral part of the «One Belt One Road» initiative because, as part of Eastern Europe, it is at the crossroads and interests of different countries expecting significant investments in the projects initiated by China. For Ukraine, China’s new European policy is not only an opportunity but also a serious challenge in determining its own future foreign policy in the face of the prolonged aggression by Russia. The «One Belt One Road» initiative can help the Ukrainian economy emerge from a protracted crisis by diversifying the growth opportunities and pathways. For Ukraine, which has made a European choice and is trying to join the EU, it is important to take into account the strategic nature of the European-Chinese relations and build relations with China, achieving synergies between the European countries and Chinese projects. The expansion of China’s economic and infrastructure projects in Central Asia means that the speed of transportation on the Europe-China route will tend to increase in the future.

Thus, a comprehensive study of the concept of «One Belt One Road» and the compliance of this concept with the Ukrainian interests is of relevance.

The object of our scientific research is China’s foreign policy within the concept of «One Belt One Road».

The subject of the research is the Chinese concept of «One Belt One Road» in the process of building a strategic partnership between Ukraine and China.

The aim of the study is to identify the content, prospects and problems of cooperation between Ukraine and China in the implementation of the Chinese concept of «One Belt One Road».

For achieving the above set goals we are to investigate the following specific research objectives:

• to study the state of the scientific development and analysis of the sources devoted to the problems of the Chinese mega-project «One Belt One Road»;

• to reveal the motivation for China’s proclamation of the «One Belt One Road» strategy;

• to show the practical steps of the project «One Belt One Road»;

• to identify Ukraine’s place in the Chinese concept of «One Belt One Road»;

• to reveal the specifics of cooperation between China and Ukraine in the framework of the OBOR project;

• to analyze the problems and prospects of cooperation between China and Ukraine for the OBOR successful implementation.

The chronological framework of the study covers the period from 2013 to 2019. The lower limit falls on 2013 based on the proclamation by the Chinese President Xi Jinping of the idea of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road projects, which laid the basis for China’s global foreign policy initiative «One Belt One Road». The upper limit is 2019, when the Second International Forum «One Belt One Road» took place, as a result of which the initiative gained international recognition, and the Chinese leadership began to implement it more decisively.

The geographical boundaries of the study cover the territory of Eurasia.

The scientific novelty of the study lies in the fact that for the first time, using a wide range of sources and scientific works by leading Chinese scholars and orientalists from different countries, a comprehensive analysis of the initiative «One Belt One Road» as a global foreign policy project of China was conducted on the methodological basis. The relationship between China’s needs for the socio-economic development and the proclamation of China’s global foreign policy project was identified and its role in China’s further rise, in strengthening China’s position in the world economy and politics was established.

As a result of the analysis, the main directions of the Sino-Ukrainian cooperation within the framework of the concept «One Belt One Road» were revealed. As well, the research novelty consists in systematization of the Ukrainian researchers’ views of the Chinese concept «One Belt One Road»; Ukraine’s place in the Chinese megaproject was determined on the basis of involving a large array of sources and literature in Chinese; the problems and challenges of cooperation between Ukraine and China in implementing the concept of «One Belt One Road» and its prospects were identified.

The theoretical significance of the study is that on the basis of a large amount of analyzed material and conclusions it is possible to further develop and improve theoretical provisions on Sino-Ukrainian relations in cooperation with the project «One Belt – One Road», features of their development and place in regional and global arena.

The applied significance of the study is in the fact that the materials contained in our master’s thesis as well as formulated conclusions on the problem under research can be used in scientific papers on China’s current foreign policy at the bilateral, regional and global levels.

The obtained results are of practical value given that they can contribute to the adoption of scientifically sound decisions in the context of the development of strategic partnership between Ukraine and China through the light of changing international economic relations. In addition, the results of this study can be recommended for use in the educational process in the development of various basic courses of lectures and elective courses in political science, economics and history.

