

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРНІВЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЮРІЯ ФЕДЬКОВИЧА**

**Факультет історії, політології та міжнародних відносин
Кафедра міжнародних відносин та суспільних комунікацій**

**КИТАЙСЬКА ІНІЦІАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» ЯК
СКЛАДОВИЙ ЕЛЕМЕНТ ФОРМУВАННЯ НОВОЇ ПОЛІТИЧНОЇ Й
ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ В ЄВРАЗІЇ**

Кваліфікаційна робота

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)

Виконала:

студентка 6 курсу, 603 групи
Андрєєва Ірина Сергіївна

Керівник:

кандидат політичних наук,
доцент **Моцок В.І.**

*До захисту допущено
на засіданні кафедри
протокол № _____ від _____ 2025 р.
Зав. кафедрою _____ доц. Макар В.Ю.*

Чернівці – 2025

Анотація

У магістерській кваліфікаційній роботі розглядається китайська ініціатива «Один пояс, один шлях» як один із ключових чинників формування нової політичної та економічної системи у Євразії. Досліджуються її концептуальні засади, стратегічні цілі та етапи реалізації. У роботі проаналізовано геополітичні та гео економічні мотиви Китаю, спрямовані на зміцнення його позицій у світовій системі, а також вплив ініціативи на регіональну безпеку, міжнародні відносини та глобальні торговельно-інвестиційні процеси. Особливу увагу приділено місцю України в межах цієї стратегії, її потенційним можливостям і ризикам участі у проектах Китаю. На основі аналізу офіційних документів, наукових джерел і аналітичних матеріалів визначено основні напрями розвитку ініціативи та окреслено її роль у трансформації сучасної євразійської архітектури.

Ключові слова: Китай, «Один пояс, один шлях», Євразія, геополітика, міжнародні відносини, економічна стратегія, Україна

Summary

This master's thesis examines China's Belt and Road Initiative as one of the key factors in the formation of a new political and economic system in Eurasia. It explores its conceptual foundations, strategic goals, and stages of implementation. The thesis analyzes China's geopolitical and geoeconomic motives aimed at strengthening its position in the world system, as well as the initiative's impact on regional security, international relations, and global trade and investment processes. Particular attention is paid to Ukraine's place within this strategy, its potential opportunities and risks of participating in China's projects. Based on the analysis of official documents, scientific sources, and analytical materials, the main directions

of the initiative's development are identified and its role in the transformation of the modern Eurasian architecture is outlined.

Keywords: *China, “One Belt, One Road,” Eurasia, geopolitics, international relations, economic strategy, Ukraine*

Кваліфікаційна робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів наукових досліджень інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ Андрєєва І.С.

(підпис)

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ТА СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»	12
1.1. Історія та еволюція концепції «Один пояс, один шлях»	12
1.2. Понятійно-категоріальний апарат та джерельна база дослідження	22
РОЗДІЛ 2. КИТАЙСЬКА ІНІЦІАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» У МІЖНАРОДНІЙ ПОЛІТИЦІ	27
2.1. Вплив ініціативи на глобальну систему міжнародних відносин	27
2.2. Виклики для країн-учасниць та міжнародних організацій, можливі ризики	38
РОЗДІЛ 3. ЄВРАЗІЯ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПІД ВПЛИВОМ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»	53
3.1. Геополітичні та геоекономічні мотиви Китаю щодо реалізації ініціативи	53
3.2. Роль інфраструктурних проєктів у регіональній інтеграції	66
3.3. Політична стабільність та безпекові виклики	70
3.4. Україна у форматі ініціативи: можливості та загрози	78
ВИСНОВКИ	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	94
SUMMARY	104

ВСТУП

Актуальність. У сучасних умовах глобальної нестабільності, посилення геополітичної конкуренції та переосмислення принципів міжнародного порядку китайська ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) стала ключовим чинником формування нової політичної й економічної архітектури Євразії. Запущена у 2013 році як масштабна стратегія міжнародного співробітництва, ініціатива поступово набула ознак комплексного геостратегічного інструменту, за допомогою якого Китай поєднує інвестиційну політику, розвиток інфраструктури та просування дипломатичного впливу. Масштаби та довгострокові цілі ОПОШ дозволяють розглядати її не лише як інфраструктурний проєкт, а як системну спробу КНР трансформувати власну роль у світовому порядку, утверджуючи нову географію економічних коридорів і центрів сили.

Ініціатива охоплює понад 140 країн, включаючи держави Центральної Азії, Кавказу, Східної Європи, Близького Сходу, Африки та Латинської Америки. Вона спрямована на створення розгалуженої мережі транспортних, логістичних, енергетичних і цифрових коридорів, що формує нову основу для регіональної інтеграції. Значні інфраструктурні інвестиції, розвиток залізничного та морського сполучення, модернізація портів, енергетичних мереж і цифрових платформ дозволяють Китаю посилювати свою присутність у стратегічно важливих регіонах та впливати на торговельні й інвестиційні правила у масштабах Євразійського простору.

Разом з потенційними економічними вигодами, пов'язаними зі зростанням торгівлі, інвестицій і транзитних потоків, ОПОШ створює системні політичні й безпекові виклики. Деякі країни-учасниці стикаються з ризиком надмірної фінансової залежності від китайського капіталу, що супроводжується зростанням боргового навантаження, трансформацією систем управління стратегічними об'єктами та посиленням дипломатичного впливу Пекіна. Саме

це викликало появу нових концептів у світовій науці про міжнародні відносини, серед яких боргова дипломатія, інфраструктурна взаємозалежність як інструмент впливу, а також стратегічний ревізіонізм у міжнародній політиці.

Геополітичні дискусії навколо ініціативи показують, що провідні міжнародні актори, такі як США, ЄС, Японія й Індія, сприймають її як елемент стратегічного впливу, що може змінювати регіональний і глобальний баланс сил. Міжнародні інституції та регіональні об'єднання опинилися перед ситуацією, коли економічні коридори формують політичні альянси, а інфраструктурні проєкти впливають на дипломатичні рішення. Це створює потребу у науковому оцінюванні ОПОШ як інструменту, що одночасно впливає на національну економіку, зовнішню політику й безпековий порядок в межах Євразійського простору.

Дослідження ОПОШ також має значення для розуміння нової логіки міжнародної взаємодії, у якій інфраструктурна взаємозалежність стає важливішим фактором, ніж формальна політична координація. Проєкти ініціативи часто супроводжуються інституційними змінами: створенням спеціальних економічних форматів, коригуванням митної політики, транснаціональною координацією логістики та оновленням інвестиційних правил. Водночас такі трансформації можуть супроводжуватися сповільненням прозорості, зростанням корупційних схем і зсувом контролю над ключовими активами до зовнішнього актора, що робить необхідним аналіз впливу ініціативи на організаційно-правову та політичну динаміку держав Євразії.

Безпековий вимір ініціативи виявляється у поступовому посиленні присутності Китаю у стратегічних логістичних та енергетичних вузлах. Зростання економічного впливу супроводжується посиленням безпекової ролі КНР, включаючи охорону, супровід і технічний контроль над окремими коридорами та об'єктами інфраструктури. Це може впливати на національний суверенітет, безпекові альянси та зовнішньополітичні рішення держав Євразії.

Тому у сучасній геополітичній площині важливо оцінити інфраструктуру як потенційне джерело стабільності, і як можливий елемент стратегічного контролю іншої держави, що може мати довгострокові наслідки для національної безпеки та політичної автономії країн-учасниць ОПОШ.

Для України участь в ініціативі формує дилему між економічними можливостями та захистом суверенного контролю над стратегічним транзитом. Географічне положення, доступ до чорноморських портів, залізничні коридори, зв'язок з ринками Кавказу, Центральної Азії та ЄС створюють унікальні переваги для міжнародної економічної взаємодії. Втім, ефективне використання цього потенціалу потребує чіткої стратегії державного управління, законодавчого контролю над інвестиціями, безпекової оцінки великих інфраструктурних проєктів і зваженої дипломатичної політики. Розуміння цих залежностей є критично важливим для формування майбутньої моделі партнерства, у якій економічна інтеграція не буде трансформована у стратегічну залежність від одного глобального актора.

Мета дослідження полягає у здійсненні комплексного аналізу ініціативи «Один пояс, один шлях» як чинника формування нової політико-економічної системи у Євразії, з акцентом на її стратегічні цілі, вплив на міжнародні відносини, регіональну стабільність і потенційні наслідки для України.

Завдання дослідження:

1. Дослідити історичні передумови, концептуальні засади та еволюцію ініціативи «Один пояс, один шлях», а також стратегічні інтереси Китаю, які стоять за її реалізацією.
2. Розкрити геополітичні та гео економічні мотиви Пекіна щодо формування глобальної мережі економічного впливу через ОПОШ.
3. Проаналізувати вплив ініціативи на сучасну систему міжнародних відносин, з урахуванням її ефекту на баланс сил, глобальні альянси та розвиток альтернативних інтеграційних моделей.

4. Визначити основні виклики та ризики, які постають перед країнами-учасницями ініціативи, зокрема в контексті боргової залежності, втрати суверенітету та зовнішньополітичного тиску.
5. Оцінити роль інфраструктурних проєктів у просуванні регіональної інтеграції, зокрема на пострадянському просторі, у Центральній Азії та на Кавказі.
6. Дослідити безпекові виклики та питання політичної стабільності у регіонах, що активно залучені до реалізації проєктів ОПОШ.
7. Проаналізувати місце України у контексті ініціативи, визначити можливі переваги участі у китайських проєктах та загрози, що можуть виникати для її політичного та економічного суверенітету.

Об'єктом дослідження виступає глобальна китайська ініціатива «Один пояс, один шлях».

Предметом аналізу є механізми впровадження та практичної реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях», яка розглядається як складовий елемент формування нової політичної й економічної системи в Євразії.

Методи дослідження. Методологічну основу магістерської роботи становить комплексний міждисциплінарний підхід, що поєднує інструменти політології, міжнародних відносин, геополітики та економічного аналізу. У дослідженні застосовано історичний метод для простеження еволюції китайської зовнішньої політики та визначення етапів реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» від моменту її започаткування у 2013 році до сучасності. Системний і структурно-функціональний аналіз дозволили розглядати ініціативу як цілісний політико-економічний комплекс, що поєднує інфраструктурні, фінансові та дипломатичні інструменти впливу Китаю в Євразії. Використання порівняльного методу дало змогу зіставити підходи різних держав до участі у проєктах «Поясу і шляху» та виявити закономірності у їхній взаємодії з Китаєм. Геополітичний метод допоміг окреслити стратегічні мотиви КНР у формуванні

нової регіональної архітектури, а контент-аналіз офіційних документів, урядових заяв, досліджень міжнародних центрів сприяв виявленню ключових ідей, цілей і наративів ініціативи.

Для оцінки потенціалу, переваг і ризиків участі України у проєктах «Один пояс, один шлях» використано аналітичний підхід до оцінки можливостей і загроз, який дозволив систематизувати результати дослідження. Метод прогнозування та сценарного аналізу застосовувався для визначення перспектив подальшого розвитку ініціативи в умовах глобальної конкуренції та для оцінки можливих сценаріїв її впливу на Україну й Євразійський простір загалом. Сукупність цих методів забезпечила комплексність і глибину дослідження, дала змогу поєднати теоретичний аналіз із практичними висновками та досягти головної мети — виявити місце ініціативи «Один пояс, один шлях» у процесі формування нової політичної та економічної системи Євразії.

Хронологічні рамки дослідження охоплюють період із **2013 по 2025 роки**. Нижня межа зумовлена тим, що саме 2013 рік вважається **відправною точкою** ініціативи «Один пояс, один шлях» — коли голова КНР Сі Цзіньпін уперше офіційно презентував концепцію «Економічного поясу Шовкового шляху» у Казахстані та «Морського Шовкового шляху XXI століття» в Індонезії. Саме з цього моменту почалося інституційне оформлення ініціативи, створення фінансових механізмів залучення перших країн-партнерів.

Верхня межа позначена 2025-им роком обрана тому, що на сучасному етапі ініціатива досягла нової фази розвитку, яка характеризується переглядом її цілей і методів у зв'язку з глобальними змінами: пандемією коронавірусу, енергетичною кризою, технологічним суперництвом США та Китаю, а також війною в Україні. Цей період дозволяє відстежити трансформацію ініціативи від регіонального економічного проєкту до глобальної стратегії, що охоплює понад 150 держав світу.

У межах обраних хронологічних рамок простежується динаміка еволюції «Поясу і шляху»:

1. 2013–2015 рр. — формування концепції та перших міждержавних угод;
2. 2016–2019 рр. — етап активного інституційного розвитку та розширення участі європейських країн;
3. 2020–2023 рр. — період корекції пріоритетів через пандемію, енергетичну кризу та зростання міжнародної конкуренції;
4. 2024–2025 рр. — новий етап стратегічного осмислення ініціативи у світлі прагнення Китаю закріпити свій статус глобального центру впливу.

Наукова новизна полягає у спробі комплексно осмислити ініціативу «Один пояс, один шлях» не лише як економічний, а й як політичний та безпековий феномен, що трансформує архітектуру міжнародних відносин у Євразії. Особливу увагу приділено позиції України в межах цієї системи, що раніше не було об'єктом цілісного аналізу.

Практичне значення магістерської роботи полягає у можливості застосування її результатів для розроблення аналітичних, зовнішньополітичних та економічних стратегій України у контексті взаємодії з Китайською Народною Республікою та її глобальною ініціативою «Один пояс, один шлях». Отримані висновки можуть бути корисними для органів державної влади, зокрема Міністерства закордонних справ, Міністерства економіки, Міністерства інфраструктури та Ради національної безпеки і оборони України, у процесі формування збалансованої політики щодо участі України в міжнародних транспортно-логістичних і фінансових проєктах.

Дослідження дає змогу зрозуміти, яким чином участь у китайських ініціативах може поєднуватися з європейським і євроатлантичним курсом України, як мінімізувати ризики політичної та економічної залежності, а також використати потенціал ОПОШ для диверсифікації зовнішньої торгівлі, інвестицій і розвитку інфраструктури.

Результати роботи можуть бути використані у науково-дослідній і освітній діяльності при викладанні курсів із міжнародних відносин, геополітики, світової економіки та зовнішньої політики Китаю. Вони також можуть стати аналітичною базою для подальших досліджень з тематики євразійської інтеграції, китайської зовнішньої політики та трансформації міжнародного економічного порядку.

Структура роботи охоплює вступ, три основні розділи, висновки та список використаних джерел. У першому розділі проаналізовано історію формування та концептуальні основи ініціативи «Один пояс, один шлях», а також стратегічні цілі Китаю. У другому розділі розглянуто місце ініціативи у сучасній міжнародній політиці, її вплив на глобальні відносини, а також виклики й ризики, що виникають у процесі реалізації. У третьому розділі зосереджено увагу на зміні політичної й економічної ситуації у Євразії під впливом китайської ініціативи, особливу увагу приділено інфраструктурній інтеграції, безпековим аспектам та аналізу ролі України в межах проєкту.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ТА СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

1.1. Історія та еволюція концепції «Один пояс, один шлях»

Сучасна концепція «шовкового шляху» стала результатом кількох тісно взаємопов'язаних процесів. По-перше, в китайській інтелектуальній сфері з 1990-х років культивується міф про «велике відродження китайської нації». У геокультурних проектах на шовковому шляху було помічено, що іменники лу («шлях») і даї («пояс») спочатку стосувалися не лише шляху обміну, але й регіону політичного контролю імперій Цін і Тан. Ідея повернення до цієї символічної спадщини набула політичного відтінку після введення курсу «Western Development» (Західний розвиток) у XI п'ятирічному плані з метою наздогнати обтяжені віддаленістю західні провінції КНР [82, с. 5–6, 54, с. 130–132.].

По-друге, криза 2008–2009 року спровокувала глобальну фінансову кризу, яка породила надлишок китайських потужностей у металургійній, цементній та хімічній промисловості. Експерти Держради відзначили, що для уникнення дефляції необхідний експорт капіталу та закордонні інфраструктурні проекти [44, с. 47–48]. «Малаккська дилема» - сприйнятливість поставок нафти КНР до ВМС США в протоці - також була одним із факторів. Наземні та альтернативні морські артерії розглядалися як стратегічна необхідність [64, с. 552–554].

По-третє, у 2012 р. в апараті КПК тривали дискусії про пошук «великого наративу» зовнішньої політики. Підготовчі записки Інституту реформ (CASS) пропонували термін Один пояс – один шлях як рамку одночасної експансії інвестицій і проєкції «м'якої сили». Саме на цій основі Сі Цзіньпін у вересні 2013 р. у Назарбаєві сформулював концепт «Економічного поясу Шовкового шляху», а за місяць у Джакарті - «Морського шовкового шляху XXI ст.» [89, с. 3–4].

Нарешті, стратегія викристалізувалася з випуском програмного документа «Бачення та Дії» (березень 2015 р.), який формалізує п'ять пріоритетів співпраці [15, с. 206-208]. У той же час були створені Фонд Шовкового шляху (40 мільярдів доларів США) і АІВ, які фінансували «пояс» і легітимізували його як світову фінансову платформу [38, с. 5-9].

Також, у швидкому запуску ідеї було винно міжнародне політичне середовище. Політика США «Поворот до Азії» в 2011 і російські санкції в 2014 р., змусили Пекін поставити перед собою цілі щодо розробки власного інтеграційного проекту в Євразії [72, с. 5–6]. Тому концепція «Один пояс один шлях» була на перетині культурного міфу, економічної реальності та геополітичного суперництва, і тому вона так швидко перетворилася на найбільшу інфраструктуру та геоекономічний план того часу.

Сі Цзіньпін вперше запропонував ініціативу «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) у вересні 2013 року під час своїх візитів до Казахстану та Індонезії. Це теоретична концепція, заснована на стародавньому баченні Великого Шовкового шляху з Азії на Близький Схід і в Європу, яка передбачає відродження маршрутів шляхом розвитку нової інфраструктури та посилення міжрегіональної взаємодії. Спочатку проєкт був відомий під назвою «Один пояс, один шлях», яка охоплювала два ключові елементи проєкту – Економічний пояс Шовкового шляху (сухопутний маршрут через Євразію) і Морський Шовковий шлях 21-го століття (морські маршрути) [31]. У березні 2015 року уряд Китаю опублікував програмний документ «Бачення та дії», який визначив принципи та пріоритети ОПОШ, що сформувало платформу для майбутньої реалізації ініціативи [67, с. 1-3].

Китай розпочав ініціативу ОПОШ як зовнішньополітичну ініціативу, а також як відповідь на потреби власної країни та світової економіки. З одного боку, вона мала допомогти використати надлишкові виробничі потужності китайської промисловості (металургія, цементна промисловість, будівництво) та

вигідно інвестувати величезні валютні резерви. З іншого боку, ОПОШ мав заповнити дефіцит інвестицій в інфраструктуру в країнах Азії (за оцінками АБР, до 2020 року на будівництво інфраструктури в регіоні знадобиться приблизно \$8 трлн). Пекін представив «Пояс і шлях» як вільне та інклюзивне починання, на відміну від більш вузьких різновидів, таких як ТТП, прагнучи соціалізувати Азію та Європу у своєму баченні глобального розвитку. Таким чином, ОПОШ поєднував стратегічні зовнішні прагнення Китаю з подоланням проблем внутрішнього розвитку і безпеки (зокрема, через економічне піднесення західних провінцій Китаю, тобто Сіньцзяну) [67, с. 2-3].

На початковому етапі (2013-2015 рр.) ОПОШ поставив собі за мету інтегруватися з сусідніми країнами і створити фінансову та інституційну основу. З цією метою у 2014 році було оголошено про створення Шовкового фонду розміром 40 млрд доларів США. За допомогою цього фонду інвестиції будуть вкладатися в дорожні та транспортні проєкти вздовж коридору. У 2015 році за підтримки 57 країн-партнерів був створений перший багатосторонній інститут розвитку Китаю – Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ). Ці фінансові інструменти доповнили внутрішнє китайське кредитування ОПОШ, надаючи гроші на будівництво автомобільних доріг, залізниць, портів та енергетичних об'єктів. Вже у 2015 році був запущений флагманський проєкт – Китайсько-пакистанський економічний коридор (КПЕК), який об'єднав західний Китай з Аравійським морем і залучив понад 60 мільярдів доларів інвестицій. ОПОШ вже перетворювався з візії на робочу платформу співпраці [21, с. 1-3].

На другому етапі розвитку ініціативи (2016-2018 рр.) вона набула міжнародного масштабу та була вписана в політику Китаю. У 2016 році уряд Китаю підписав Меморандум про взаєморозуміння з Програмою розвитку ООН щодо спільного просування ОПОШ, а наприкінці того ж року принципи «Поясу і шляху» були вперше включені до резолюції 71-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН, що свідчить про міжнародне визнання цієї концепції. Важливою віхою

став XIX Всекитайський з'їзд народних представників (жовтень 2017 року), коли просування ОПОШ було офіційно включено до Статуту Комуністичної партії Китаю. Це підкреслило стратегічну важливість ініціативи для китайського керівництва [45, с. 43-45].

У травні 2017 року в Пекіні відбувся Перший форум міжнародного співробітництва «Один пояс, один шлях», в якому взяли участь представники понад 130 країн і 70 міжнародних організацій. На цьому форумі Сі Цзіньпін наполягав на баченні спільного розвитку та взаємної вигоди, а також представив бачення «цифрового Шовкового шляху» та розширення мереж співпраці від суші до кіберпростору. У цей період створювалися великі інфраструктурні трубопроводи: паралельно з КПЕК реалізовувалися проекти в Південно-Східній Азії (залізниця Китай-Лаос, яка була введена в експлуатацію в 2021 році), Африці (залізниця Момбаса-Найробі, відкрита в 2017 році), а також відродження портів (як, наприклад, грецький порт Пірей, який отримав права на експлуатацію від китайської портової компанії COSCO(КОСКО) в 2016 році). Всеосяжна міжконтинентальна мережа економічних коридорів, що з'єднує Східну Азію, Близький Схід, Африку та Європу, поступово матеріалізувалася і заклала фундамент нового трансконтинентального обміну [44, с. 45-47].

Окрім свого інфраструктурного успіху, Китай також намагався синхронізувати ОПОШ з існуючими регіональними інтеграційними процесами в Євразії. Зокрема, у травні 2015 року він заявив, що узгодить проекти ОПОШ з Євразійським економічним союзом (ЄАЕС), очолюваним Росією. Згодом це вилилося в Угоду про торговельно-економічне співробітництво між Китаєм та ЄАЕС, підписану в 2018 році (набула чинності в 2019 році) з метою поглиблення співпраці та правового зближення ОПОШ з євразійською інтеграцією. Фактично, на євразійському пострадянському просторі Китай і Росія зробили вибір на користь співпраці, а не конкуренції у розвитку регіону,

тож країни Центральної Азії могли співпрацювати одразу з двома державами, не стаючи на чийсь бік [41, с. 40-42].

Незважаючи на прискорену динаміку зростання кількості учасників (до грудня 2017 року понад 80 держав підписали меморандуми про співпрацю з Китаєм), ставлення розвинених країн до китайської ініціативи було неоднозначним. Європейський Союз зайняв обережну позицію: у березні 2019 року Єврокомісія назвала Китай партнером, економічним конкурентом і «системним суперником», який пропонує альтернативні моделі розвитку. Брюссель попросив країни-члени серйозно поставитися до наслідків участі в проектах ОПОШ, а головне – дорікнув Італії за надмірне зближення з Пекіном у питаннях «Поясу і шляху». Індія від самого початку відмовлялася приєднуватися до програми і бойкотувала саміти ОПОШ, протестуючи проти реалізації КПЕК на спірних територіях і зростаючої геополітичної ролі Китаю в Південній Азії. Але в цілому динаміка розвитку «Поясу і шляху» протягом 2013-2018 років була задовільною: проєкт успішно здійснював перехід від ідеї до дії і залучив десятки нових учасників [32].

На початку десятиліття ініціатива «Один пояс, один шлях» зіткнулася з деякими викликами, які вимагали доопрацювання її концепції та підходів. По-перше, міжнародне співтовариство скаржилося на те, що умови кредитування не були розкриті, а борговий тягар лягав на країни-реципієнти. Критики попереджали про ризик «боргової пастки» через величезні кредити, надані Китаєм бідним країнам, хоча Пекін заперечував звинувачення в грабіжницькому кредитуванні. Нещодавній приклад Шрі-Ланки, яка у 2017 році передала свій порт Хамбантота в оренду китайській компанії, щоб полегшити свій борговий тягар, отримав широкий розголос у міжнародному співтоваристві. Таким чином, у відповідь на такі ризики Китай здійснив перехід від кількісного розширення ОПОШ до його «якісного» розвитку. Другий форум ОПОШ, організований у Пекіні (квітень 2019 року), наголосив на цінностях сталого

розвитку, таких як екологічність та цілісність (бачення «відкритого, чистого та зеленого» Шовкового шляху). Водночас китайський уряд видав Рамки боргової стійкості для країн-членів ОПОШ (2019 рік) з метою запобігання переобтяженню боргами [18].

По-друге, значна увага приділяється екологічним аспектам проєктів. Стрімкий розвиток будівництва електростанцій на викопному паливі в рамках ОПОШ (понад 50 ГВт вугільних потужностей у 2013-2020 роках) був підданий критиці з боку екологів та місцевих громад. У відповідь на це Китай на форумі 2019 року створив Коаліцію зеленого розвитку ОПОШ (ОПОШGC), а у вересні 2021 року заявив, що більше не фінансуватиме будівництво нових вугільних електростанцій за кордоном. Починаючи з 2020 року, частка ініціатив у сфері чистої енергетики в рамках ОПОШ почала послідовно зростати, а 2023 рік став найбільш «зеленим» з точки зору інвестицій Китаю у вітрову та сонячну енергетику [19].

По-третє, на трансформацію ініціативи вплинула пандемія коронавірусу. Глобальний спалах коронавірусу у 2020 році призвів до відтермінування реалізації різних інфраструктурних проєктів та додаткового фінансового навантаження на країни-позичальники. У відповідь Китай запустив так званий «Шовковий шлях здоров'я» - гігантське джерело ліків, вакцин і медичного обладнання для союзників по ОПОШ, що підвищило гуманітарний характер ініціативи. Крім того, вперше в історії людства Пекін долучився до багатосторонніх механізмів полегшення боргового тягара: у 2020 році він приєднався до Ініціативи G20 щодо заморожування боргових зобов'язань та Спільної програми реструктуризації боргу для найбідніших країн. Зокрема, за участі Китаю у 2023 році було досягнуто успішної домовленості про списання та реструктуризацію частини боргу Замбії. Ці заходи відображають згоду Пекіна взяти на себе більш відповідальну роль у фінансуванні розвитку [19].

Іншою чутливою сферою коригування став перегляд підходу до масштабу проєктів. Враховуючи набутий досвід і ризики, у листопаді 2021 року було оголошено про концепцію «малих і красивих» проєктів, а не гігантоманії, як це було в перші роки. У 2022 році розмір китайських проєктів ОПОШ в середньому скоротився з понад \$500 млн до менш ніж \$400 млн, що стало поворотним моментом у бік більш локалізованих, але ефективних проєктів. Маломасштабні проєкти легше реалізовувати та фінансувати, вони несуть менше ризиків для країни-реципієнта, але все ще мають стратегічне значення для Китаю (наприклад, інвестиції в порти або логістичні хаби все ще є «хорошими» з геостратегічної точки зору) [26, с. 55-61].

За останні кілька років ініціатива «Один пояс, один шлях» стала основним інструментом китайського геоекономічного впливу, особливо в Євразії. Станом на початок 2023 року до ОПОШ приєдналися понад 150 країн та понад 30 міжнародних інституцій, охопивши більшість країн Азії, Африки, значну частину Європи та Латинської Америки. За десять років реалізації ОПОШ китайські прямі іноземні інвестиції та замовлення на будівництво за кордоном склали понад 1 трильйон доларів, що робить Китай одним з основних джерел фінансування інфраструктури для більшої частини світу, що розвивається. У той час як деякі країни переглядають свою участь (наприклад, Італія оголосила про намір вийти з меморандуму ОПОШ у 2023 році), «коло друзів» ініціативи продовжує розширюватися, часто через відсутність привабливих альтернатив і сподівання країн-учасниць отримати вигоду від співпраці з Китаєм [69].

По-перше, протягом цих років зростає участь приватного сектору Китаю в закордонних проєктах Ініціативи ОПОШ. Хоча на початкових етапах становлення ініціативи лідерами були державні підприємства, в останні кілька років, починаючи з 2022 року, великі приватні підприємства, такі як виробник акумуляторів КЕТЛ, технологічний гігант Алібаба, гірничодобувний та металургійний гігант Зіджін тощо, стали основними інвесторами ОПОШ. Це

красномовно свідчить про зростання конкурентоспроможності китайських приватних підприємств та їхню схильність до виходу на міжнародний рівень, особливо в секторах високих технологій, цифрової економіки та зеленої енергетики [92, с. 615-620].

По-друге, ОПОШ дедалі більше переплітається із зусиллями Пекіна, спрямованими на формування нової архітектури міжнародних відносин за допомогою дипломатії. У 2021-2022 роках Китай запустив кілька глобальних ініціатив, що доповнюють економічний компонент ОПОШ, включаючи Глобальну ініціативу розвитку (2021) та Глобальну ініціативу безпеки (2022). Ці зусилля, як і ОПОШ, відображають артикуляцію бачення «спільноти однієї долі для людства» і бажання Китаю поділитися власним баченням вирішення питань розвитку і безпеки на основі взаємної вигоди і невтручання. Фактично, ініціатива «Один пояс, один шлях» вийшла за рамки простої економічної сфери і стала інструментом м'якої сили та геополітичної експансії: за допомогою ОПОШ Китай створює мережу слухняних союзників і реалізує своє нормативне бачення Євразії [4, с. 29-30]. Він прагне, на думку експертів, «вплести сусідні країни в мережу економічних, політичних, культурних і безпекових зв'язків навколо Китаю» в рамках переформатування регіонального порядку на китайських умовах [92, с. 606-608].

По-третє, суперництво великих держав стимулювало розвиток конкуруючих інфраструктурних проєктів на Заході, але поки що вони були не більше ніж вітринами. У 2021 році країни G7 запустили ініціативу Відбудувати Кращий Світі (пізніше реорганізовану в ініціативу Партнерство для Глобальної Інфраструктури), а Європейський Союз запустив власний інвестиційний план для міжнародної інфраструктури Глобальний Шлюз [30]. Однак обіцяне фінансування та конкретні проєкти цих ініціатив набагато слабші, ніж у ОПОШ, а їхня реалізація відбувається повільно. Таким чином, Китай все ще залишається в авангарді розбудови нової євразійської інфраструктурної мережі, фактично

визначаючи умови економічного залучення на просторі між Східною Азією та Європою [92 с. 609-611].

Нарешті, геополітичні перестановки, пов'язані з війною Росії з Україною (2022 рік), сформували характер транспортно-логістичного співробітництва в рамках ОПОШ. Санкційний тиск Заходу на Москву змусив Росію переорієнтувати свої торговельні та енергетичні потоки на схід, зокрема на Китай, який став її основним експортним ринком і джерелом технологій. Хоча російські ініціативи не обов'язково формально інтегровані в ОПОШ, стратегічне зближення Пекіна і Москви під прапором Великого євразійського партнерства слугує зміцненню китайської ініціативи. Це означає поступову побудову нового євразійського регіонального порядку, заснованого на співпраці, але на багатополярній основі, а не на чолі з Заходом. Водночас Китай та її партнери все більше уваги приділяють розбудові Транскаспійського транспортного сполучення через Центральну Азію, Кавказ і Туреччину («Серединний коридор») як заміника Європи на тлі обмежень і загроз на північному маршруті через Росію [19].

На Третьому саміті «Поясу і шляху», що відбувся в Пекіні (жовтень 2023 року), президент Китаю оголосив про нові плани співпраці і додаткові фінансові вливання Пекіна (зокрема, розширення Шовкового фонду на додаткові 80 млрд юанів) з метою надання допомоги країнам-учасникам. Це підтвердило траєкторію Китаю щодо подальшого посилення розвитку трансформації ОПОШ в напрямку «якісного розвитку» протягом другого десятиліття її реалізації [19].

**Таблиця 1.1 – Ключові етапи та особливості еволюції ініціативи
ОПОШ (2013–2023 рр.).**

Період	Ключові події та рішення	Еволюція концепції та значення
--------	--------------------------	--------------------------------

2013	- Проголошення Сі Цзіньпіном ініціативи ОПОШ (вересень, промови в Казахстані та Індонезії) - Надання ОПОШ статусу національної стратегії Китаю (листопад)	Формування базової ідеї відродження «Шовкового шляху»; початковий фокус на інфраструктурному сполученні Азії і Європи. Дві складові: суша («Пояс») і море («Шлях»).
2014–2015	- Створення Шовкового фонду (\$40 млрд) для фінансування проєктів (2014) - Заснування Азійського банку інфраструктурних інвестицій (АІВ) за участі 57 країн (2015) - Видання стратегії «Vision and Actions» (березень 2015)	Інституціоналізація ОПОШ: поява фінансових інструментів та стратегічних документів; закріплення п'яти пріоритетів співпраці. Початок практичної реалізації перших проєктів.
2016–2017	- Меморандум Китай–ПРООН щодо ОПОШ (вересень 2016); включення ОПОШ до резолюції ГА ООН (листопад 2016) - Перший Форум «Поясу і шляху» у Пекіні (травень 2017) - Включення ОПОШ до статуту КПК (жовтень 2017)	Глобалізація ініціативи: міжнародна підтримка й легітимація на рівні ООН; активне залучення нових країн. Інтеграція ОПОШ в зовнішньополітичну доктрину Китаю.
2018–2019	- Угода про співробітництво між КНР і ЄАЕС (травень 2018) - Приєднання перших розвинених країн ЄС до ОПОШ (Греція – 2018, Італія – 2019) - Другий Форум ОПОШ (квітень 2019): «високоякісний, зелений, чистий» Шовковий шлях	Перехід від експансії до коригування моделі: врахування критики, впровадження стандартів. ОПОШ стає інструментом «м'якої сили».
2020–2021	- Пандемія COVID-19: поява «Шляху здоров'я» - Участь КНР у ініціативах G20 (DSSI, Common Framework) - Оголошення стратегії «Small and Beautiful» (2021); заборона нового вугільного фінансування	Стабілізація та адаптація: відповідальність як кредитора, фокус на «зелені» та цифрові напрями. Інтеграція ОПОШ у глобальний порядок денний сталого розвитку.

2022–2023	- Війна в Україні (2022): акцент на маршрутах через Центральну Азію–Кавказ–Туреччину - Запуск GDI (2021) та GSI (2022) - Третій Форум ОПОШ (жовтень 2023): нові проєкти та фінансування	Консолідація досягнень та зростання ролі ОПОШ у новій системі міжнародних відносин. Китай зміцнює лідерство в Глобальному Півдні.
------------------	---	---

Джерело: розроблено автором

За період 2013–2025 рр. ініціатива «Один пояс, один шлях» пройшла шлях від загальної концепції регіональної взаємодії до всеосяжного інструменту глобального впливу Китаю. Її еволюція супроводжувалася масштабним розширенням географічного охоплення, створенням нових фінансових інституцій та механізмів співпраці, а також адаптацією до численних викликів – від боргових ризиків до екологічних стандартів. ОПОШ не лише сприяла реалізації сотень інфраструктурних проєктів, але й стала платформою для просування китайського бачення спільного розвитку та формування нової політико-економічної системи в Євразії. Відповідно, «Пояс і шлях» виступає каталізатором переходу від однополярної моделі світового устрою до більш поліцентричної системи міжнародних відносин. Таким чином, історія та трансформація ОПОШ демонструють зростаючу спроможність Пекіна формувати нові «правила гри» в регіоні, закладаючи підвалини багатопольного світового порядку з центром тяжіння в Євразії.