Conclusions. The Chinese concept of «One Belt One Road» covers a large number of countries in Asia, Europe and Africa located along the Great Silk Road and is a new domestic and foreign policy initiative.

The concept can be seen as an important sign of China’s growing ability to use its economic power to advance even the most ambitious economic diplomacy projects. In line with the global trends, the New Silk Road, based on the principle of mutual benefit, has a number of foreign policy strategic advantages that can help deepen China’s political rapprochement with other countries as well as unite the countries of the Eurasian region and open up their economies. Participation in the Chinese of «One Belt One Road» initiative opens up new opportunities and challenges for deepening bilateral relations between China and Ukraine.

The study allows us to draw the following conclusions:

1. The Chinese concept of «One Belt One Road», initiated by the fifth generation of Chinese leadership in 2013, is the largest project of China's foreign economic policy, as it has attracted great attention both in China and abroad since its promulgation. The most intensive and effective development of this issue is carried out by Chinese scientists, who analyze in detail the political and economic aspects of the new Chinese strategy, demonstrate its essence and specificity. The Chinese government considers «One Belt One Road» an effective way to stimulate trade and exports of the initiative’s participants. Ukrainian scientists have conducted many studies and discussions on the Chinese concept, analyzing the situation and expressing their assumptions. However, the current state of bilateral cooperation between Ukraine and China, dominant factors, significant trends, impact on the economic security of the world and the state, problems of expansion and further transformation of trade relations in the world economy are insufficiently covered by the scholars. In general, this study found that the Ukrainian approach to the Chinese concept is both positive and negative. According to most political scientists and scholars, Ukraine’s active participation in the concept of «One Belt One Road» will benefit the progressive development of Ukraine and its strategy of the Eurasian integration. In turn, the European project «One Belt One Road» is being actively studied in the European scientific circles, namely, the study of China’s foreign policy in general is being intensified, which is connected to an increase of its role in international affairs and intensification of cooperation with European countries.

2. Revealing the motivation for the proclamation of the Chinese strategy «One Belt One Road», it should be said that it was initiated as part of the «new normality» of a slowing economic growth and structural transformation of China’s development model. After the 2008 global financial crisis, the situation in modern Eurasia has changed. In East Asia, the economy is developing very fast, in South and Central Asia– somewhat slowly; the economic situation in the West remains difficult. Europe is one of the most economically developed regions in the world, but the economic growth is slowing down due to the crisis. At the same time, the «One Belt One Road» initiative aims to unlock the potential for the economic growth in Eurasia through comprehensive cooperation to realize common benefits in the context of globalization.

Therefore, the main purpose of the Chinese concept is to ensure a stable economic development, especially in China itself. In order to overcome the fundamental problems, the Chinese leadership has taken a course of openness in cooperation with the countries of the world, jointly participating in the implementation of the strategy «One Belt One Road». This strategy is a global platform open to economic development and tolerant for any country and organization. Implementing joint creation through cooperation in five priority areas of communication will boost China’s economy, strengthen contacts between the countries located along the Silk Road, promote regional integration, and boost global prosperity.

3. The practical steps of the Belt and Road project are implemented on the basis of five priorities, including political communication, infrastructural communication, unimpeded trade, financing and cultural exchange. Taking these factors into account, the New Silk Road project called for an additional impetus to China’s economic development at the first stage of implementation. The implementation of the initiative is related to China’s economic development goals, foreign economic and foreign policy goals, namely: finding new external and domestic sources of growth, stimulating the transition to a more balanced development model that includes domestic consumption, services and export orientation; further modernization of the Chinese economy, stimulating innovative production and increasing its role in the value chain by expanding activities in the vast macro- and transregional space. The Chinese initiative is able to make a significant contribution to the development of large areas, especially Asia and Eurasia, in the field of infrastructure and multimodal interconnection. Expanding investment, financing and the opportunities for various economic projects has the potential to create a new source of growth, integration and development for all countries of the Belt and Road.

4. Defining Ukraine’s place in the Chinese «One Belt One Road» initiative is important for the Sino-Ukrainian cooperation within the project. For Ukraine, the «One Belt One Road» initiative is one of the most attractive geoeconomic projects, which should not go beyond European integration, but, on the contrary, can strengthen the advantages of our country in this complex process. Among the European countries, Ukraine was the first country to express support for the Chinese President Xi Jinping’s initiative and continued to make statements at the same high level about the importance of participating in the «One Belt One Road» initiative. Ukraine still lacks an understanding of the initiative as a systemic innovation strategy that not only changes the existing geoeconomic model of Eurasia and aims to create a new regional economic space, but is also a new model of China’s foreign policy. In general, Ukraine’s participation in the initiative is determined by the current state of the Ukrainian-Chinese relations, which, although they have a high level of strategic partnership, are not implemented in practice. Unfortunately, the statements of the country’s top leadership are mostly declarative in nature, and Ukraine actually remains out of the initiative, as it has no relations with the Silk Road Fund and the Asian Infrastructure Investment Bank, does not participate in the relevant projects.

5. The study found that among all the areas of strategic partnership, one of the most effective is cooperation in the international area, reflecting the interests of the peoples of both countries, their desire for security, social and economic development, prosperity, independence and non-pressure form the higher developed countries. Ukraine and China have moved from the coordination of individual steps to the stage of joint initiatives and coordination of actions, while the Chinese side is convinced of its leading role in the strategic partnership. It should be noted that Ukraine and China currently continue to explore the potential of Ukraine’s participation in the «One Belt One Road» project, but it is clear that Ukraine has focused on transport and logistics projects, although the potential of the «One Belt One Road» project is significantly greater. In particular, the Chinese government is interested in cooperation with Ukraine in trade, economic, investment and high technologies such as aviation, shipbuilding, bioengineering, development of new materials.

6. Overall, it should be noted that Ukraine’s cooperation with China can have both advantages and threats. Thus, the study found that there are some difficulties in the process of cooperation between Beijing and Ukraine – the internal barrier and external intervention complicate intensive cooperation within the Belt and Road project. It is possible to list the existing problems that hinder the process of in-depth cooperation. First, the difficult economic situation in Ukraine. In recent years, due to the conflict in the east of the country, as well as due to the economic contradictions that have arisen between Ukraine and Russia, and other CIS countries, the socio-economic situation in Ukraine is characterized by a deep, unprecedented crisis. Secondly, not only does the Ukrainian-Russian conflict in the east of the country have a negative impact on the economy, but it also poses serious social and humanitarian threats.

Thus, it should be noted that the Chinese concept of «One Belt One Road» is a path that can result in the mutual benefit and win-win results. The implementation of the concept will inevitably lead to the enhancing of strategic cooperation between China and Ukraine, contribute to the deepening of economic cooperation, stimulation of cultural exchange, and strengthening of friendship between peoples. In view of all the above-stated, it is possible to make an optimistic forecast that a new type of comprehensive Ukrainian-Chinese cooperation will be implemented within the framework of the «One Belt One Road» initiative.

Checked by\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 

**«CHINESISCHE INITIATIVE «EIN GÜRTEL, EIN WEG»: PERSPEKTIVEN FÜR DIE UKRAINE»**

*Schlüsselwörter:* *Initiative «Ein Gürtel, ein Weg», «Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße», «Seidenstraße des XXI Jahrhunderts», Infrastrukturprojekte, Transportkorridore, Gütertransit, ukrainisch-chinesische Beziehungen.*

**Relevanz des Forschungsthemas.** In den letzten dreißig Jahren hat China bedeutende Fortschritte in der wirtschaftlichen Entwicklung gemacht und sich von einem relativ geschlossenen Kontinentalstaat zur zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt entwickelt.