1.2. Понятійно-категоріальний апарат та джерельна база дослідження

Понятійно-категоріальний апарат дослідження ґрунтується на офіційному формулюванні китайської ініціативи «Один пояс, один шлях» (ОПОШ, Belt and Road Initiative, BRI), зафіксованому в програмному документі «Бачення та дії щодо спільного будівництва Економічного поясу Шовкового шляху та Морського Шовкового шляху 21 століття» 2015 р., де вона визначена як

всеосяжна стратегія міжнародної співпраці, що передбачає політичну координацію, інфраструктурну взаємозв'язаність, безбар'єрну торгівлю, фінансову інтеграцію та міжлюдські обміни [71]. У роботі вживано також поняття «геоекономіка», тобто використання економічних інструментів державою для досягнення політичних цілей на зовнішній арені, «геополітика» як боротьба за контроль над простором, «боргова пастка» як форма зовнішньої залежності держав-реципієнтів від китайських кредитів [44], «цифровий Шовковий шлях» як мережа телекомунікаційних і супутникових проєктів у рамках BRI [82], а також «зелений пояс», що позначає екологічний вимір ініціативи й амбіцію Пекіна позиціонувати її як сталу та низьковуглецеву [16]. Об'єктом дослідження є сама глобальна ініціатива ОПОШ як чинник трансформації міжнародної системи, тоді як предметом виступають механізми її реалізації, конкретний вплив на Євразійський простір і пов'язані безпекові ризики та можливості для окремих держав. Отже, об'єкт окреслює явище в цілому, а предмет спрямовує фокус на внутрішні процеси та наслідки його функціонування.

Теоретична рамка спирається на чотири комплементарні підходи. Геоекономічний підхід, сформульований Едвардом Люттваком і розвинений у працях Яна Бреммельхерстера, пояснює BRI як інструмент, за допомогою якого Китай перетворює економічну потугу на стратегічний вплив, підкріплюючи зовнішню політику мережами інфраструктури й фінансів [45]. Неореалізм, зокрема концепція балансу сил Джона Меаршаймера, дозволяє трактувати BRI як спробу змінити розподіл потужності у міжнародній системі через створення контрваг західному впливу; тут економічна взаємозалежність використовується для зміни політичної рівноваги. Теорія комплексної взаємозалежності Роберта Кеогейна та Джозефа Ная акцентує на багатоканальності контактів і взаємозв'язаності сучасного світу, показуючи, що BRI посилює переплетення держав через торгівлю, інвестиції й комунікації, зменшуючи вартість конфлікту,

але підвищуючи чутливість до тиску. Нарешті, критична політекономія у версіях Девіда Гарві та Імм. Валлерстайна інтерпретує ініціативу як нову фазу капіталістичної експансії, де Китай, накопичивши капітал і виробничі потужності, експортуючи їх назовні, залучає периферійні країни до власної напівпериферії, водночас підважуючи гегемонію фінансового Заходу [54]. У такий спосіб поєднання підходів дозволяє розглядати ОПОШ як економічно доцільний, але політично вмотивований проєкт, що поєднує логіку ринку й логіку сили.

Методологічно дослідження спирається на поєднання загальнонаукових та спеціальних методів. Аналіз і синтез застосовано для теоретичного опрацювання літератури й виокремлення ключових чинників BRI; історичний метод дає змогу простежити еволюцію концепції від 2013 р.; системний аналіз дозволяє розглядати ініціативу як комплекс взаємопов'язаних економічних, політичних і безпекових підсистем. Серед спеціальних методів використано контент-аналіз офіційних китайських документів, щоб ідентифікувати декларативні й практичні акценти; кейс-стаді портів Хамбантота, коридору СРЕС, «Серединного коридору» та України ілюструють різні моделі взаємодії з Китаєм і наслідки для суверенітету; статистичний аналіз даних AidData, Світового банку та UN Comtrade оцінює зміни торговельних і боргових показників; метод SWOT використано для України, щоб збалансувати потенціал і ризики.

Джерельна база складається з первинних і вторинних матеріалів. До первинних належать урядова «Бачення та Дії» 2015 р., заключні комюніке форумів BRI 2017, 2019 і 2023 рр., меморандуми КНР з Євразійським економічним союзом, корпоративні звіти Шовкового фонду та документи Азійського банку інфраструктурних інвестицій, що висвітлюють офіційну логіку й фінансові механізми ініціативи. Вторинний пласт охоплює не менше ніж двадцять академічних і аналітичних робіт, серед яких праці Лорен Джонстон

[44], Ляо Цзу [92], Захура Рахмана [67], Річарда Комакеча [48], Фелікса Чанга [19], Діл. С.А. [28], Еліш Е. [29], Філіпа Хурлі та колег [40], а також звіти Council on Foreign Relations [24], Brookings Institution [73] і глобальний набір даних AidData 2021 [17]. Відбір джерел зумовлений критеріями надійності (рецензованість, інституційна репутація), релевантності (фокус на BRI), хронологічної близькості та доступності емпіричних даних.

Стан сучасної літератури можна згрупувати за чотирма лініями. Перша – «оптимісти розвитку» – доводить, що BRI стимулює інфраструктуру, торгівлю та зниження витрат; цю точку зору представляють Рахман [67], Джоґнстон [44] та дослідження Гредей «архіпелаг Шовковий Шлях» [33]. Друга – «критики боргу й безпеки» – зосереджується на загрозах боргової пастки й втрати стратегічних активів; до неї належать Харлі, Моріс та Портеленс [40], Ессенсао [15]. Третя лінія акцентує «зелений і цифровий вимір» ініціативи, аналізуючи екологічні стандарти й технологічну експансію; тут показові Хага [37] і Ченг про «цифровий шовковий шлях» [22]. Четверта лінія – лакуна щодо України й ширше Східної Європи: хоча Маро й Тьорьок здійснили системний огляд присутності Китаю у Центральній та Східній Європі [57], повноцінного, емпірично верифікованого аналізу ризиків і можливостей для України наразі бракує; цю нішу частково заповнюють Яценко, Аксьонова, Осадчук [86], однак їхній фактичний матеріал потребує розширення.

Значний обсяг досліджень ініціативи «Один пояс один шлях» пропонує Лю Сяо, у яких зокрема виділено вектор поширення китайських цінностей [4]. Пророченко Н.О. досліджує проблематику стабілізації ситуації в регіоні Близького та Середнього Сходу за допомогою ідеї «Один пояс один шлях» [5] і в рамках цього потрібно згадати статтю Тарана і Ціпко, які досліджують як виклики для США зі сторони ОПОШ, так і співпрацю Китаю із державами центральної Азії в контексті реалізації цієї ініціативи [7, 8].

Проаналізовано питання ролі Європейського Союзу [30], вплив ОПОШ на міжнародний економічний порядок Імомназаром [42], Гарсіяндой [32] та Ігалем [41], який буде значним та, можливо, безповоротним, якщо не буде проведено правильних дій зі сторони держав демократичного світу як у формі США [46], так і зі сторони європейських держав [81].

Структура магістерської роботи вибудована таким чином, щоб максимально чітко відобразити логіку дослідження і забезпечити послідовний перехід від теоретичних положень до практичного аналізу, тобто від абстрактного рівня осмислення проблеми до конкретних емпіричних прикладів. Перший розділ виконує роль фундаменту всієї роботи: у ньому розглядаються основні поняття, категорії та концепти, які формують теоретичний і методологічний каркас дослідження. Тут узагальнюються ключові підходи до розуміння феномену глобальних ініціатив економічної інтеграції, систематизуються наукові погляди на політику Китаю, а також уточнюється методологічна база, що дозволяє надалі застосовувати здобуті знання у більш прикладному контексті. Такий підхід створює підґрунтя для переходу від абстрактних суджень до конкретного аналізу, забезпечуючи глибше усвідомлення причин, механізмів і цілей реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях».

Другий розділ розгортає дослідження у глобальному вимірі, демонструючи, як концепція BRI поступово трансформувалася з політичної декларації у масштабний економічно-політичний проєкт, який охоплює десятки країн і континентів. У цьому розділі аналізується історія виникнення ініціативи, її етапи розвитку, ключові економічні механізми, інституційні основи та фінансові інструменти, що забезпечують реалізацію проєктів у межах BRI. Особливу увагу приділено макроекономічним ефектам та реакції міжнародної спільноти на активізацію китайської присутності в різних регіонах світу. Розгляд BRI у такому контексті дозволяє побачити, що вона є не лише

торговельно-логістичною системою, а й політичним проєктом зі стратегічним підтекстом, який створює для Китаю нові канали впливу у світовій економіці.

Третій розділ логічно звужує аналітичну оптику до рівня Євразії, адже саме цей регіон є ключовим у реалізації ініціативи та водночас найбільш чутливим до її політичних і безпекових наслідків. У цьому контексті робота зосереджується на конкретних регіональних кейсах, які дозволяють протестувати головну дослідницьку гіпотезу – чи дійсно економічна експансія Китаю неминуче веде до формування залежності держав-партнерів у політичному, фінансовому та стратегічному вимірах. Особливу увагу приділено ролі України, яка, з одного боку, розглядається як потенційний транзитний і торговельний хаб у межах євразійських маршрутів BRI, а з іншого — як країна, що має уникати надмірного втягнення у китайську орбіту впливу.

Загальна структура дослідження демонструє свідоме поєднання теорії та практики: спершу відбувається теоретичне осмислення проблеми, потім її аналітичне розгортання у глобальному масштабі, а далі — конкретизація на регіональному рівні. Така логіка побудови дозволяє не лише зберегти цілісність викладу, а й створює ефект «аналітичного звуження» — коли дослідницький фокус поступово переходить від загальносвітових тенденцій до окремих кейсів, що забезпечує об'єктивність, глибину й системність аналізу. Саме ця послідовність дає змогу зробити обґрунтовані висновки про те, наскільки ініціатива «Один пояс, один шлях» є економічною можливістю для держав-учасниць і водночас — інструментом політичного впливу Китаю, який може призводити до боргової чи інституційної залежності. Таким чином, структура роботи не лише відображає логіку дослідження, а й сприяє поступовому розкриттю головної наукової ідеї, забезпечуючи баланс між теоретичною глибиною, емпіричним обґрунтуванням і критичним осмисленням отриманих результатів.

РОЗДІЛ 2. КИТАЙСЬКА ІНІЦІАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» У МІЖНАРОДНІЙ ПОЛІТИЦІ

2.1. Вплив ініціативи на глобальну систему міжнародних відносин

Політика ОПОШ повністю змінила геополітику світу, розширивши глобальний вплив і сферу впливу Китаю на більшу частину земної кулі. Завдяки інвестиціям та розбудові стратегічної інфраструктури – транспортних мереж, портів, залізничних мереж, енергетичної інфраструктури – Китай став бажаним партнером для більшості країн Азії, Африки, Близького Сходу, Латинської Америки і навіть Європейського континенту. Наприклад, в рамках ОПОШ китайські компанії орендували або придбали кілька стратегічних портів (Пірей у Греції, Хамбантота в Шрі-Ланці, Гвадар у Пакистані та ін.), що потенційно дає Пекіну доступ до важливих морських шляхів. Це викликало занепокоєння серед деяких великих держав щодо потенційного стратегічного підґрунтя цієї ініціативи. У західних політичних колах дедалі частіше лунають звинувачення в тому, що Китай використовує «дипломатію боргової пастки» через ОПОШ, намагаючись отримати політичні або військові важелі впливу на стратегічну інфраструктуру у випадку, якщо країни-кредитори не виконають своїх зобов'язань за кредитами. Фраза про «боргову пастку» вийшла на перший план після випадку з портом Хамбантота: У 2017 році Шрі-Ланка, не маючи можливості виплачувати кредити, продала порт китайській компанії на 99 років – прецедент, який характеризується як захоплення активів замість боргу. Хоча навколо цієї справи точаться суперечки, вона підживлює геополітичну стурбованість в Індії та Америці тим, що Китай розширює свою стратегічну присутність від Південно-Китайського моря до Індійського океану під виглядом економічної допомоги. Індія відкрито критикує ОПОШ, відмовляючись приєднатися до ініціативи (зокрема, через проходження китайсько-пакистанського економічного коридору через спірний Кашмір) і сприймаючи китайські ініціативи як загрозу своїм інтересам у регіоні. Таким

чином, ОПОШ вплинула на встановлення нових ліній розмежування: країни, які приєднуються до Китаю в рамках ініціативи, певною мірою модифікують свою зовнішню політику, а конкуренти Китаю об'єднуються, щоб обмежити його зростаючу владу [40, с. 6-8].

З китайської точки зору, однак, план має геоекономічний характер і не спрямований на створення військових альянсів або пряму агресію проти існуючих центрів сили. Офіційний Пекін представляє ОПОШ як «безпрограшну» модель співпраці задля взаємного розвитку, а не односторонньої вигоди. План визначає п'ять основних пріоритетів: координація політики, взаємозв'язок інфраструктури, вільна безперешкодна торгівля, фінансова інтеграція та тісніші міжлюдські контакти. Іншими словами, технічно кажучи, ОПОШ має на меті економічну співпрацю, а не створення військово-політичних блоків. Однак на практиці межа між економікою і геополітикою часто розмита. Це створює геостратегічну присутність Китаю: наприклад, сухопутні коридори через Центральну Азію і Пакистан надають Китаю альтернативні шляхи для близькосхідної нафти, менш вразливі до можливого перекриття ВМС США на традиційних морських шляхах. Китай також побудував свою першу іноземну військову базу в Джибуті (2017), що пояснюється захистом своїх інтересів і громадян уздовж морського Шовкового шляху. Таким чином, незважаючи на нібито невійськовий характер ініціативи, її використання вже змінює динаміку сили в ключових регіонах, змушуючи інші міжнародні держави пристосовуватися до неї [47, с.171-173].

ОПОШ істотно змінив логіку глобальної торгівлі та став одним із наймасштабніших економічних проєктів сучасності, який реорганізував не лише регіональні, а й міжконтинентальні ланцюги постачання. Програма, започаткована Китаєм, фактично створила нову архітектуру взаємозалежностей, де інфраструктура стала не просто інструментом розвитку, а й засобом геоекономічного впливу. Величезні обсяги інвестицій у транспортну,

енергетичну й цифрову інфраструктуру — будівництво швидкісних залізниць, морських портів, логістичних хабів, енергетичних коридорів і телекомунікаційних мереж — сприяли формуванню нових торговельних маршрутів між Азією, Європою, Африкою та Близьким Сходом. Такі проекти, як залізничні лінії Китай–Європа, дозволили скоротити час доставки вантажів майже вдвічі, створивши альтернативу морським шляхам, тоді як модернізовані порти в Африці, Пакистані, Індонезії та на Шрі-Ланці відкрили нові можливості для інтеграції цих регіонів у світову економіку [17; 18; 24].

За оцінками Світового банку, потенційний ефект від повної реалізації ініціативи може бути безпрецедентним: обсяги торгівлі між країнами-учасницями здатні зрости більш ніж на 4%, витрати на логістику — знизитися на 1–2%, а зростання ВВП для держав, що розвиваються у Східній Азії та Тихоокеанському регіоні, може прискоритися на 2,5–4%. Такі показники свідчать, що «Один пояс, один шлях» — це не короткотермінова політична ініціатива, а довгострокова економічна стратегія, яка формує передумови для зміни глобального поділу праці. Завдяки покращенню транспортної та енергетичної доступності нові ринки отримали шанс на залучення інвестицій, розвиток промисловості та зростання експорту, що особливо важливо для країн із середнім і низьким рівнем доходу [42; 84].

Китайські державні банки, інвестиційні фонди та будівельні корпорації стали головними рушіями цього процесу. Вони фінансували й реалізували тисячі об'єктів — від автомагістралей і електростанцій до телекомунікаційних ліній і «розумних» міст. За словами голови КНР Сі Цзіньпіна, за перше десятиліття існування ініціатива «Один пояс, один шлях» “швидко розвивалася і принесла багаті плоди”, що проявилось у стрімкому зростанні обміну товарами, капіталом, технологіями та людськими ресурсами. Це не лише зміцнило позиції Китаю як центру світової економічної взаємодії, а й створило передумови для

диверсифікації шляхів постачання, розвитку промислових кластерів і розвантаження старих транспортних вузлів.

Таким чином, ініціатива ОПОШ поступово перетворюється на основу нового світового торговельно-економічного порядку, де головним капіталом стає не стільки продукція чи ресурси, скільки інфраструктурна пов'язаність. Створюючи глобальні мережі співпраці, Китай не лише розширює географію своїх економічних інтересів, але й зміцнює власну роль як архітектора нової моделі глобалізації, у якій транспортні коридори, інвестиції та технології стають інструментами впливу не менше, ніж дипломатія чи військова сила [84].

Економічна присутність Китаю у світі за останнє десятиліття набула безпрецедентних масштабів і стала одним із визначальних чинників нової глобальної фінансової архітектури. Ініціатива «Один пояс, один шлях» перетворила Пекін на ключового інвестора, кредитора й стратегічного партнера для більшості країн, що розвиваються, — від Латинської Америки до Африки, від Центральної Азії до Східної Європи. Китай уже давно не просто «фабрика світу», а потужний фінансовий центр, який здатен формувати умови для економічного зростання далеко за межами власних кордонів. За масштабами інвестицій у країни з низьким і середнім рівнем доходу він фактично став головним конкурентом західних фінансових інститутів [17; 48].

Завдяки ОПОШ Китай став провідним джерелом розвитку інфраструктури, пропонуючи країнам-партнерам альтернативу традиційним механізмам фінансування. Якщо раніше фінансова допомога переважно надходила через багатосторонні структури — МВФ, Світовий банк чи регіональні банки розвитку, — то нині дедалі більше країн обирають саме китайські кредити й інвестиційні програми. Ця тенденція має очевидне підґрунтя: фінансування з боку Китаю є швидким, масштабним і менш обтяженим політичними умовами. За даними дослідницької платформи AidData, лише у 2000–2017 роках Китай профінансував понад 13 000 проєктів у 165

країнах світу загальною вартістю понад 840 мільярдів доларів США. Це — рекордний обсяг двостороннього фінансування розвитку, який не має аналогів у сучасній міжнародній практиці [13; 23].

Важливою рисою китайської моделі фінансування є гнучкість. Пекін не висуває жорстких вимог щодо внутрішніх реформ, демократії чи прав людини, які традиційно супроводжують західні кредити. Це робить китайські позики привабливими для урядів, що прагнуть швидко реалізувати великі інфраструктурні або енергетичні проєкти, не зазнаючи політичного тиску. Особливо це стосується держав із обмеженим доступом до міжнародних фінансових ринків, нестачею внутрішнього капіталу чи низьким кредитним рейтингом. Для них участь у ініціативі «Один пояс, один шлях» відкриває реальний шлях до розвитку транспортної, енергетичної, комунікаційної інфраструктури, що раніше була недосяжною [7, 142-146; 34].