Die chinesische Führung versucht, die wirtschaftliche Transformation zu nutzen, eine gezielte außenpolitische Strategie zur Anpassung der Regeln des Weltsystems, die eine riesige Zone enger Zusammenarbeit zwischen China und den Ländern a Chinas Grenzen bildet.

So hilft der Wandel der Volksrepublik China zum zweitwichtigsten Zentrum der Weltpolitik der chinesischen Führung, ehrgeizige wirtschaftliche und politische Projekte voranzutreiben, die darauf abzielen, das internationale Wirtschaftssystem an die wachsenden Chancen und Bedürfnisse des Landes anzupassen.

Darauf aufbauend führte China mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Globalisierung und der regionalen Integration das Konzept «Ein Gürtel, ein Weg», das aus den beiden Projekten «Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße» und «Seidenstraße des XXI Jahrhunderts» besteht.

Die strategische Initiative zur Schaffung des «Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels» wurde erstmals am 16. September 2013 an der Nasarbajew-Universität während eines Besuchs in Kasachstan vom Staatschef der Volksrepublik China Xi Jinping angekündigt. Am 3. Oktober 2013 präsentierte der Staatschef der Volksrepublik China bei seinem Besuch in Indonesien einen ähnlichen Plan zum Ausbau der Zusammenarbeit zwischen China und den Ländern West-, Süd- und Südostasiens sowie Ostafrikas und Europas. gegenüber dem Namen «Seidenstraße des XXI Jahrhunderts». Im Laufe der Zeit begann Chinas «Ein Gürtel, ein Weg» Initiative, ein breiteres Spektrum von Ländern abzudecken, und die Initiative selbst wurde mit neuen Inhalten gefüllt. China betrachtet dieses Konzept als Mega-Initiative, um die wirtschaftliche Entwicklung nicht nur Chinas, sondern von Ländern auf der ganzen Welt zu fördern.

Die Ukraine ist integraler Teilnehmer der «Ein Gürtel, ein Weg» Initiative, weil sie als Teil Osteuropas am Scheideweg und im Interesse verschiedener Länder steht und erhebliche Investitionen in die Umsetzung von Projekten auf Basis der chinesischen Initiative erwartet. Für die Ukraine ist Chinas neue Europapolitik angesichts der anhaltenden russischen Aggression nicht nur eine Chance, sondern auch eine ernsthafte Herausforderung, ihre eigene zukünftige Außenpolitik zu bestimmen. Die «Ein Gürtel, ein Weg» kann der ukrainischen Wirtschaft helfen, aus der anhaltenden Krise herauszukommen, indem sie Chancen und Wachstumspfade diversifiziert. Für die Ukraine, die eine europäische Entscheidung getroffen hat und versucht, der EU beizutreten, ist es wichtig, den strategischen Charakter der europäisch-chinesischen Beziehungen zu berücksichtigen und die Beziehungen zu China zu entwickeln, um Synergien zwischen europäischen Ländern und chinesischen Projekten zu erzielen. Aufgrund des Ausbaus von Chinas Wirtschafts- und Infrastrukturprojekten in Zentralasien wird die Transportgeschwindigkeit auf der Europa-China-Route in Zukunft tendenziell zunehmen.

Daher ist eine umfassende Untersuchung des Konzepts «Ein Gürtel, ein Weg» und die Übereinstimmung dieses Konzepts mit ukrainischen Interessen ein aktuelles Forschungsthema.

**Gegenstand der wissenschaftlichen** Forschung ist Chinas Außenpolitik im Rahmen der Umsetzung des Konzepts «Ein Gürtel, ein Weg».

**Gegenstand der wissenschaftlichen** Forschung ist das chinesische Konzept «Ein Gürtel, ein Weg» zum Aufbau einer strategischen Partnerschaft zwischen der Ukraine und China.

**Ziel der Studie** ist es, Inhalte, Perspektiven und Probleme der Zusammenarbeit zwischen der Ukraine und China bei der Umsetzung des chinesischen Konzepts «Ein Gürtel, ein Weg» zu identifizieren.