Разом із тим така модель співпраці не позбавлена суперечностей. З одного боку, вона стимулює економічне зростання, створює робочі місця, розширює доступ до глобальних ринків і технологій; з іншого — породжує ризики боргової залежності, коли країни не в змозі обслуговувати великі кредити, отримані від китайських фінансових інститутів. Однак, попри ці ризики, більшість держав продовжують активно брати участь у проєктах BRI, розглядаючи Китай як реалістичну альтернативу західним донорам. Таким чином, ініціатива «Один пояс, один шлях» стала не просто економічним проєктом, а глобальним механізмом перерозподілу фінансової влади, через який Пекін закріплює свій статус головного драйвера розвитку у світі, що змінюється [17]. Таким чином, ініціатива «Один пояс, один шлях» стала новим рушієм економічної глобалізації з китайським обличчям. Вона слугує створенню більш тісно пов'язаного євразійського економічного простору, в якому Китай є центром інвестиційних і торговельних мереж.

На відміну від традиційних класичних двосторонніх ініціатив розвитку, ОПОШ набуває дедалі більше рис багатосторонньої платформи. Китай ініціював різні дипломатичні формати під егідою ініціативи «Пояс і шлях», які об'єднують десятки держав. З 2017 року в Пекіні проводяться регулярні міжнародні форуми «Поясу і шляху», які збирають глав держав і представників з усього світу для координації проєктів і політик. Наприклад, Третій форум ОПОШ у жовтні 2023 року зібрав делегатів з понад 140 країн, а Генеральний секретар ООН Антоніу Гутерріш підкреслив важливість ініціативи для розвитку інфраструктури, наголосивши також на необхідності забезпечення сталості та інклюзивності проєктів. Активне залучення міжнародних організацій під егідою ОПОШ також відображається у співпраці щодо стандартів: наприклад, Програма ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП) та Китай спільно створили Коаліцію зеленого розвитку ОПОШ, яка розробляє екологічні рекомендації для проєктів. У 2018 році було прийнято Принцип зелених інвестицій (GIP) для ОПОШ, до підготовки якого долучилися автори з Китаю, Великої Британії та Всесвітнього економічного форуму. Цей звіт, підписаний десятками фінансових установ, закликає до екологічної стійкості ініціативи та прозорості інвестицій. Таким чином, міжнародна спільнота не лише спостерігає за ініціативою збоку, але й намагається вплинути на її стандарти [37].

Хоча ОПОШ технічно не є міжнародною організацією з членством і статутом, навколо неї були створені нові дипломатичні домовленості і рамки співпраці. Китай використовує ініціативу для поглиблення двосторонніх відносин: зокрема, він створив незалежні механізми взаємодії з регіонами (наприклад, формат співпраці Центральної та Східної Європи з Китаєм «17+1»). Члени ОПОШ часто співпрацюють один з одним: спільні інтереси в інфраструктурній діяльності сприяють координації транзитної, торговельної та митної політики. Крім того, Пекін почав ініціювати створення нових міжнародних фінансових інституцій, які доповнюють або навіть замінюють

існуючі. Яскравою ілюстрацією є запуск у 2015 році Азійського банку інфраструктурних інвестицій (АБІІ), ініційованого Китаєм багатостороннього банку, до якого приєдналися понад 50 країн (у тому числі головні бізнес-партнери Китаю в Європі, включаючи Німеччину, Велику Британію та Францію), залишивши позаду лише Сполучені Штати та Японію. Відтоді АБІІ став рушійною силою фінансування більшої частини ОПОШ, формалізуючи китайські інвестиції. Його створення демонструє здатність Китаю пропонувати альтернативні форуми для співпраці, що зменшує монополію західних інституцій (таких як Світовий банк) у глобальному управлінні [33, с. 4-8]. Загалом, ініціатива «Один пояс, один шлях» ініціювала створення неформальної системи розстановки сил: країни Глобального Півдня все більше прагнуть до співпраці з Китаєм, об'єднуючись у рамках спільних проектів розвитку, а західні країни активізували взаємну координацію між собою, щоб запропонувати альтернативи і зупинити зростаючий вплив Китаю.

Масштаб і географічне охоплення ОПОШ уможливлюють перехід від однополярного чи біполярного характеру міжнародних відносин до поліцентричного багатополярного порядку. Хоча західні інститути та держави домінували в епоху після холодної війни, з появою ініціативи «Один пояс, один шлях» відбулося становлення Китаю як альтернативного центру економічного тяжіння. ОПОШ об'єднав багато держав у пошуках китайського бренду глобалізації, тобто поваги до суверенних держав, але без втручання в місцеві справи, що супроводжується тісними економічними зв'язками. Багато авторитарних систем, які давно не довіряють західним умовам вступу до демократії чи прав людини, але готові вести переговори з Китаєм на умовах рівноправного партнерства, тяжіють до нього [41, с. 42-44]. Водночас, демократичні країни також приєднуються до цього процесу - наприклад, Італія стала першою країною G7, яка підписала меморандум про взаєморозуміння з Китаєм у 2019 році в пошуках економічних вигод. Хоча, як зазначимо, Італія

згодом скасувала це рішення, сам прецедент засвідчив зміни в міжнародній системі: навіть союзники США були готові на мить поглянути на Схід заради власних інтересів [5, с. 173-174].

Таким чином, світ стає все більш і більш розділеним на кілька центрів сили. Китай за допомогою ОПОШ фактично створив власну економічну сферу впливу, що охоплює всю Азію, Африку, Латинську Америку і навіть частину Європи. Ще одним потужним центром є США, які мобілізують навколо себе союзників за допомогою таких програм, як «Побудова кращого світу» (B3W) або Індійсько-Тихоокеанська стратегія, які розглядаються як протидія ОПОШ. Європейський Союз також просуває власну програму допомоги інфраструктурі (Global Gateway), сподіваючись стати більш потужним у прилеглих регіонах і запропонувати партнерам більш прозорі умови [60]. Ці конвергентні ініціативи - реакція на китайський «Пояс і шлях» - підтверджують тенденцію до поліцентризму: жодна країна не може диктувати правила гри, натомість відбувається конкуренція між наддержавами за прихильність нейтральних держав. Для самих країн-членів ОПОШ це суперництво може навіть піти на користь: маючи інші джерела інвестицій, вони можуть краще захистити свої інтереси. З іншого боку, така багатополлярність не позбавлена ризику фрагментації світової системи, коли різні блоки мають різні стандарти і правила, що ускладнює подолання універсальних викликів через співпрацю.

Найбільш очевидним наслідком ОПОШ стало прискорення розширення китайського впливу у світовому співтоваристві. Ініціатива ще більше зміцнила імідж Китаю як світового лідера в галузі розвитку та інвестицій. Китай вже показав себе здатним мобілізувати величезні суми грошей і технологій на користь інших країн, що раніше було прерогативою західних держав і міжнародних організацій. Пекін все частіше виступає в ролі глобального арбітра або посередника у світових справах завдяки економічному впливу, який він акумулював завдяки ОПОШ. Наприклад, китайські інвестиції в країни Африки

на південь від Сахари забезпечили Китаю широку підтримку африканських країн на платформах ООН та інших міжнародних форумах. Більшість цих країн розглядають Китай як цінного партнера у досягненні Цілей сталого розвитку і тому готові підтримувати його дипломатичні ініціативи [36, с. 50-52]. Завдяки ОПОШ Пекін також розширив свою «м'яку силу»: культурні центри, освітні установи та програми обміну (так званий «Шовковий шлях у людській сфері») відкриваються по всьому світу, супроводжуючи економічні зусилля [82, с. 18-21].

Цікавою рисою сучасного китайського підходу є те, що ініціатива «Один пояс, один шлях» у самій КНР трактується не просто як економічна стратегія чи зовнішньополітичний інструмент, а як реалізація історичної місії національного відродження. В офіційному дискурсі Пекіна ОПОШ постає у контексті «китайської мрії» (*Zhongguo Meng*) — бачення відновлення величі Китаю до сторіччя заснування Китайської Народної Республіки у 2049 році. Ініціатива покликана символічно й практично повернути Китаю ту роль, яку він відігравав у добу класичного Шовкового шляху — центрального посередника в обміні товарами, знаннями та технологіями між Сходом і Заходом.

Через призму цього підходу Пекін вибудовує власну ідеологію глобальної інтеграції, де замість конфронтації пропонується «спільнота спільної долі для людства». Ця концепція, активно просувана Сі Цзіньпіном, апелює до ідеї гармонійного світу, у якому Китай виступає не домінуючою силою, а «відповідальним лідером», який забезпечує розвиток через співпрацю, інвестиції та інфраструктуру. У такий спосіб Пекін прагне створити альтернативу західним моделям впливу, які базуються на військовій потужі, політичному тиску чи ідеологічному експорту.

Водночас не можна заперечити, що саме завдяки ОПОШ Китай зробив якісний стрибок від статусу регіональної потуги до рівня глобального актора першого порядку. За останнє десятиліття країна зуміла створити мережу

економічних зв'язків, що охоплює понад півтори сотні держав, забезпечити фінансування сотень інфраструктурних проєктів і сформувати нову геоекономічну архітектуру, у якій Пекін виступає не лише як торговельний партнер, а як центр тяжіння. У цьому сенсі ініціатива «Один пояс, один шлях» справді стала «флагманським проєктом» Сі Цзіньпіна, який не лише перетворив Китай на глобального лідера економічного розвитку, а й заклав підвалини нової моделі міжнародних відносин, де замість сили армій головним інструментом впливу стають інвестиції, логістика й довіра [74, с. 4-8]. Якщо раніше Китай був радше «виконавцем правил» у створеному Заходом міжнародному порядку, то тепер він дедалі більше перебирає на себе роль співтворця нових правил та інституцій. Про це свідчить і той факт, що ОПОШ вкорінена в національній політиці Китаю: завдяки їй країна вирішує внутрішні проблеми (експорт виробничих потужностей, розвиток відсталих регіонів, забезпечення енергоресурсами) і водночас розбудовує зовнішні відносини, зміцнюючи свій статус наддержави.

Отже, вплив китайської ініціативи «Один пояс, один шлях» на глобальну систему міжнародних відносин є надзвичайно багатограним і системним. Вона не лише трансформувала економічні маршрути та структуру світової торгівлі, а й суттєво змінила саму логіку міжнародної взаємодії. ОПОШ сприяв формуванню нових комунікаційних і фінансових зв'язків між континентами, створивши умови для появи широкої мережі партнерств, які охоплюють держави з різними політичними моделями та рівнем розвитку. Водночас ініціатива стала каталізатором для перегляду ролі традиційних центрів сили — США, ЄС, Японії — які змушені адаптуватися до зростання китайського впливу у стратегічно важливих регіонах.

Таким чином, світ поступово вступив у фазу нової поліцентричної реальності, де Китай постає не лише як економічна потуга, а як держава, здатна формувати власні правила гри, просуваючи альтернативну модель глобалізації.

Його інструменти впливу ґрунтуються не на військовій силі, а на інвестиціях, кредитах, інфраструктурних проєктах та технологічній співпраці — тобто на економічних важелях, що забезпечують м'яку, але довготривалу присутність у регіонах. З одного боку, це створює нові можливості для держав, які потребують фінансування та інфраструктурного розвитку, а з іншого — породжує ризики боргової залежності, політичного тиску та зміщення балансів сил.

Формування більш поліцентричного світового порядку, у якому Китай посідає дедалі вагоміше місце, свідчить про перехід від однополярної до багатовекторної моделі міжнародних відносин. Водночас цей процес супроводжується низкою суперечностей: зростає напруження між глобальними та регіональними акторами, посилюється конкуренція за ресурси, транспортні маршрути й політичний вплив. Саме ці проблеми, а також механізми їх подолання, становлять предмет подальшого аналізу в наступному розділі роботи.

2.2. Виклики для країн-учасниць та міжнародних організацій, можливі ризики

Серед найбільших проблем ОПОШ - борговий тягар для країн, що приймають китайські інвестиції. Більшість інфраструктурних проєктів фінансуються за рахунок кредитів китайських державних банків або під державні гарантії, що призводить до різкого зростання зовнішнього боргу цих країн. За даними Ради з міжнародних відносин (CFR), з 2013 року сукупний борг кількох країн перед Китаєм зріс до понад 20% їхнього ВВП. Для країн, що розвиваються, такий борг є обтяжливим. В умовах уповільнення зростання або зовнішнього шоку (наприклад, пандемія COVID-19 або стрибок цін на енергоносії) позичальники ОПОШ опиняються на межі дефолту. Наприклад, після пандемії та глобальної фінансової нестабільності у 2020-2022 роках деякі бідні країни-члени зіткнулися з борговою кризою, що призвело до нової критики ОПОШ [62, с. 289]. Зокрема, Пакистан, реалізуючи масштабні проєкти в рамках Китайсько-пакистанського економічного коридору, мав високий дефіцит бюджету через імпорт для будівництва; у 2019-2020 роках країна була змушена звернутися за фінансовою допомогою до МВФ, щоб уникнути дефолту [51, с. 14-18]. В Африці Гана та Замбія оголосили дефолт за державним боргом, який значною мірою був зумовлений китайським кредитуванням в рамках Ініціативи ОПОШ [48, с. 1-3]. Лаос потрапив у глибоку боргову кризу після будівництва дорогого залізничного проєкту, що фінансувався Китаєм, фактично передавши свою енергетичну інфраструктуру китайським компаніям в обмін на списання боргу. Ці події посилили занепокоєння, що ОПОШ може завести нестабільні економіки у «боргову пастку», де надмірна заборгованість перед Китаєм змусить їх пожертвувати стратегічними активами або політичною автономією [17].

«Боргова пастка» найбільш відома на прикладі Шрі-Ланки, де таку загрозу становив катастрофічний портовий проєкт Хамбантота. Хоча цей випадок був складнішим і частково спричинений внутрішніми прорахунками, у 2017 році він

став каталізатором звинувачень у «дипломатії боргової пастки» - нарікань на те, що Пекін навмисно заганняє держави в борги, щоб отримати контроль над їхніми ресурсами. Західні країни та світові ЗМІ вже давно попереджають, що деякі бідніші члени ОПОШ (Джибуті, Мальдіви, Чорногорія, Таджикистан та ін.) знаходяться під загрозою банкрутства через китайські кредити. Такі звинувачення викликали реакцію з боку Китаю, офіційні особи якого наполягають на тому, що китайське кредитування не є грабіжницьким і що не всі борги є непідйомними. Незалежне дослідження частково підтвердило обґрунтованість таких застережень. Аналіз понад 100 кредитних угод між Китаєм та іноземними урядами (AidData 2021) показав, що багато таких договорів мають жорсткі умови: заборона позичальнику переглядати свій борг у рамках Паризького клубу та право Китаю вимагати дострокового погашення в будь-який час. Іншими словами, стандартні китайські угоди, як правило, надають кредитору важелі впливу - можливість чинити тиск на боржника в питаннях політики. Показовий приклад: у січні 2022 року центральноамериканська Нікарагуа приєдналася до ОПОШ всього через місяць після розриву дипломатичних відносин з Тайванем, що сприймається як виконання неписаної умови Пекіна. Тому є побоювання, що в разі несплати державам доведеться йти на великі поступки, чи то передача стратегічних об'єктів у довгострокову оренду (як, наприклад, Хамбантота), чи то зміна зовнішньої політики відповідно до інтересів Китаю [17].

Для самих країн-учасниць більша державна залежність від Китаю є довгостроковою загрозою. Але борговий тягар обмежує їхню фіскальну гнучкість: дедалі більша частина державних коштів витрачається на обслуговування боргу перед китайськими банками, що зменшує їхню здатність інвестувати у власні програми (освіту, охорону здоров'я тощо). По-друге, величезна присутність Китаю в їхніх економіках може витіснити національні компанії та спричинити дефіцит зовнішньої торгівлі. Як правило, розвиток

інфраструктури супроводжується збільшенням імпорту з Китаю (будматеріали, обладнання, робоча сила), тоді як експорт цих країн до Китаю зростає значно повільніше. Наприклад, Італія, будучи членом ОПОШ у 2019-2023 роках, зіткнулася з ситуацією, коли китайський імпорт зростав швидшими темпами, ніж експорт, і на її адресу лунала критика щодо нерівних переваг. По-третє, в умовах кризи ці країни змушені покладатися на зовнішню допомогу (МВФ, Паризький клуб кредиторів), але проблема полягає в тому, що Китай послідовно відмовляється узгоджувати свою поведінку з іншими кредиторами. Процес реструктуризації боргу сповільнюється, як це було у випадку із Замбією, переговори про полегшення боргового тягаря якої тривали довго, поки Китай не погодився приєднатися до колективного рішення. Це стосується і глобальних фінансових інституцій: директор-розпорядник МВФ нещодавно заявив, що участь Китаю в механізмах врегулювання боргової кризи має вирішальне значення, оскільки Китай зараз є найбільшим кредитором для багатьох країн, і без його схвалення борги не можуть бути приведені до прийняттого рівня. Таким чином, заборгованість, спричинена ОПОШ, перетворилася на системне явище, що загрожує як самим урядам країн-позичальників, так і міжнародним інституціям фінансової стабільності [40].

Масштабні інфраструктурні проєкти ОПОШ можуть як позитивно, так і негативно впливати на внутрішньополітичну ситуацію в країнах-реципієнтах. З одного боку, такі інвестиції та створення робочих місць можуть перетворитися на політичні бонуси для правлячих еліт у вигляді зростання популярності [24]. З іншого боку, нецільове використання кредитів, корупційні скандали або нерівний розподіл вигод від проєктів можуть викликати невдоволення серед населення і навіть повалення режиму. Існує багато прикладів. У Малайзії участь у ОПОШ зараз є питанням місцевої політики: під час виборів 2018 року повалений прем'єр-міністр Махатхір Мохамад засудив свого наступника за нерівноправні угоди з Китаєм і пообіцяв відновити реалізацію мегапроєктів.

Прийшовши до влади, Махатхір призупинив китайські проєкти вартістю 22 мільярди доларів як надто дорогі для країни. Хоча деякі з них були відновлені, цей епізод довів, як надмірна залежність від китайського фінансування може стати «токсичним» питанням у виборчій кампанії [48]. В інших країнах співпраця з ОПОШ також наштовхувалася на опір і вуличні демонстрації - наприклад, у М'янмі громадські протести протягом кількох років змусили призупинити будівництво дамби Мьїтсон, що фінансувалася Китаєм, через екологічні та соціальні наслідки. У Пакистані створенню Китайсько-пакистанського коридору передувала напруженість у провінції Белуджистан: регіональні повстанські угруповання обурюються присутністю іноземних робітників і скаржаться, що ресурси регіону споживаються за рахунок населення, що призводить до нападів на інфраструктуру ОПОШ і навіть терористичних атак проти китайських експертів [28, с. 42-46]. Таким чином, хоча формально проєкти спрямовані на стимулювання зростання, на практиці вони можуть сприяти загостренню внутрішніх протиріч - між центром і периферією, між владою та опозицією, між місцевими жителями та іноземними інвесторами.