Dieses Ziel erfordert die Lösung der **folgenden Aufgaben** im Rahmen des Studiums:

* Untersuchung des Standes der wissenschaftlichen Entwicklung und Analyse von Quellen zu den Problemen des VR China-Megaprojekts «Ein Gürtel, ein Weg;
* Bestimmen Sie die Motivation hinter Chinas Proklamation der «Ein Gürtel, ein Weg» Strategie;
* praktische Schritte zur Umsetzung des «Ein Gürtel, ein Weg» Projekts aufzeigen;
* Bestimmung des Platzes der Ukraine im chinesischen Konzept «Ein Gürtel, ein Weg»;
* die Besonderheiten der Zusammenarbeit zwischen der VR China und der Ukraine im Rahmen des «EGЕW» Projekts hervorheben;
* Analyse der Probleme und Perspektiven der Zusammenarbeit zwischen der VR China und der Ukraine für die erfolgreiche Umsetzung von «EGЕW»;

**Der Zeitraum der Studie** umfasst den Zeitraum von 2013 bis 2019. Die Untergrenze wird für 2013 als Ergebnis der Proklamation des «Wirtschaftsgürtel der Seidenstraße», «Seidenstraße des XXI Jahrhunderts» Project durch Präsident Xi Jinping festgelegt, das auf Chinas globaler außenpolitischer Initiative «Ein Gürtel, ein Weg». Die Obergrenze wurde 2019 durch das zweite internationale Forum «Ein Gürtel, ein Weg» gesetzt, wodurch die Initiative internationale Anerkennung fand und die chinesische Führung mit der konsequenten Umsetzung begann.

**Die geografischen Grenzen der Studie** umfassen die eurasische Zone.

Die wissenschaftliche Neuheit der Studie besteht darin, dass erstmals methodisch anhand verschiedenster Quellen und wissenschaftlicher Arbeiten führender Chinesen und Orientalisten aus verschiedenen Ländern eine umfassende Analyse der Initiative «Ein Gürtel, ein Weg» als globaler Außenpolitisches Projekt Chinas.

Nach den Ergebnissen der Analyse wurden die Hauptrichtungen der chinesisch-ukrainischen Zusammenarbeit im Rahmen des Konzepts «Ein Gürtel, ein Weg» entwickelt. Die Neuheit der Arbeit liegt auch darin, dass sie die Ansichten ukrainischer Forscher zum chinesischen Konzept «Ein Gürtel, ein Weg» systematisiert; Anhand zahlreicher Quellen und Literatur in chinesischer Sprache wird der Platz der Ukraine im chinesischen Megaprojekt ermittelt und die Probleme und Herausforderungen der Zusammenarbeit zwischen der Ukraine und China bei der Umsetzung des Konzepts «Ein Gürtel, ein Weg» und deren Perspektiven aufgezeigt.

**Die praktische Bedeutung der Studie** besteht darin, dass die in der Masterarbeit enthaltenen Materialien sowie formulierte Schlussfolgerungen zur Forschungsproblematik in wissenschaftlichen Arbeiten zur aktuellen Außenpolitik Chinas auf bilateraler, regionaler und globaler Ebene verwendet werden können.

Die erzielten Ergebnisse haben einen praktischen Wert, da sie zur Annahme wissenschaftlich fundierter Entscheidungen im Rahmen der Entwicklung einer strategischen Partnerschaft zwischen der Ukraine und China durch das Prisma der sich ändernden internationalen Wirtschaftsbeziehungen beitragen können. Darüber hinaus können die Ergebnisse dieser Studie für den Einsatz im Bildungsprozess bei der Entwicklung verschiedener Grund- und Wahlfächer, darunter Politikwissenschaft, Wirtschaftswissenschaften, Geschichte, empfohlen werden.