Іншим небезпечним фактором ризику є корупція. Занадто багато грошей, що проходять через державну казну, є запрошенням до корупції. Часто контракти в рамках ОПОШ передаються без публічних тендерів та конкуренції, часто китайським підрядникам. Це призводить до завищення цін, відкатів чиновникам та нераціонального витрачання коштів. Відомі також випадки, коли вартість проєктів штучно завищувалася, а різниця осідала в кишенях корумпованих чиновників - такі випадки розслідувалися, наприклад, у Малайзії та Бангладеш [48]. Таким чином, такі проєкти перетворюються на фінансові витоки або взагалі не реалізуються, тим самим підриваючи довіру громадськості. Дослідження AidData вказує на те, що до 35% проєктів ОПОШ стикаються з екстремальними проблемами, які можуть включати розслідування,

пов'язані з корупцією, трудовими спорами, екологічними скандалами або масовими демонстраціями [17]. Це надзвичайно високий відсоток, який свідчить про системні недоліки у впровадженні ініціативи. У слабо інституціоналізованих державах приплив величезних коштів від ОПОШ може фактично послабити державне управління, тим самим посилюючи клептократичні тенденції. За такого сценарію і без того ослаблена соціальна згуртованість послаблюється ще більше: громадяни бачать, що проєктами користується обмежена група осіб, наближених до влади, а борг несе все суспільство. Це може спровокувати протести, страйки і політичну дестабілізацію, спрямовану проти національних урядів і китайської присутності [76].

Окрім економічних питань, виникають також питання суверенітету і незалежності. Політична залежність може легко слідувати за економічною. Частина критиків попереджає, що держави-учасниці, які глибоко залучені до ініціативи, ризикують поступитися частиною свого політичного суверенітету, поставивши свою зовнішню політику в залежність від інтересів Пекіна. Навіть без відкритого примусу відбувається операція «мовчазної лояльності»: уряди, які залежать від додаткового фінансування з боку Китаю, схильні підтримувати його позицію в міжнародних конфліктах або навіть не засуджувати її. Наприклад, деякі країни, в які інвестує Китай, не голосували за резолюції ООН, що засуджують порушення прав людини в Сінцзяні або прикордонну напруженість у Південно-Китайському морі, де-факто стаючи на бік Китаю. У Європі зближення різних держав з Китаєм під егідою ОПОШ викликало побоювання щодо розколу спільної зовнішньої політики ЄС: Угоду Італії з Китаєм 2019 року у Брюсселі та Вашингтоні розглядали як потенційного троянського коня, який може підірвати єдність Заходу. Тому Рим був змушений переглянути стратегію і в 2023 році заявив, що вирішив вийти з ініціативи через незадоволення тим, що було зроблено до цього часу, а також через тиск, який

чинили на нього союзники [81]. Така ситуація вказує на те, що ОПОШ все більше інтегрується у зовнішньополітичні рішення і визначатиме склад міжнародних альянсів.

Можна узагальнити критику з попередніх джерел в наступних кількох абзацах. Від самого початку ініціатива «Один пояс, один шлях» була піддана сумніву з боку глобальних фінансових інституцій та урядів великих демократичних країн. Чим масштабнішою вона ставала, тим більше ставилися під сумнів принципи її реалізації. Один з найважливіших - недостатня відкритість і прозорість. Багато проєктів ОПОШ укладаються в рамках таємних міжурядових угод, а умови контрактів (відсоткові ставки, графік погашення, заставні активи) часто приховані від громадськості. Це прямо протилежне найкращим практикам, встановленим Світовим банком та іншими установами, які вимагають прозорості та підзвітності у використанні коштів. МВФ і Світовий банк занепокоєні тим, що приховування реальної суми боргу перешкоджає визначенню боргової стійкості країн і може спровокувати раптові кризи. Критикують також стандарти управління проєктами: Західні країни посилаються на те, що ОПОШ здебільшого не відповідає практикам належного врядування, відкритих тендерів, соціального та екологічного захисту. Вашингтон і Брюссель постійно наголошують на необхідності більш високих стандартів - дійсно, аналогічні ініціативи, які вони підтримують (B3W, Global Gateway), спеціально підкреслюють «прозорий і сталий» характер фінансування, на відміну від китайського методу [44].

Західні уряди також побоюються геополітичних мотивів ОПОШ, сприймаючи її як інструмент для збільшення сфери впливу Китаю. Американські чиновники також поінформували союзників про ризики, пов'язані з цим планом, зокрема, щодо критичної інфраструктури: портів, телекомунікаційних об'єктів, включно з 5G, та енергетичних мереж. Американські чиновники побоюються, що компанії, які, можливо, перебувають

під контролем китайських бізнес-структур, можуть бути використані Пекіном для отримання стратегічних даних з їхніх об'єктів або під час війни можуть бути використані Народно-визвольною армією Китаю як військова інфраструктура. Наприклад, пакистанський порт Гвадар або зростаюча присутність Китаю в африканській портовій мережі сприймається через призму майбутнього розгортання китайського військово-морського флоту. США, Австралія та деякі європейські країни активно виступають проти участі Huawei у розбудові комунікаційних мереж у цифровій складовій ОПОШ через побоювання щодо шпигунства. Крім того, західні аналітики звертають увагу на те, що проекти ОПОШ зосереджені переважно на «твердій» інфраструктурі (дороги, мости, електростанції) і майже не зачіпають будівельні інститути, освіту та охорону здоров'я - сфери, які тривалий час фінансувалися Світовим банком або ООН. Це може призвести до незбалансованого розвитку: побудовані дороги будуть марними без інвестицій у людський капітал. Тому міжнародні інституції все частіше вимагають, щоб ОПОШ підтримувався соціальними елементами і був узгоджений з Цілями сталого розвитку ООН [30; 35].

Цікаво відзначити, що не лише західні уряди скептично ставляться до ОПОШ - деякі глобальні фінансові установи та незалежні аналітичні центри також мають сумніви. Наприклад, у 2018 році Група Світового банку опублікувала звіт, в якому окреслила ризик «боргової пастки» для малих економік і рекомендувала Китаю, серед інших кредиторів, встановити принципи прозорого кредитування в рамках ОПОШ. Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) закликала до застосування антикорупційних норм в ініціативах «Один пояс, один шлях». Навіть деякі союзники Китаю по ОПОШ висловили відкрите невдоволення: наприклад, у 2019 році президент Танзанії назвав умови портової угоди, запропоновані китайцями, «неприйнятними» і прирівняв їх до позбавлення суверенітету. Реагуючи на такий тиск, Китай останнім часом демонструє більшу гнучкість,

переносячи терміни реалізації окремих проєктів, прощаючи або рефінансуючи частину боргів найбідніших країн і беручи участь у спільній програмі G20 з управління боргом. Тим не менш, ОПОШ як подія все ще викликає міжнародну тривогу, яка закликає до конкуренції між підходами до розвитку між Сходом і Заходом.

Однією з найбільших сфер критики ініціативи є екологічна. Мегапроєкти інфраструктури, як правило, здійснюються за рахунок порушення природного середовища: будівництво доріг і залізниць через незаймані ліси, дамб через річки, гірничодобувні проєкти - все це створює ризики для біорізноманіття та екологічної рівноваги. Розширення доступу до раніше ізольованих територій зазвичай призводить до вирубки лісів, розорювання земель, зростання браконьєрства та забруднення води. Екологічні групи попереджають, що якщо не вжити заходів, Новий Шовковий шлях може бути прирівняний до екологічної катастрофи на глобальному рівні. Вже зараз наукові дослідження вказують на тривожні тенденції [15]. Зокрема, нещодавній емпіричний аналіз 69 країн-членів ОПОШ за період 1990-2022 рр. показав, що після приєднання до ініціативи їхній екологічний слід (інтенсивність використання природних ресурсів у світовому вимірі в гектарах) різко зріс. Це означає, що участь у ОПОШ залишається пов'язаною зі швидшим, ніж очікувалося, споживанням природи, що може свідчити про екологічно нераціональний характер розвитку. Автори дослідження також застерігають щодо настання «екологічного дефіциту» - коли експлуатація довкілля відбувається швидше, ніж екосистеми можуть відновитися - і закликають китайський уряд та приймаючі країни приділяти більше уваги екологічним наслідкам проєктів [29].

Окрім місцевих екологічних міркувань, ініціатива має важливий кліматичний компонент. Китай історично інвестував у закордонні енергетичні проєкти, такі як теплові електростанції, що працюють на викопному паливі. У перші роки існування ОПОШ приблизно половина всіх інвестицій в енергетику

припадала на невідновлювані джерела - вугілля, нафту та газ. Дійсно, до 2019 року Китай був головним спонсором будівництва нових вугільних електростанцій у країнах, що розвиваються. Це прямо суперечило міжнародним цілям боротьби з глобальною зміною клімату і викликало гостру критику з боку екологів. Усвідомлюючи проблему, у вересні 2021 року Сі Цзіньпін заявив, що Китай припинить будівництво вугільних електростанцій за кордоном. Ця заява змінила правила гри: вона породила надії на те, що ОПОШ стане «зеленим». Дійсно, в останні роки спостерігається тенденція до збільшення частки відновлюваної енергетики в портфелі проєктів. Деякі китайські банки (наприклад, Банк Китаю) заявили, що більше не фінансуватимуть нові вугільні проєкти за кордоном. Існує нова «система кольорового кодування» для оцінки екологічних ризиків проєктів ОПОШ - вона класифікує проєкти на основі їхнього впливу на навколишнє середовище і пропонує найкращі практики. Китай також просуває свою перевагу в галузі зеленої енергетики (сонячні панелі, вітрогенератори, електромобілі) і пропонує ці технології партнерам ОПОШ для переходу до низьковуглецевої економіки [59, с. 55-58].

Незважаючи на всі ці позитивні зрушення, екологічні проблеми залишаються гігантськими. Більшість раніше розпочатих проєктів все ще перебувають на стадії будівництва зі старим мисленням. Наприклад, будівництво транспортних коридорів через тропічні ліси Південно-Східної Азії загрожує середовищу існування видів, які зустрічаються лише там; екстенсивний розвиток гідроенергетики, такий як будівництво гребель на річці Меконг, може змінити гідрологічний режим і спустошити рибальство і сільське господарство нижче за течією. Розвиток гірничодобувної промисловості, який просуває ОПОШ в Центральній Азії, пов'язаний із забрудненням повітря та води. Оцінка впливу на навколишнє середовище залишається порожнім заняттям, а громадськість не завжди залучається до процесу прийняття рішень. Світові екологічні організації наполягають на проведенні стратегічної

екологічної оцінки всіх проєктів ОПОШ та залученні незалежних експертів [49, с. 13-14]. У відповідь Китай заявляє, що хоче перетворити ОПОШ на «зелений і чистий шовковий шлях», але для того, щоб слова перетворилися на дії, потрібен час і політична воля всіх зацікавлених сторін. Якщо екологічні ризики не будуть належним чином враховані, країни-учасниці ризикують втратити природні ресурси через деградацію, що в довгостроковій перспективі може підірвати економічні вигоди, отримані від проєктів, і призвести до соціальних заворушень [85].

Гігантські інфраструктурні проєкти завжди залишають помітний слід у суспільному житті країн, де вони реалізуються, — і китайська ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) не є винятком. Її вплив виходить далеко за межі економічних показників і відчутно позначається на соціальних структурах, місцевих громадах та якості життя населення. З одного боку, участь у таких проєктах може стати потужним імпульсом для розвитку — відкриваються нові робочі місця, відбувається покращення транспортного сполучення, з'являється доступ до електроенергії, водопостачання, телекомунікацій. Для багатьох регіонів, які раніше залишалися на периферії світових економічних процесів, участь у мережі «Поясу і шляху» стає шансом на інфраструктурну модернізацію та соціальну мобільність.

Однак з іншого боку, за відсутності належного контролю та соціально орієнтованої політики, такі масштабні ініціативи нерідко породжують складні соціальні проблеми. Однією з найпомітніших є обмежене залучення місцевої робочої сили. Китайські підрядники часто привозять більшість кваліфікованих працівників, інженерів і менеджерів із самої КНР, залишаючи місцевим жителям лише низькооплачувані або тимчасові роботи. Унаслідок цього серед місцевого населення виникає розчарування, відчуття нерівності й соціальної несправедливості, особливо якщо очікування участі у проєкті були високими.

Подібні ситуації вже неодноразово спостерігалися у країнах Африки, Південної та Південно-Східної Азії. Наприклад, у Кенії, Ефіопії та Пакистані фіксувалися випадки конфліктів між китайськими робітниками та місцевими громадами через різницю у заробітній платі, умовах праці, культурних звичаях та мовному бар'єрі. Часто ці суперечності супроводжувалися звинуваченнями у порушенні трудових прав — надмірно тривалий робочий день, небезпечні умови на будівельних майданчиках, відсутність соціального захисту. Такі інциденти не лише погіршують репутацію Китаю як інвестора, а й знижують рівень суспільної довіри до самої ініціативи ОПОШ, яка втрачає образ взаємовигідного партнерства.

Проблема посилюється тим, що у деяких випадках місцева влада не має достатнього впливу на управління проєктами. Китайські компанії діють автономно, керуючись власними стандартами та корпоративною культурою, що часто не узгоджується з місцевими законодавчими нормами або соціальними практиками. Це створює середовище, де економічні вигоди концентруються у руках іноземних підрядників, тоді як соціальні витрати — конфлікти, нерівність, погіршення екологічної ситуації — залишаються на плечах приймаючих країн.

У підсумку, соціальний ефект від реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» є неоднозначним. Її потенціал безсумнівно великий, але реальні вигоди для місцевого населення залежать від того, наскільки уряди країн-учасниць зможуть забезпечити прозорість, соціальну відповідальність і дотримання трудових стандартів у межах співпраці з китайськими партнерами. Без цього навіть найамбітніші інфраструктурні проєкти ризикують втратити довіру суспільства і перетворитися на джерело соціальної напруги замість очікуваного розвитку [48].

Примусове переселення людей є ще однією затяжною проблемою. Будівництво доріг або дамб часто тягне за собою вилучення земель і переселення сотень і тисяч сімей. Якщо це відбувається непрозоро або

компенсація нерівномірна, це залишає соціальні шрами і викликає протести. Наприклад, у Кенії будівництво залізниці Момбаса-Найробі (фінансоване Китаєм) супроводжувалося судовими позовами землевласників проти незадовільної компенсації за їхні землі. У М'янмі на китайські трубопроводи скаржилися за те, що вони знищили засоби до існування людей, не отримавши після цього жодної допомоги. Таких сценаріїв стає дедалі більше, і вони ставлять урядовців перед дилемою, як збалансувати відносини з Пекіном і всередині країни. Через недооцінку соціального аспекту часто виникають довгострокові конфлікти в проєктах, що призводить до затримок із завершенням таких проєктів і шкодить репутації як місцевої влади, так і Китаю [59, с. 59-60].

Соціокультурні наслідки ОПОШ також відображаються в більш широкому масштабі - в тому, як пересічні громадяни сприймають зростаючу силу Китаю. У деяких країнах населення поглинає страх «економічної колонізації» - люди вважають, що їхню країну скуповують або окуповують іноземні інтереси. Наприклад, у Малайзії, Шрі-Ланці та Замбії опозиційні політики самі відкрито використовують тему загрози суверенітету з боку Китаю для мобілізації свого електорату. У Східній Європі (Чорногорія, Північна Македонія) публічний дискурс щодо китайських боргів також став емоційним. Антикитайські емоції періодично спалахують в Африці - особливо коли виникають конфлікти за участю китайських підприємців (наприклад, екологічно руйнівний видобуток корисних копалин або торговельні суперечки). Ці соціальні почуття не можна відкидати: якщо негативні погляди на ОПОШ набирають обертів серед значної частини населення, це ставить під сумнів стійкість альянсу. Усвідомлюючи це, Китай намагається покращити власний імідж за допомогою програм культурного обміну, міжнародної гуманітарної допомоги (наприклад, надання вакцин від COVID-19 у рамках Шовкового шляху до здоров'я) та інформаційних кампаній щодо взаємних переваг партнерства. Але успіх цих заходів залежить від реальних дій на місцях - від того, наскільки проєкти враховують інтереси

місцевих громад, поважають їхні права і вносять конкретні покращення в їхнє життя [59, с. 56-59].

Масштабність ОПОШ та велика кількість зацікавлених сторін, що беруть у ній участь, створюють виклики для координації та управління проектами. Однією з особливостей проекту є те, що він не є жорстким і централізованим, і в ньому немає жорстких правил - деякі країни фактично окремо домовляються з Китаєм про конкретні інвестиції. З одного боку, це гарантує увагу до унікальних деталей і потреб кожної країни, але з іншого боку, це означає нерівні стандарти і постійну непрозорість. Як зазначалося, недостатня кількість відкритих тендерів для проектів ОПОШ створює простір для завищення цін і зловживань. У деяких випадках країни виявляли таємні умови в контрактах лише згодом - наприклад, дізнавшись про умови застави стратегічних активів або розмір платежів, погоджених на користь китайських підрядників, викликали обурення в парламентах або аудиторських установах (там, де ці інституції існують досить автономно). Брак прозорості також ускладнює публічну критику: громадськість, як правило, не знає загальну ціну, яку країна платить за запозичення (включно з відсотками), і як довго накопичується борговий тягар [70, с. 30-33].

Низька ефективність деяких проектів - ще одна проблема, яка виникла з часом. Кілька гучних проектів виявилися економічно життєздатними лише на папері. Наприклад, міжнародний аеропорт Маттала в Шрі-Ланці (побудований за рахунок китайських кредитів) отримав сумнівне звання «найменш завантаженого аеропорту в світі» - пасажиропотік майже відсутній, і об'єкт не може генерувати достатньо доходів, щоб покрити інвестиції. Аналогічно, нещодавно побудований порт Хамбантота не отримав значного вантажопотоку, щоб конкурувати з процвітаючим портом Коломбо, і виявився збитковим. Ці «білі слони» ставлять питання про якість планування: чи були проведені справжні техніко-економічні обґрунтування і чи не затьмарила політична доцільність економічний сенс. Іноді складається враження, що проекти були

ініційовані більше з політично-сентиментальних міркувань (перерізання стрічки під час церемонії відкриття) або заради витрачання грошей, ніж через реальні потреби [84]. Це проблема не лише китайського проєкту - у будь-якій справжній мегаструктурі така можливість існує, але в ОПОШ, з огляду на відносно мінімальну участь вільнодумних експертів і донорів, які могли б критикувати проєкт ззовні, ця проблема загострюється.