**Schlussfolgerungen.** Die Studie lässt uns folgende Schlussfolgerungen ziehen:

1. Das chinesische Konzept «Ein Gürtel, ein Weg», das 2013 von der fünften Generation der chinesischen Führung vorgebracht wurde, ist das größte Projekt der chinesischen Außenwirtschaftspolitik, da es nach seiner Verkündung sowohl in China als auch im Ausland große Aufmerksamkeit erregte. Die intensivste und effektivste Bearbeitung dieses Themas wird von chinesischen Wissenschaftlern durchgeführt, die in ihren Arbeiten eine detaillierte Analyse der politischen, wirtschaftlichen Aspekte der neuen chinesischen Strategie geben und deren Wesen und Spezifität unter Beweis stellen. Vor allem ukrainische Wissenschaftler haben viel zum chinesischen Konzept geforscht und diskutiert, die Situation analysiert und ihre Annahmen zum Ausdruck gebracht. Stattdessen werden der aktuelle Stand der bilateralen Zusammenarbeit zwischen der Ukraine und China, dominierende Faktoren, signifikante Trends, die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Sicherheit der Welt und des Staates, die Probleme der Expansion und der weiteren Transformation der Handelsbeziehungen in der Weltwirtschaft unzureichend erfasst.
2. Um die Motivation für die Proklamation der chinesischen Strategie «Ein Gürtel, ein Weg» deutlich zu machen, sollte gesagt werden, dass sie im Rahmen der «neuen Normalität» des sich verlangsamenden Wirtschaftswachstums und des strukturellen Wandels des chinesischen Entwicklungsmodells vorgebracht wurde. Gleichzeitig ist es das Ziel der Initiative «Ein Gürtel, ein Weg», das Potenzial für Wirtschaftswachstum in Eurasien durch eine umfassende Zusammenarbeit freizusetzen, um im Kontext der Globalisierung gemeinsame Vorteile zu erzielen. Daher besteht der Hauptzweck des chinesischen Konzepts darin, eine stabile wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere in China selbst, zu gewährleisten. Die Umsetzung einer gemeinsamen Schaffung durch Zusammenarbeit in fünf vorrangigen Kommunikationsbereichen wird Chinas Wirtschaft ankurbeln, die Kontakte zwischen den Ländern entlang der Seidenstraße stärken, die regionale Integration fördern und den weltweiten Wohlstand fördern.
3. Die praktischen Schritte des Belt and Road-Projekts werden anhand von fünf Schwerpunkten umgesetzt, darunter politische Kommunikation, infrastrukturelle Kommunikation, ungehinderter Handel, Finanzierung und Kulturaustausch. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren forderte das Projekt Neue Seidenstraße in der ersten Umsetzungsphase zusätzliche Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung Chinas. Die chinesische Initiative kann einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung großer Gebiete, insbesondere Asiens und Eurasiens, insbesondere im Bereich Infrastruktur und multimodale Vernetzung leisten. Die Ausweitung von Investitionen, Finanzierung und Möglichkeiten für verschiedene Wirtschaftsprojekte hat das Potenzial, eine neue Quelle für Wachstum, Integration und Entwicklung für alle Gürtel- und Straßenländer zu schaffen.
4. Wichtig für die chinesisch-ukrainische Zusammenarbeit im Rahmen dieses Projekts ist die Bestimmung des Platzes der Ukraine in der chinesischen «Ein Gürtel, ein Weg» Initiative. Für die Ukraine ist die «Ein Gürtel, ein Weg» Initiative eines der attraktivsten geoökonomischen Projekte, das den Rahmen der europäischen Integration nicht überschreiten darf, sondern im Gegenteil die Vorteile unseres Landes in diesem komplexen Prozess steigern kann. Im Allgemeinen wird die Teilnahme der Ukraine an der Initiative vom aktuellen Stand der ukrainisch-chinesischen Beziehungen bestimmt, die zwar ein hohes Maß an strategischer Partnerschaft aufweisen, aber in der Praxis nicht umgesetzt werden. Leider sind die Aussagen der obersten Führung des Landes meist deklaratorisch, und die Ukraine bleibt tatsächlich außerhalb der Initiative, da sie keine Beziehungen zum Stiftung Seidenstraße und der Asian Infrastructure Investment Bank unterhält und sich nicht an entsprechenden Projekten beteiligt.
5. Die Studie ergab, dass unter allen Bereichen der strategischen Partnerschaft die Zusammenarbeit im internationalen Bereich einer der wirksamsten ist. Es sei darauf hingewiesen, dass die Ukraine und China weiterhin das Potenzial für eine Beteiligung der Ukraine am Projekt «Ein Gürtel, ein Weg» untersuchen, aber es ist offensichtlich, dass sich die Ukraine auf Transport- und Logistikprojekte konzentriert hat, obwohl das Potenzial des Projekts «Ein Gürtel, ein Weg» ist viel breiter. Die Regierung der VR China ist insbesondere an einer Zusammenarbeit mit der Ukraine in den Bereichen Handel, Wirtschaft, Investitionen und im Bereich der Hochtechnologien wie Luftfahrt, Schiffbau, Biotechnik und Entwicklung neuer Materialien interessiert.
6. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Zusammenarbeit zwischen der Ukraine und China sowohl Vorteile als auch Gefahren Haben kann. So überrascht sich im Zuge der Studie heraus, dass es im Kooperationsprozess zwischen Peking und der Ukraine gewisse Schwierigkeiten gibt - eine interne Barriere und externe Eingriffe erschweren eine intensive Zusammenarbeit im Rahmen des «Ein Gürtel, ein Weg» Projekts. Man kann sterben Probleme aufzählen, sterben den Prozess einer vertieften Zusammenarbeit behindern. Erstes die schwierige wirtschaftliche Lage der Ukraine. In den letzten Jahren war die sozioökonomische Situation der Ukraine aufgrund des Konflikts im Osten des Landes sowie aufgrund der wirtschaftlichen Widersprüche zwischen der Ukraine und Russland, anderen GUS-Sta Bisute. Zweitens wirkt sich der ukrainisch-russische Konflikt im Osten des Landes nicht nur negativ auf die Wirtschaft aus, sondern ist auch mit gravierenden sozialen und humanitären Problemen behaftet.