Координація між різними китайськими учасниками також була складною. Різні державні банки, уряди китайських провінцій, державні та приватні компанії беруть участь у впровадженні ОПОШ. Ці суб'єкти не завжди узгоджують свої дії, що призводить до дублювання або конкуренції проєктів і нескоординованого кредитування. На думку науковців, проблеми ОПОШ часто спричинені не злою волею, а поганим управлінням та відсутністю спільного бачення. Тобто проєкт страждає від внутрішньої неузгодженості: різні учасники намагаються освоїти якомога більше коштів, не приділяючи достатньої уваги деталям, ризикам і довгостроковій віддачі від інвестицій. Це призвело до того, що багато проєктів були призупинені або скорочені через десять років після їхнього початку. Як виявляє AidData, з 2013 року кількість призупинених або скасованих проєктів найбільш відповідальними країнами зростає - відчутні прояви так званого синдрому «докорів сумління покупця» в таких далеких один від одного регіонах світу, як Казахстан, Коста-Ріка та Камерун. Нові лідери, коли приходять до влади, часто вважають за краще дистанціюватися від зусиль своїх попередників, особливо якщо вони були скандальними або пов'язані із загрозою суверенітету. Це призводить до невизначеності для самих зусиль - не всі плани будуть виконані, а деякі об'єкти залишаться незавершеними [84].

Зіткнувшись з цими проблемами, Китай поступово змінює свої стратегії. Останніми роками офіційна риторика зміщується в бік концепції «якісного розвитку» ОПОШ. На Другому форумі «Один пояс, один шлях» у 2019 році Сі Цзіньпін наголосив на забезпеченні фінансової стійкості, відкритості та боротьбі

з корупцією в рамках ініціативи. Для китайських банків було запроваджено заходи контролю ризиків, щоб запобігти надмірному кредитуванню найбільш вразливих країн. Деякі проєкти раціоналізуються: наприклад, Пакистан і Китай переглянули умови деяких енергетичних угод, знизивши тарифний тягар. У Малайзії в результаті переговорів було знижено ціну залізничного сполучення на східному узбережжі майже на третину від початкової вартості [84]. Ці дії свідчать про те, що уроки, принаймні частково, засвоюються. Але ще багато роботи потрібно зробити для подолання репутаційних і фактичних проблем, які накопичилися за перше десятиліття існування ОПОШ.

Ініціатива «Один пояс, один шлях», безумовно, створила нові можливості для розвитку інфраструктури та співробітництва, але також поставила перед країнами-учасницями і міжнародними організаціями низку серйозних викликів. Економічна залежність від величезного фінансування з боку Китаю може призвести до боргових криз і втрати стратегічних активів, якщо проєкти не принесуть очікуваних доходів. Політична стабільність у більшості країн проходить випробування - чи будуть громадяни за або проти ОПОШ, залежить від того, чи принесуть проєкти реальну користь людям. Екологічні та соціальні наслідки потребують ретельного управління: без сталих методів інфраструктурний бум може призвести до деградації довкілля та соціальних заворушень. Світова спільнота - як прихильники, так і суперники - вимагає більшої прозорості, підзвітності та дотримання світових норм. Ризики, що існують сьогодні, не обов'язково є неминучими: за допомогою реформованих методів, кращого врядування та справжньої взаємодії з усіма зацікавленими сторонами багато проблем можна вирішити. Однак мінімізація цих викликів може поставити під загрозу як успіх окремих проєктів, так і довіру до ініціативи в цілому. Таким чином, друге десятиліття ОПОШ стане вирішальним у тому, чи зможе ініціатива «Один пояс, один шлях» перетворитися з джерела суперечок на

справжню стійку платформу для колективного розвитку, де вигоди переважатимуть над зобов'язаннями для всіх.

РОЗДІЛ 3. ЄВРАЗІЯ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПІД ВПЛИВОМ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

3.1. Геополітичні та геоекономічні мотиви Китаю щодо реалізації ініціативи

Ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) була започаткована президентом Китаю Сі Цзіньпіном у 2013 році як колосальний план розвитку євразійської та глобальної інфраструктури та зв'язку. За десятиліття свого існування ОПОШ став глобальним: станом на початок 2023 року майже 147 країн приєдналися або висловили зацікавленість у проєкті, на які припадає дві третини населення планети та 40% світового ВВП [23]. ОПОШ вже називають найбільшою глобальною програмою розвитку інфраструктури, що затьмарює інші подібні програми за розміром. Згідно з китайською точкою зору, програма покликана стимулювати розвиток країн-учасниць шляхом інвестування в інфраструктуру та економічної співпраці, створити нові шляхи для інвестицій і торгівлі, а також забезпечити стабільність і мир. Тим часом, з моменту її запуску спекуляції щодо справжніх намірів Китаю зросли в рази: офіційно Пекін наголошує лише на суто економічному характері ініціативи і зневажає будь-які «геостратегічні наміри чи геополітичні амбіції». Проте уявлення про те, що зростаюча глобальна потуга розпочинає таку масштабну стратегію без геополітики, виявилось важко дискредитувати - за межами Китаю в це мало хто вірить. Аналітики вважають, що ОПОШ спрямована на економічні та політичні інтереси Китаю, і ці два компоненти йдуть пліч-о-пліч. Ініціатива «Один пояс, один шлях» згадується в літературі як хрестоматійний приклад геоекономіки - «використання економічних важелів для просування національних інтересів і досягнення бажаних геополітичних результатів». Насправді, геоекономічні та геополітичні мотивації - це дві сторони однієї медалі, але задля аналітичного розмежування бажано обговорювати їх окремо. Нижче наведено систематизований аналіз найбільш значущих геоекономічних (економічних і

зовнішньополітичних) і геополітичних мотивів, що стоять за прагненням Китаю до ОПОШ, з урахуванням регіональної специфіки цієї мотивації [88].

Уповільнення економічного зростання в Китаї з 2010 року та відхід від колишньої експортно-орієнтованої моделі розвитку стали одними з головних чинників, що зумовили поворот Китаю до альтернативної зовнішньоекономічної експансіоністської політики. Підраховано, що після трьох десятиліть розвитку величезними темпами китайська економіка пройшла через низку проблем: надлишкові потужності, дисбаланс у регіональному розвитку, збільшення розриву в доходах та інші «внутрішні протиріччя» почали негативно впливати на стійкість економічної моделі. У цьому контексті ініціатива «Один пояс, один шлях» розглядалася китайським керівництвом як інструмент стимулювання та підтримки зростання. Перш за все, іноземні інвестиції в інфраструктуру та розширення торговельних відносин повинні були створити новий попит на китайські товари та послуги, щоб замінити західні експортні ринки, що скорочуються. Китайські науковці прямо зазначають, що в умовах уповільнення темпів зростання внутрішнього ВВП підтримання економічного динамізму було одним із головних рушіїв ОПОШ. Таким чином, експорт товарів з маркуванням «Зроблено в Китаї» до країн Азії в рамках ОПОШ дозволяє китайським заводам (таким як сталеливарні та цементні заводи, які постраждали від надвиробництва) бути завантаженими, а отже, стимулювати економічне зростання. Водночас, створення нових ринків збуту в країнах-членах ОПОШ підвищує стабільність китайської економіки і робить її менш залежною від коливань попиту в розвинених країнах Заходу. По-друге, взаємодія з ОПОШ дозволяє поступово подолати розрив між більш розвиненими приморськими провінціями Китаю та менш розвиненими внутрішніми провінціями. Зокрема, покращення транспортного сполучення з сусідніми євразійськими країнами відкриває можливості для прискорення розвитку західних провінцій (насамперед Сіньцзяну та інших районів, на які спрямована політика «Великого

західного розвитку» з 1999 року). Завдяки включенню до трансконтинентальних коридорів і торговельних потоків центральна і західна частини Китаю отримують нові джерела інвестицій і ринки збуту, що з часом має сприяти зменшенню соціально-економічної напруженості і внутрішньої нерівності. Загалом, ОПОШ узгоджується з новою економічною парадигмою «подвійного обігу» (внутрішній і зовнішній розвиток), коли китайська економіка спирається на власний гігантський ринок при активному розвитку зовнішніх ринків [32, с. 47-51].

Ще до запуску ОПОШ Китай накопичив величезні надлишкові потужності в ключових галузях промисловості, таких як металургія, цементна, хімічна, суднобудівна тощо. Вже у 2000-х роках виробництво в цих галузях почало перевищувати не лише внутрішній, а й зовнішній попит, що призвело до недовантаження підприємств і зниження прибутків. Світова фінансова криза 2007-2009 років погіршила ситуацію: уповільнення міжнародної економіки знизило попит на китайський експорт, поглибивши кризу перевиробництва і вплинувши на ринок праці в Китаї. Зіткнувшись з цими труднощами, китайське керівництво також запровадило «нову економічну стратегію», щоб уникнути пастки середнього доходу та стагнації. Започаткована у 2013 році ініціатива «Один пояс, один шлях» стала своєрідним «аварійним клапаном» для надлишкових промислових потужностей Китаю. По-перше, китайським підприємствам (здебільшого державним) було запропоновано ризикувати - інвестувати у створення виробничих філій і заводів за кордоном, щоб зберегти зростання і прибутковість, перемістивши частину своєї продукції в країни з нижчою собівартістю [55, с. 60-63]. По-друге, іноземне кредитування та будівництво інфраструктури за кордоном, що фінансувалося китайськими фондами, мало стимулювати зовнішній попит на китайську продукцію (сталь, машини, будівельні матеріали тощо), розвантажуючи внутрішній ринок. Фактично, через ОПОШ китайська адміністрація не лише постачає товари, а й

капітал та інженерно-будівельні послуги: Китайські металургійні компанії інвестували \$17,5 млрд у країни ОПОШ у 2014-2021 роках (порівняно з \$4,7 млрд за останні 8 років), а п'ять державних китайських компаній були п'ятьма найбільшими будівельними компаніями у світі. Таким чином, зовнішній попит, що генерується проєктами ОПОШ, дещо компенсує уповільнення внутрішніх інвестицій (наприклад, кризи боргового тягара в китайському секторі нерухомості). За даними Міжнародного інституту стратегічних досліджень, завдяки ОПОШ китайські виробники обладнання, сталі та цементу відкрили для себе нове дихання на міжнародних ринках, запобігши різкому падінню виробництва. Найбільш вражаючим є те, що державні банки Китаю стали лідерами у фінансуванні інфраструктурних проєктів у всьому світі: між 2008 і 2019 роками два найбільші банки (Експортно-імпортний банк Китаю та Державний банк розвитку Китаю) разом узяті витратили близько 462 мільярдів доларів на закордонні проєкти - приблизно стільки ж, скільки Світовий банк витратив за той самий період часу. Це свідчить про масштабний вихід фінансових ресурсів Китаю на світову арену в контексті геоекономічного драйву ОПОШ [13].

Енергетичний імператив є одним з найяскравіших геоекономічних рушіїв ОПОШ, оскільки найбільший у світі споживач енергії, Китай, значною мірою залежить від імпорту нафти і природного газу. Майже 80% імпортованої Китаєм нафти доставляється морем, переважно через звужену і відкриту Малаккську протоку. Це породжує так звану «Малаккську дилему» для Пекіна - ризик наступу на ключові точки у випадку політичної або військової кризи. Проєкт ОПОШ є спробою зменшити ці загрози шляхом створення альтернативних коридорів постачання енергоносіїв. Переважно йдеться про наземні трубопровідні коридори з ресурсних регіонів Євразії до Китаю. Зокрема, під егідою ОПОШ були об'єднані російські та центральноазіатські гігантські проєкти нафто- і газопроводів, а також нафтопровід М'янма-Китай (компонент

Китайсько-М'янманського економічного коридору) [10, с. 214-217]. Завдяки цим зусиллям трубопровідний імпорт природного газу до Китаю суттєво зріс: у 2021 році трубопровідний газ сусідів становив 53,2 млрд кубометрів (порівняно з 14,3 млрд кубометрів десять років тому), що становить третину всього китайського імпорту газу. Очікується, що нові трубопроводи будуть введені в експлуатацію до 2030 року, а частка наземних маршрутів імпорту збільшиться, що диверсифікує джерела палива для китайської економіки. Зі свого боку, Китай розвиває інфраструктуру постачання на Близькому Сході та в Африці з метою її посилення, зокрема, зміцнює порти і нафтопереробні заводи Шовкового шляху від Індійського океану до Суецького каналу. Ці ініціативи допомагають забезпечити надійні довгострокові відносини з основними експортерами нафти (Саудівською Аравією, Іраном і країнами Перської затоки) і мінімізувати ризик зовнішнього втручання в енергопостачання Китаю [5517, с. 550-553]. Важливо, що Пекін також розглядає ОПОШ як спосіб захисту ключових маршрутів від потенційного військового тиску Заходу: він підкреслює важливість маршрутів, які не контролюються військово-морською силою США. Таким чином, геоекономічна мета диверсифікації імпорту енергоносіїв тісно пов'язана зі стратегічною метою захисту національної безпеки. Окрім енергоносіїв, Китай також намагається отримати всебічний доступ до інших ресурсів, таких як метали, мінерали та продукти харчування. Ініціатива ОПОШ надає китайським компаніям преференційні можливості для видобутку африканських ресурсів міді, кобальту та залізної руди, інвестування в сільське господарство країн Азії та Латинської Америки тощо. Наприклад, в Африці Китай став найбільшим торговельним партнером: до 2023 року на Китай припадало 20% експорту країн Субсахарської Африки (переважно сировина - метали, паливо) і 16% імпорту (переважно продукція китайського виробництва). Таким чином, за допомогою ОПОШ Пекін, по суті, розвиває нову парадигму фінансового та сировинного обміну між сировинними країнами та Китаєм: їм пропонується інфраструктура

та кредити, натомість Китай отримує постійний потік необхідної сировини та нові ринки для експорту [34, с. 63-67].

Геоелектроніка ОПОШ включає в себе прагнення розмістити Китай в центрі зростаючої глобальної моделі торгівлі та інвестицій. Як пояснює Рада з міжнародних відносин, протягом кількох коротких років Китай «перемалював карту світової торгівлі» - комерційні потоки тепер все більш інтенсивно йдуть до Китаю або через нього, на відміну від попередніх вузлових точок, таких як Європа чи Америка. Ініціатива ОПОШ займає центральне місце в цьому процесі: вона намагається сформувати коридори, які пролягають між трансконтинентальністю, через ринки, що розвиваються, до китайських економічних локомотивів [59, с. 56-58]. Для китайських виробників це означає розширення експортних ринків. Зокрема, за допомогою ланцюжка схем ОПОШ Пекін відкриває ринки країн-споживачів у країнах, що розвиваються, з населенням у кілька мільярдів людей - від Південної та Південно-Східної Азії до Близького Сходу та Африки. Наприклад, будівництво Китайсько-Пакистанського транспортного коридору (КПЕК) та розвиток залізниць у Східній Африці не лише сприяє розвитку цих регіонів, але й створює нові ринки збуту для китайського експорту до Південної Азії та Африки. Важливо, що ОПОШ доповнює стратегію «Go Global», яку китайський уряд заохочує свої компанії прийняти з початку 2000-х років. Великі державні підприємства за підтримки державних банків сміливо розширюють свою діяльність за кордоном - будують дороги і мости, управляють портами і створюють телекомунікаційні мережі. Це збільшує китайський бізнес за кордоном і приносить прямі прибутки. Водночас повільно інтернаціоналізується фінансовий сектор: китайський юань все частіше використовується в проектах ОПОШ, а вплив Китаю у фінансових установах зростає (шляхом створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій, Фонду Шовкового шляху та ін.). Хоча частка юаня в резервних валютах світу все ще вкрай мала, стратегічно ОПОШ розглядається як спосіб

створення підґрунтя для ширшого застосування юаня і зменшення гегемонії долара США [66, с. 133-136].

Іншою геоекономічною причиною, яка останнім часом набирає обертів, є сприяння технологічному та цифровому розвитку Китаю в рамках ОПОШ. Ініціатива включає аспекти Цифрового шовкового шляху (DSR) та Зеленого поясу, в рамках яких китайські компанії будують комунікації, електронну комерцію, інфраструктуру розумних міст та проекти з відновлюваної енергетики в країнах-учасниках. Це приносить миттєві економічні вигоди (нові ринки для Huawei, ZTE, Alibaba, компаній, що виробляють сонячні батареї та електромобілі, тощо) і водночас сприяє поширенню китайських технологічних стандартів у країнах-учасниках [22, с. 275-278]. Наприклад, як показує дослідження, китайські компанії значно збільшили свої іноземні інвестиції в цифрові технології навіть під час пандемії - до \$6,7 млрд у 2021 році. Проекти зі створення мереж 5G, дата-центрів, систем відеоспостереження тощо в рамках ОПОШ приносять Китаю довгострокову економічну віддачу та роблять його технологічним передовиком серед країн, що розвиваються. Хоча США намагаються змусити своїх союзників відмовитися від китайських технологій (наприклад, обладнання Huawei для 5G), ці зусилля змогли лише частково послабити цифрове вторгнення Китаю [7, с. 140-142]. Таким чином, ОПОШ також виконує функцію промислового і технологічного лобіювання, допомагаючи китайським високотехнологічним секторам закріпитися на зовнішніх ринках, випередивши західних конкурентів, а отже, покращити довгострокове економічне становище Китаю [39, с. 118-122].

Якщо коротко, то геоекономічне обґрунтування Китаєм запуску ОПОШ зводиться до прагнення посилити і зміцнити економічний вплив країни за рахунок зовнішньої експансії. Китай інвестує трильйони доларів у закордонні проекти розвитку та інфраструктури, очікуючи на довгострокову економічну віддачу від цих інвестицій - нові ринки, надійні джерела сировини та енергії,

робочі місця для своїх компаній та підвищення міжнародної конкурентоспроможності. Варто підкреслити, що ці економічні інтереси мають і геополітичний ефект. Розвиток інфраструктури та торгівлі під егідою ОПОШ не лише генерує прямі економічні вигоди, але й зміцнює геостратегічні позиції Китаю у світі. Розбудовуючи транспортні коридори та фінансові зв'язки, Китай мимоволі втягує у свою економічну орбіту десятки країн, тим самим неминуче розширюючи свій політичний вплив. Це підводить нас до дослідження власне геополітичних мотивів - того, чого Китай досягає за допомогою ОПОШ, переслідуючи стратегічні цілі більш високого рівня.