Daher ist zu beachten, dass das chinesische Konzept «Ein Gürtel, ein Weg» ein Weg ist, der zu gegenseitigem Nutzen und gegenseitigem Nutzen führt. Die Umsetzung des Konzepts wird sicherlich zur Stärkung der strategischen Zusammenarbeit zwischen China und der Ukraine führen, zu einer vertieften wirtschaftlichen Zusammenarbeit beitragen, den kulturellen Austausch anregen und die Freundschaft zwischen den Völkern stärken. Vor diesem Hintergrund kann mit Optimismus vorausgesagt werden, dass im Rahmen der Initiative «Ein Gürtel, ein Weg» eine neuartige ukrainisch-chinesische Gesamtkooperation umgesetzt wird.

# **Аналітична довідка**

З моменту встановлення дипломатичних відносин між Україною і Китайською Народною Республікою розпочався новий період у розвитку ділових стосунків між нашими країнами. На сьогодні, актуальним для України є розвиток внутрішнього ринку та зовнішнього торговельного співробітництва, проведення структурних змін в економіці на основі вибору пріоритетів розвитку. Одним з таких пріоритетів має бути налагодження співробітництва в межах проекту «Один пояс, один шлях». У нинішній час Китай та Україна стали важливими торгівельними партнерами.

Розглядаючи регіональний рівень співробітництва, слід відзначити, що цей сегмент невпинно розвивається. На сьогоднішній день Китайська Народна Республіка є одним з найважливіших стратегічних торгових партнерів Запорізької області і входить до трійки країн за обсягами експорту серед країн Європи, Азії та СНД. Запорізька область − регіон особливих можливостей для реалізації широкого спектра інвестиційних проектів. В області зосереджений потужний промисловий потенціал, розвинене сільське господарство, область займає вигідне географічне положення і має високий рівень кваліфікації фахівців.