Геополітичні амбіції є природним наслідком економічної консолідації Китаю. Ініціатива «Один пояс, один шлях» була задумана як механізм, за допомогою якого Китай міг би утвердитися як провідна світова держава. Більшість країн-членів ОПОШ позитивно оцінили лідерство Пекіна, посилаючись на його готовність брати на себе міжнародні зобов'язання та обов'язковість, яка притаманна світовому лідеру. Таким чином, Китай певним чином заповнює прогалину, що утворилася внаслідок зниження активності старих лідерів (США та Західної Європи) у сфері світового розвитку за допомогою ОПОШ. Пекін просуває бачення «Спільноти єдиного людства» і позиціонує ОПОШ як внесок у спільний розвиток, посилюючи його «м'яку силу» та легітимність серед країн Глобального Півдня. Водночас західні експерти сприймають ці кроки як намагання Китаю перекроїти нинішній світовий порядок і створити більш сприятливі для себе правила гри. На думку деяких експертів, за підтримки ОПОШ Пекін будує альтернативу існуючому ліберальному світовому порядку, демонструючи альтернативну Заходу модель розвитку [61, с. 22-25]. Дійсно, Китай активно просуває власні інститути (наприклад, АБП) та моделі співпраці, позиціонуючи себе як глобального творця правил. Деякі аналітики порівнюють ОПОШ з «планом Маршалла» для нової Євразії, але з китайським лідерством. На їхню думку, Пекін намагається

побудувати нову систему світового економічного співробітництва, в якій центральною силою буде він сам, позиціонуючи себе як світового лідера глобалізації, а не Сполучені Штати. Одним із проявів таких прагнень є те, що Китай прагне підвищити роль своїх фінансових інструментів і своєї валюти, щоб замінити центральну роль долара США (у вигляді розширення юаневих розрахунків, транскордонного кредитування тощо), а також посилити свою роль у світовій економіці. Однією з геополітичних причин ОПОШ є переосмислення євразійської та міжнародної геоekonomічної конфігурації і порядку таким чином, щоб Китай мав свій центр сили в багатополлярній системі [53].

Іншою необхідністю китайської політики ОПОШ, не менш важливою, ніж економічне зростання, є конкуренція зі Сполученими Штатами та іншими західними державами за лідерство в ключових регіонах. Відкриття «Поясу і шляху» супроводжувалося запуском американської політики «Поворот до Азії» на початку 2010-х років, спрямованої на збільшення присутності США в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні. На думку ряду дослідників, ОПОШ був формою реакції Пекіна на цей американський підхід. Китай зміг показати себе достатньо сильним, щоб запропонувати країнам Азії інше бачення економічної інтеграції та розвитку - у порівнянні з військово-політичним акцентом «Повороту до Азії». У довгостроковій перспективі, на думку Х. Одаші, Китай прагне своїми діями реалізувати бажання змістити США з позиції провідної економічної держави світу. Фактично, ОПОШ можна розглядати як один із «стовпів» нової, більш зухвалої китайської зовнішньої політики Сі Цзіньпіна. Якщо за часів Ден Сяопіна Китай проводив політику «закриття можливостей, а не створення нових», то нинішнє керівництво навряд чи відійшло від цієї політики і активно взялося за зовнішню політику [91, с. 1254-1257]. Ініціатива ОПОШ стала чітким символом змін - як і темпи, з якими Китай розпочав реалізацію цієї схеми, залишивши більшість спостерігачів на Заході в шоці. Завдяки інфраструктурним проєктам, економічній допомозі та зростанню

торгівлі Китай посилює свою присутність у регіонах, які історично були сферами впливу Америки чи Європи (Південно-Східна Азія, Близький Схід, Африка, Східна Європа та ін.). Це викликає занепокоєння на Заході: зокрема, Вашингтон прямо заявляє, що ефективна реалізація ОПОШ послабить національні інтереси США та їхніх союзників у Європі та Індо-Тихоокеанському регіоні. Американські аналітичні центри попереджають, що, створюючи зону економічного впливу, Китай може дестабілізувати існуючі американські альянси, поширити неліберальні практики та обмежити доступ Заходу до ринків країн ОПОШ. Іншими словами, на геополітичному рівні ОПОШ сам є однією зі складових загальної гонки між великими державами за встановлення правил міжнародного порядку 21-го століття. Інвестуючи в стратегічну інфраструктуру іншої країни, Китай фактично створює важелі впливу, які можуть бути використані в разі зіткнення інтересів із Заходом. Наприклад, розвиток портів та океанських шляхів в рамках ОПОШ надає Пекіну альтернативні канали постачання, якщо США спробують застосувати військово-морське стримування або санкції. Таким чином, відповідь на геополітичне домінування США і зміцнення власної стратегічної автономії є потужними стимулами для Китаю, щоб енергійно просувати свою ініціативу [71, с. 8-16].

ОПОШ дозволяє Китаю створити дуже розгалужену мережу двосторонніх і багатосторонніх відносин, які посилюють його регіональний вплив. Економічні ініціативи міцно прив'язують країни-реципієнти до Китаю в економічному плані, до статусу кредитора-боржника або інвестора-реципієнта. Це неодмінно має різкий геополітичний ефект: країни, глибоко втягнуті в цю схему, стають частиною сфери впливу Пекіна і змушені збалансовано враховувати його інтереси в міжнародних справах. Угоди Китаю з більшістю країн ОПОШ містять положення, які надають Китаю політичний вплив, наприклад, забороняють позичальнику змінювати графік погашення боргу перед Паризьким клубом або

дозволяють йому вимагати дострокового погашення, якщо позичальник веде себе всупереч китайським інтересам. Ці приховані положення перетворюють економічну залежність на інструмент політичної маніпуляції. Зокрема, Пекін може вимагати підтримки своїх позицій у спірних питаннях (суверенітет Тайваню, позиція щодо уйгурської проблеми, прикордонні конфлікти тощо) в обмін на економічну допомогу або її продовження. Прикладом може слугувати офіційне приєднання Нікарагуа до ОПОШ в січні 2022 року, після місяця, коли Манагуа розірвав дипломатичні відносини з Тайванем, щоб заспокоїти Пекін. Так само багато інших країн, які отримують значні китайські інвестиції (Панама, Домініканська Республіка, Соломонові острови тощо), у 2017-2019 роках перейшли на бік Китаю замість Тайваню. Ізоляція Тайваню та підтвердження політики «одного Китаю» опосередковано є геополітичною мотивацією для виведення ОПОШ на міжнародний рівень. Вплив Китаю, підкріплений економічним примусом, значно посилюється в більшості регіонів. У Центральній Азії, на просторі, що залишився після розпаду СРСР, політичний вплив Китаю зростає завдяки інвестиціям в енергетику і транспорт, поряд з історичним впливом Росії (а в деяких випадках навіть понад нього). У Південно-Східній Азії тісні економічні зв'язки з країнами АСЕАН (у проектах ОПОШ) роблять Пекін все більш домінуючою регіональною силою, зменшуючи схильність сусідів до союзу зі Сполученими Штатами у випадку війни. У Південній Азії найбільше занепокоєна активністю Китаю Індія: Нью-Делі розглядає ОПОШ (зокрема, китайсько-пакистанський коридор) як загрозу національним і регіональним інтересам. Фактично, Китай вибудовує навколо Індії географію союзників, яка геостратегічно схожа на «кордон» - Пакистан, Бангладеш, Шрі-Ланка і М'янма є альянсами Китаю, які обмежують вибір Індії і посилюють роль Китаю в стратегічно важливому регіоні Індійського океану. На думку дослідників, геополітичні ризики ОПОШ для країн Південної Азії настільки очевидні, що уряди неохоче підтримують цю ініціативу, намагаючись

збалансувати вигоди від Китаю зі збереженням зв'язків зі Сполученими Штатами та Індією. На Близькому Сході зростання ролі Китаю через ОПОШ також має геополітичний підтекст: Пекін, стаючи найбільшим покупцем нафти, отримує контроль над економіками Саудівської Аравії та Ірану, а також демонструє здатність виступати в ролі посередника (як у випадку з угодою Ер-Ріяд-Тегеран 2023 року). Для Африки приєднання до ОПОШ відкриває доступ до китайських інвестицій, а для Китаю - забезпечує довгострокові союзницькі відносини з десятками африканських країн, чия підтримка має значення на міжнародному рівні (нагадаємо, що в 1971 році завдяки голосам африканських держав Китай зайняв місце Китаю в ООН замість Тайваню). Зараз майже всі африканські країни є членами ОПОШ, і Китай вважає цей континент своєю сферою впливу в усьому світі - тобто, через Китайсько-африканський форум та інші, Пекін координує підтримку африканських друзів у питаннях реформування ООН, міжнародної торгівлі тощо [42, с. 31-34].

Хоча ОПОШ в першу чергу визначається як економічна ініціатива, вона опосередковано переслідує військово-стратегічні цілі Китаю. Підтримувана Китаєм мережа морських портів, транспортних вузлів і логістичних центрів розбудовується для створення опорних пунктів, готових до використання або обслуговування діяльності Народно-визвольної армії Китаю за межами Китайської Народної Республіки. Так, у 2017 році, вперше в історії людської цивілізації, Китай створив постійну закордонну військову базу - в Джибуті, на узбережжі Африканського Рогу, поблизу основних морських шляхів (Баб-ель-Мандебська протока). Формально ця платформа використовується для виправдання торгового судноплавства та участі Китаю в миротворчих місіях ООН, але фактично вона продовжує китайську військову присутність на перетині шляхів з Європи в Азію [78, с. 32-35]. У Пакистані глибоководний порт Гвадар, побудований китайцями, може стати логістичним центром для китайського флоту в Індійському океані. Деякі з модернізованих китайських

портів (такі як Хамбантота в Шрі-Ланці, Дуала в Камеруні, Пірей в Греції тощо) розглядаються аналітиками через призму ідеї «перлового намиста» - ланцюжка фортець від Східної Азії до Середземномор'я, що забезпечують міжнародну проекцію китайської могутності. Таким чином, ОПОШ переслідує і стратегічні цілі: вона ставить Китай у вигіднішу позицію у випадку воєнних чи кризових сценаріїв, і суперникам буде важко маргіналізувати Китай [60, с. 10-18].

Як висновок, слід підкреслити, що геоекономічні та геополітичні мотиви ОПОШ перебувають у складній взаємодії. Розвиваючи економічні ініціативи, Китай одночасно змінює геополітичний баланс інтересів у різних регіонах. З іншого боку, прагнення до великої могутності та безпеки спонукає Пекін вкладати гроші навіть у комерційно сумнівні проекти з метою стратегічного впливу. У таблиці 1 висвітлено основні геоекономічні та геополітичні мотиви вступу Китаю до ОПОШ за регіонами першочергової імплементації.

Таблиця 1. Порівняльний аналіз геоекономічних і геополітичних мотивів Китаю щодо реалізації ОПОШ за регіонами

Регіон	Геоекономічні мотиви	Геополітичні мотиви
Центральна Азія	– Доступ до енергоресурсів (нафта і газ Казахстану, Туркменістану) через нові трубопровідні маршрути; – Створення сухопутного транспортного коридору до Європи через Євразійський континент (Нова Євразійська земна ділянка Шовкового шляху); – Розвиток західних провінцій КНР (Сіньцзян) через інтеграцію з економіками сусідніх країн і стимулювання торгівлі.	– Посилення впливу Китаю в традиційно російській сфері впливу; – Забезпечення стабільності на західних кордонах; – Обмеження присутності західних конкурентів у регіоні.

Південна Азія	– Отримання прямого виходу до Індійського океану через пакистанський порт Гвадар; – Освоєння великих ринків збуту Південної Азії; – Економічна підтримка стратегічних партнерів.	– Стратегічне «оточення» Індії мережею союзників та партнерів Китаю; – Закріплення військово-морської присутності КНР в регіоні; – Послаблення позицій Індії як регіонального лідера.
Південно-Східна Азія	– Інтеграція з економіками АСЕАН через інфраструктурні проекти; – Розвиток прикордонних провінцій КНР; – Диверсифікація транспортних маршрутів.	– Зміцнення позицій Китаю в Південно-Східній Азії; – Забезпечення лояльності сусідів у територіальних суперечках; – Поглиблення регіональної інтеграції під егідою КНР.
Близький Схід	– Гарантування стабільних довгострокових поставок енергоносіїв; – Розвиток транспортних шляхів; – Освоєння ринку Близького Сходу.	– Розширення політичного впливу Китаю на Близькому Сході; – Зменшення ролі США в регіоні; – Закріплення присутності Китаю у стратегічному регіоні.
Африка	– Доступ до природних ресурсів Африки; – Освоєння швидкозростаючих африканських ринків; – Забезпечення роботою китайських підприємців.	– Розширення підтримки Китаю в країнах Глобального Півдня; – Формування позитивного іміджу Китаю; – Закладання основ для військово-стратегічної присутності.
Європа	– Зміцнення транспортно-логістичних зв'язків з європейським ринком; – Диверсифікація напрямків інвестицій і доступ до технологій; – Розширення ролі юаня та китайських банків у Європі.	– Вплив на політику ЄС через двосторонні зв'язки; – Створення в Європі альтернативного центру впливу; – Підвищення престижу Китаю як глобального гравця.

Джерело: розроблено автором

3.2. Роль інфраструктурних проєктів у регіональній інтеграції

Наземний компонент ОПОШ (вищезгаданий «Економічний пояс Шовкового шляху») передбачає шість великих міжнародних економічних коридорів, що охоплюють Євразію. Вони включають в себе [58, с. 3-4]:

- Новий Євразійський сухопутний міст (НЕМБ) - автомобільний і залізничний коридор, що з'єднує східне узбережжя Китаю з Європою через Казахстан, Росію і Білорусь (протяжністю близько 10 800 км). Цей коридор фактично є сучасною сухопутною «артерією» торгівлі між Китаєм і ЄС [50].
- Економічний коридор Китай-Монголія-Росія (СМREC) - це монгольська і російська мережа доріг, що з'єднує північні регіони Китаю з Європою [27].
- Економічний коридор Китай-Центральна Азія-Західна Азія (СCWAEC) - це сукупність маршрутів із західного Китаю через Центральну Азію на Кавказ і Близький Схід. Він включає так званий Транскаспійський середній коридор, який проходить через Казахстан, Каспійське море, Азербайджан, Грузію і далі до Туреччини та ЄС [87].
- Китайсько-індокитайський півострівний коридор (СІКПЕК) - це інфраструктурний коридор, що з'єднує Китай з країнами Південно-Східної Азії (В'єтнам, Таїланд, Малайзія та ін.) [80].
- Китайсько-пакистанський економічний коридор (КПЕК) - це серія проєктів, що з'єднує західний Китай з глибоководним портом Гвадар на Аравійському морі в Пакистані, надаючи Китаю прямий доступ до Індійського океану. КПЕК передбачає будівництво автомобільних доріг, залізниць, портових споруд та енергетичної інфраструктури і є одним з найбільших проєктів ОПОШ (з більш ніж 60 мільярдами доларів США китайських інвестицій) [83].

- Коридор Бангладеш-Китай-Індія-М'янма (BCIMEC) - це запланований маршрут через Південну Азію (реалізація якого ускладнюється через політичні розбіжності, особливо позицію Індії, яка зараз уникає ОПОШ) [75].

Всі ці коридори покликані створити «глобальну мережу взаємодії та інфраструктурної взаємопов'язаності» між країнами-членами ОПОШ. Основний акцент робиться на розвитку транспортної інфраструктури - залізниць, автомагістралей, портів, логістичних хабів, - що дозволить скоротити відстань і час транспортування, а також збільшити обсяги торгівлі та інвестицій. З цією метою за перше десятиліття існування ініціативи на євразійському континенті було прокладено або модернізовано тисячі кілометрів залізниць і автомобільних доріг, побудовано нові трубопроводи, морські порти і «сухі порти». У Центральній Азії з нуля були створені величезні логістичні центри, такі як сухий порт Хоргос на китайсько-казахстанському кордоні, який сьогодні є найбільшим у світі сухопутним портом і «воротами» між двома економіками. На Південному Кавказі за сприяння китайських і місцевих партнерів було завершено проект будівництва залізниці Баку-Тбілісі-Карс, що відкрило пряме сполучення між Каспійським морем і Туреччиною (Чорним морем). У Східній Європі Китай інвестував у модернізацію індустриальних парків і логістичних хабів, наприклад, у будівництво китайсько-білоруського індустриального парку «Великий камінь» поблизу Мінська, найбільшого інвестиційного проекту ОПОШ в регіоні. Водночас формується морський «сегмент» проекту - Морський Шовковий шлях 21-го століття, який доповнює наземні коридори: Китайські державні компанії зробили стратегічні інвестиції в порти від Пірея в Греції до Гвадара в Пакистані, створивши міжнародну морську транспортну мережу [58, с. 4-5].

Інфраструктурні проекти ОПОШ вже приносять відчутні результати у прискоренні руху товарів через Євразію. Найбільш показовим є динамічний розвиток залізничних контейнерних перевезень між Китаєм і Європою в останні

роки. Якщо у 2013 році регулярне залізничне сполучення тільки починало формуватися, то до 2023 року Китай створив мережу маршрутів швидкісних поїздів до 25 європейських країн, що охоплює 217 міст в Європі і понад 100 міст в Азії. За більш ніж десять років було здійснено понад 77 000 поїздок залізничних експресів Китай-Європа, в яких було перевезено понад 7,3 мільйона TEU (двадцятифутових контейнерів) товарів на суму понад 340 мільярдів доларів США. Потяги стали справжніми «сталевими караванами», що перетинають Євразію і доповнюють морський транспорт, забезпечуючи вдвічі більшу швидкість доставки товарів морем при приблизно чверті вартості авіап перевезень [20]. Таким чином, відкриття нових залізниць та оптимізація логістики значно скорочують час транспортування товарів. За оцінками Світового банку, реалізація ключових транспортних проєктів ОПОШ може скоротити середній час доставки товарів на економічних коридорах на 12%. Це, в свою чергу, зменшує транспортні витрати та підвищує інтенсивність торгівлі. Моделювання показує, що внутрішньоблокова торгівля між країнами-членами ОПОШ може зрости на 2,8-9,7%, а для всього світу - на 1,7-6,2% завдяки покращенню транспортного сполучення. Більше того, деякі з країн, що розташовані вздовж нових маршрутів і спеціалізуються на товарах, чутливих до часу (свіжі фрукти та овочі, електроніка тощо), можуть отримати непропорційно велику вигоду від прискорення логістики. Водночас прискориться приплив інвестицій: приплив прямих іноземних інвестицій до бенефіціарів коридорів може збільшитися в середньому на 7,6%. Як наслідок, з'єднання інфраструктури сприятиме зростанню доходів та економічному зростанню в більшості країн-учасниць; їхній реальний ВВП збільшиться на 0,7-2,9% (без урахування вартості будівництва) за рахунок ефекту сприяння торгівлі [84].