Також Запорізька область − один з промислових лідерів України. Регіон займає 3 місце серед регіонів за обсягом промислового виробництва. Запорізький регіон продовжує інтенсивно працювати над поліпшенням інвестиційного клімату та створенням нових перспективних можливостей для плідної співпраці. Виходячи з цього, між урядом міста Чунцін і Запорізькою облдержадміністрацією відбувається тісна співпраця в торговельно-економічній, науково-технічній і культурній сферах.

Відносини з КНР є одним з пріоритетів, які існують в нашій країні в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні. Так, між підприємствами області на китайському ринку ефективно працюють відкриті акціонерні товариства «Запоріжсталь», «Запоріжтрансформатор», «Перетворювач», «Мотор Січ». При цьому пріоритетними напрямками співробітництва є створення спільних підприємств у галузі машинобудування, насамперед у приладо- і літакобудуванні, експорті продукції чорної та кольорової металургії. Запорізька область відноситься до найбільш техногенно-навантажених регіонів України, найгострішими проблемами в області є питання екології. Тому нам вкрай цікавий досвід Чунцінський металургійної корпорації по впровадженню програм економії енергії та захисту навколишнього середовища. Також співпраця китайських і запорізьких вчених в сфері електроніки, робототехніки та смарт пристроїв – досить перспективний напрямок.

Отже, керівництво Запорізької області має бути відкритим до пошуку нових форм співпраці, а також прикладати максимум зусиль для подальшого розвитку і зміцнення взаємовигідних відносин з Китайською Народною Республікою.

Крім того, варто зауважити, що Україна та Китай активно розвивають наукове та освітнє співробітництво. В Україні зростає кількість бажаючих вчити китайську мову, тому з цією метою створено значну кількість Інститутів Конфуція в різних містах України, які спряють проведенню різних науково-культурних заходів, взаємному обміну студентами та викладачами.

У Запорізькому національному університеті велика увага приділяється розвитку міжнародних зв'язків вишу, налагодженню плідної співпраці з іноземними закладами вищої освіти та науковими установами, а особливо – поглибленню українсько-китайських відносин. Зокрема, діяльності Школи Конфуція, яка функціонує при ЗНУ та робота якої набула повного схвалення колег вузу з Аньхойського педагогічного університету.

Саме завдяки підтримці китайських педагогів на базі ЗНУ відбулося відкриття першої у Запорізькому регіоні Школи Конфуція. Тут викладають досвідчені фахівці-носії мови, які добре знайомі з методикою викладання мови іноземцям та володіють англійською мовою. Тому такі заняття, за свідченням слухачів Школи Конфуція, є не лише дуже цікавими, а й інформаційно насиченими та корисними.

Таким чином, для подальшого розвитку наукового, технічного, освітнього та культурного співробітництва, а також гармонізації торгових, митних, транспортних та логістичних відносин між Китаєм та Україною, варто розробити механізм моніторингу інвестиційного співробітництва у рамках роботи Підкомісії з питань торговельно-економічного співробітництва. Корисним для двох країн є розвиток співробітництва у освітньо-науковій сфері. Доцільно активізувати академічні обміни та розширити спектр спільних наукових програм, що сприятиме активізації інноваційної діяльності в обох країнах.

**Декларація**

**академічної доброчесності**

**здобувача ступеня вищої освіт ЗНУ**

Я, Кривега Маргарита Вікторівна, студентка 2 курсу магістратури історичного факультету, спеціальності 291 міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії, підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему: «Китайська ініціатива «Один пояс, один шлях»: перспективи для України» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких ознайомлена.

Заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії.

Згодна на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям академічної доброчесності та архівування результатів проведеної перевірки.

08.12.2021

Науковий керівник Маклюк О.М.

Студент Кривега М.В.