Слід зазначити, що проєкт ОПОШ підтримує взаємозалежність країн Євразії. Нові транспортні коридори з'єднують економіки, які раніше були погано пов'язані: наприклад, Транскаспійський маршрут відкрив Центральну Азію і

Кавказ для європейських ринків в обхід традиційних російських маршрутів, а через зв'язок з турецькими і середземноморськими портами - для світової торгівлі. Як наслідок, країни «внутрішньої» Євразії розширюють свою транзитну роль: Казахстан, Азербайджан і Грузія стають основними транзитними хабами між Європою та Азією. Це заохочує регіональну інтеграцію - країни повинні гармонізувати митну політику, транспортні норми і спільно інвестувати в сполучну інфраструктуру. Президент Китаю Сі Цзіньпін вважає, що за перше десятиліття існування ОПОШ крок за кроком сформувалася «єдина мережа економічних коридорів, міжнародних транспортних маршрутів та інформаційних магістралей», яка прискорює потоки товарів, капіталів і технологій між країнами-учасниками [14]. Тобто інфраструктурні проекти ОПОШ є «швами» для економічної тканини Євразії, що зшивають розрізнені шматки континенту в більш інтегроване ціле.

Таким чином, роль інфраструктурних проектів в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» має вирішальне значення для регіональної інтеграції Євразії. Вони забезпечують матеріальну основу для поліпшення торговельно-економічних зв'язків, знижують бар'єри для переміщення товарів і людей, а також закладають основу для створення нових ланцюжків доданої вартості між Сходом і Заходом. Хоча більша частина торгівлі між Європою та Азією все ще здійснюється морем (близько 91% обсягу станом на 2021 рік), сухопутні маршрути набувають все більшого значення, особливо з огляду на геополітичні події останніх кількох років. Вже зараз спостерігається диверсифікація транспортних потоків: через війну в Україні та санкції проти Росії європейські та азійські перевізники шукають альтернативи російському маршруту, що призвело до фактичного відродження центральноазійського «Серединного коридору» (лише за перший рік після початку війни контейнерні перевезення через нього зросли на 33%). Отже, проєкт ОПОШ розвивається далі, а його інфраструктурний аспект і надалі залишатиметься одним із головних

рушійв переформатування євразійського простору, посилюючи його взаємопов'язаність та інтеграцію.

3.3. Політична стабільність та безпекові виклики

Розвиток китайської інфраструктури під егідою ОПОШ в Євразійському регіоні впливає не лише на економіку, а й на політику та безпеку країн регіону. З одного боку, проекти ініціативи «Один пояс, один шлях» можуть сприяти стабільності через зростання і зайнятість. З іншого боку, вони мають тенденцію загострювати вже існуючі політичні протиріччя або створювати нові виклики безпеці. Різні регіони Євразії (Центральна Азія, Кавказ, Східна Європа) мають свої особливості щодо реалізації ОПОШ, але існують загальні тенденції впливу китайських зусиль на внутрішньополітичну атмосферу, суспільне середовище та баланс сил у геополітиці [1].

Для більшості країн-реципієнтів китайських інвестицій найактуальнішим питанням є заборгованість та умови фінансування будівництва інфраструктури. Китайські кредити, іноді під державні гарантії, збільшують державний борг і можуть підірвати фінансову стійкість, якщо проекти не принесуть очікуваного прибутку. Півдюжини країн уздовж коридорів ОПОШ вже мають значну заборгованість, а нові китайські кредити загрожують загнати їх у так звану «боргову пастку» [77]. Одним з таких традиційних прикладів є Шрі-Ланка, яка через свою неспроможність погасити борг була змушена віддати порт Хамбантота в оренду Китаю на 99 років - ситуація, яку зазвичай наводять як приклад втрати стратегічних активів для інших держав. Хоча Пекін заперечує грабіжницькі мотиви свого кредитування і не погоджується з тим, що його називають «борговою пасткою», занепокоєння з цього приводу існує в більшості суспільств [64, с. 1442-1446].

Антикитайські настрої зростають у Центральній Азії на тлі проектів ОПОШ. Наприклад, у Казахстані у вересні 2019 року по всій країні прокотилася серія масових протестів проти відкриття спільних підприємств з Китаєм: тисячі

людей вийшли на вулиці, стурбовані економічною експансією Китаю та можливим «масовим будівництвом китайських заводів». Такі протести є симптомом ширшого процесу міжнародного опору надмірній залежності від Китаю. У той час як офіційна Астана просуває Казахстан як «пряжку Шовкового поясу» - важливу зупинку на сухопутному маршруті ОПОШ - уряд відчув себе змушеним пристосуватися до суспільних настроїв і призупинити деякі проєкти або тимчасово змінити інші. Антикитайські демонстрації також відбулися в Киргизстані, де місцеві жителі протестували проти діяльності китайських гірничодобувних компаній і планів передати землю Китаю в довгострокову оренду. Причини невдоволення варіюються від екологічних проблем і нечіткості умов контрактів до загального страху перед «економічним поглинанням» сильним сусідом слабших економік [77]. До цього додається етнічний фактор: Репресивна політика Пекіна щодо мусульманських меншин (уйгурів, казахів, киргизів) викликала хвилю обурення в сусідніх Казахстані та Киргизстані. Уряди цих країн намагалися обмежити інформацію про «табірну» кампанію Китаю, побоюючись погіршення відносин, і навіть затримували активістів, які писали на цю тему. Таким чином, для центральноазійських еліт внутрішня політика співпраці з ОПОШ стала делікатним балансуванням між економічною вигодою та ризиком соціального вибуху [8, с. 180-185]. У випадку Казахстану режим намагався придушити протести, відкладаючи при цьому найбільш чутливі проєкти. Це свідчить про те, що китайські проєкти можуть стати каталізатором соціальних протестів, якщо люди відчують, що національні інтереси (зайнятість, земля, навколишнє середовище) є вторинними по відношенню до іноземних держав [56].

Інший параметр - корупція та прозорість транзакцій. Більшість проєктів ОПОШ базуються в країнах зі слабким рівнем прозорості, а отже, є платформою для корупції. Китайські контракти та кредити непрозорі, що створює враження, ніби вигоди від мегапроєктів отримує вузька еліта, пов'язана з урядом, а

суспільство отримує лише борги. Це може посилити внутрішньополітичну напруженість, знижуючи рівень довіри населення до уряду [77]. Зокрема, призупинення китайсько-киргизького проєкту з будівництва логістичного центру в Нарині було пов'язане з корупційним скандалом. У Малайзії та Пакистані після зміни влади нові уряди переглянули угоди з Китаєм, стверджуючи, що їхні попередники мали завищені кошториси та непрозорі тендери. Таким чином, непрозорість ОПОШ несе загрози дестабілізації через звинувачення у «продажу національних інтересів». Експерти зазначають, що для того, щоб зробити ініціативу стійкою, Китаю та країнам-учасникам необхідно підвищити відкритість та підзвітність проєктів, щоб зменшити соціальну напруженість [46, с. 33-37].

Ще одне занепокоєння викликає страх втратити контроль над стратегічною інфраструктурою. Коли об'єкти будуються або модернізуються за рахунок китайських кредитів, у разі дефолту вони можуть бути захоплені Китаєм (як це сталося з портом у Шрі-Ланці). Навіть якщо це не заходить так далеко, довгострокові концесії фактично дають Пекіну важелі впливу. У Центральній Азії було кілька делікатних випадків: У 2011 році Таджикистан віддав частину своєї спірної території Китаю в обмін на списання боргу, а потім дозволив китайській компанії розробляти величезні поклади срібла. А тепер з'явилися повідомлення про те, що Китай будує секретну військову базу на таджицько-афганському кордоні, хоча Душанбе офіційно це заперечує. Пекін непомітно розширював свою безпекову присутність у Таджикистані протягом останнього десятиліття, як з'ясували розслідування, з метою закріпитися поблизу нестабільного Афганістану під виглядом боротьби з тероризмом. Це свідчить про те, що традиційна монополія Росії у сфері безпеки в Центральній Азії поступово слабшає, а також про зростаючий вплив Китаю на суверенні рішення цих країн. Хоча Пекін поки що рухається повільно і координує свої дії з Москвою, навіть той факт, що китайські військові бази з'явилися за межами

Китаю (за єдиним винятком - у Джибуті), свідчить про новий рівень стратегічних амбіцій, які можуть викликати заперечення у сусідів [77].

Масова китайська присутність іноді призводить до обурення на місцевому рівні на етнічному та культурному ґрунті. Проекти ОПОШ зазвичай залучають китайських робітників для будівництва об'єктів за контрактом. У країнах з високим рівнем безробіття місцеве населення незадоволене тим, що робочі місця надаються іноземцям. У Казахстані, наприклад, у 2015-2019 роках десятки тисяч китайських робітників були найняті для реалізації ініціатив ОПОШ. Це супроводжувалося напруженістю і ксенофобією, а також чутками про те, що «тисячі китайців осідають і одружуються, щоб залишитися назавжди». Владі довелося публічно спростовувати такі міфи та запроваджувати квоти на іноземну робочу силу, щоб переконати людей. По-друге, з давніх часів серед населення Центральної Азії існувала тривала недовіра до Китаю, починаючи від спогадів про радянсько-китайські прикордонні конфлікти і закінчуючи підозрами щодо економічного зростання. У деяких випадках ОПОШ привернув увагу до цих побоювань: наприклад, пропозиція Китаю здати в оренду 1 мільйон гектарів казахстанської території у 2016 році призвела до масових протестів і змусила режим Назарбаєва відступити від земельної реформи [43]. Таким чином, соціальне сприйняття ОПОШ може бути нестійким, якщо населення не відчуває прямих вигод і боїться втрат (землі, робочих місць, культурної ідентичності). Щоб зберегти стабільність, уряди повинні балансувати на тонкій грані між задоволенням інтересів інвесторів і настроїв своїх громадян [43].

«Один пояс, один шлях» також став ареною геополітичної взаємодії між великими державами Євразії. Розширення китайської могутності об'єктивно кидає виклик гегемонії старих держав - головним чином Росії в Центральній Євразії і частково Європейського Союзу в Східній Європі. Кремль спочатку з підозрою ставився до ОПОШ як до потенційної загрози власній ініціативі Євразійського економічного союзу (ЄАЕС). Однак, починаючи з 2015р. Москва і

Пекін декларують «вирівнювання» між ОПОШ та ЄАЕС, прагнучи уникнути конфлікту інтересів. Фактично, країни Центральної Азії стали об'єктом комбінованого впливу: Росія зберегла своє військово-політичне домінування, тоді як Китай швидко випередив її в економічному плані (наприклад, китайські інвестиції в Казахстан з 2015 року склали 42 мільярди доларів США, тоді як в Україну, наприклад, за той же період надійшло лише близько 0,13 мільярда доларів США китайських інвестицій). Поступове зміщення балансу на користь Китаю могло б призвести до напруженості, але до 2022 року Росія і Китай продемонстрували стратегічне партнерство, обидві країни твердо стоять проти західного впливу. Війна Росії проти України у 2022 році внесла свої корективи: Західні санкції проти Москви зробили співпрацю з нею ризикованою навіть для Китаю, і тому Пекін відклав нові великі угоди з Росією в рамках ОПОШ. Натомість інтерес до альтернативних маршрутів через Кавказ і Центральну Азію зріс у рази. Таким чином, російсько-українська війна де-факто закріпила стратегічну роль країн Центральної Азії та Кавказу - Китай став більше зацікавлений у стабільності та співпраці з ними як з транзитними партнерами, що дещо компенсує історичну роль Росії [52, с. 62-65].

У Східній Європі геополітичні умови також протистоять застосуванню ОПОШ. З одного боку, Китай намагається посилити співпрацю з сусідніми державами через механізм 17+1 (Центральна та Східна Європа + Китай), залучаючи до інвестиційних проєктів навіть членів ЄС (Польщу, Угорщину, Грецію та ін.). Було профінансовано деякі балканські інфраструктурні проєкти (дороги та мости в Сербії, Чорногорії та Північній Македонії), реконструкцію залізниці Будапешт-Белград, придбання грецького порту Пірей тощо. Водночас США та Європейський Союз занепокоєні поширенням китайського впливу вздовж кордонів ЄС, що несе загрозу політичній залежності та недотримання норм прозорості. У 2021-2023 роках відбувся певний відкат назад: Литва вийшла з формату 17+1, Італія оголосила, що скасує меморандум ОПОШ у 2023 році, а

загальна тональність європейської стратегії стала більш обережною. Східноєвропейські країни, такі як Польща, які раніше були воротами для китайських контейнерних поїздів на ринок ЄС, наразі більше зосереджені на трансатлантичній солідарності та обережно ставляться до ролі Китаю в критичній інфраструктурі (наприклад, обмежуючи доступ компанії Huawei до мереж 5G). Тому геополітичне суперництво між Китаєм і Заходом також впливає на ОПОШ: існують побоювання, що інфраструктура, побудована Китаєм, може бути використана у військових або розвідувальних цілях. Як наслідок, кілька країн запроваджують заходи контролю - наприклад, Угорщина оприлюднила китайську кредитну угоду під тиском ЄС, а Польща та Чехія провели перевірки іноземних інвестицій у стратегічні сектори. Загалом, ОПОШ стає політично суперечливим питанням у Східній Європі, оскільки уряди балансують між потребою в інвестиціях в інфраструктуру та лояльністю до союзників по НАТО/ЄС [57, с. 7-19].

Реалізація деяких проєктів ОПОШ також зіткнулася з безпосередніми загрозами безпеці, такими як тероризм і збройні конфлікти. Найгіршим прикладом є Пакистан, де пролягає маршрут ОКС: цей маршрут проходить через охоплену війною провінцію Белуджистан, де діють сепаратисти. Вони неодноразово нападали на китайських робітників та інженерів - від підривів автобусів до нападів на китайське консульство. Протягом 2021-2022 років сталося кілька гучних нападів на китайських громадян, і Пекін зажадав гарантій захисту. Пакистан був змушений розгорнути близько 10-15 000 солдатів для захисту об'єктів і персоналу ОПОШ, а Китай навіть найняв приватні охоронні компанії, щоб гарантувати безпеку своїх закордонних проєктів. Хоча Пакистан не є «традиційною» частиною Євразійського регіону в геополітичному плані, наступний анекдот чудово описує загрозу, яка може спіткати проєкти ОПОШ - проєкти ризикують стати мішенню для сил, які незадоволені зростаючим впливом Китаю або центральної влади [61]. Подібні небезпеки (хоча й слабші)

існують у Центральній Азії, як, наприклад, у Таджикистані вздовж афганського кордону, де ісламістські екстремісти можуть націлитися на об'єкти інфраструктури або транзитні пункти, пов'язані з Китаєм. Саме тому Пекін зацікавлений у посиленні співпраці у сфері безпеки - від постачання обладнання для сил безпеки своїх союзників до спільних антитерористичних навчань в рамках ШОС [12].

ОПОШ має тенденцію зміцнювати владу авторитарних урядів, надаючи їм ресурси, не очікуючи від них реформ. На відміну від західної зовнішньої допомоги, китайські інвестиції є «вільними від політики»: Пекін не накладає жодних обмежень на демократію чи права людини. Це привабливо для більшості диктаторів, але має тенденцію до закріплення небажаних політичних практик. Наприклад, у Сербії президент Вучич особисто залучає китайський капітал для відродження промисловості, одночасно переймаючи елементи китайської моделі авторитарного правління. Китайські компанії скуповують старі заводи і будують вугільні електростанції, часто нехтуючи екологічними нормами. На думку дослідників, Сербія фактично стала «випробувальним полігоном» для китайських екологічно забруднюючих виробництв, які дозволені тут, хоча вони заборонені в самому Китаї. Мешканці хворіють від забруднення - наприклад, у місті Бор китайська компанія Zijin збільшила викиди після того, як придбала мідний комбінат, що призвело до протестів з боку населення. Сербські селяни та екологи не припиняли критикувати шахти та заводи протягом 2020-2023 років - вони вимагали від фірм дотримання стандартів; залякана ЄС та громадськістю, влада була змушена тимчасово призупинити діяльність деяких компаній, а також оштрафувати китайських інвесторів [79]. Ці випадки показують, як підтримка авторитарними урядами інвесторів над місцевим населенням може спричинити соціальні заворушення, що має прямий зв'язок з проєктами ОПОШ. На противагу цьому, у більш демократичних країнах громадянське суспільство та ЗМІ діють як фільтр: наприклад, в Україні чи Казахстані незалежні ЗМІ

викривають тіньові оборудки та мобілізують громадську думку, змушуючи владу змінювати курс. Таким чином, вплив ОПОШ на політичну стабільність є неясним: короткострокові інвестиційні потоки можуть зміцнити уряди, але довгострокові боргові проблеми, відсутність прозорості та соціальна несправедливість можуть стати джерелом нестабільності [79].

Таким чином, ініціатива «Один пояс, один шлях» не лише приносить економічну вигоду євразійським країнам, але й створює цілу низку нових політичних і безпекових проблем. Приймаючим країнам доводиться поєднувати привабливі китайські інвестиції із захистом суверенітету і соціального порядку. Внутрішні політичні ризики (корупція, протести, борги) вимагають більшої відкритості та чесності у виборі та реалізації проєктів. Участь місцевих громад у прибутках від проєктів послабила б соціальну та етнічну напруженість, яка в іншому випадку може зашкодити двостороннім відносинам. Нарешті, геополітичний аспект свідчить про те, що ОПОШ виникає в тіні конкуренції між великими державами. Посилення Китаю об'єктивно викликає реакцію з боку інших зацікавлених сторін - Росії, США, ЄС та Індії, що іноді зводить інфраструктурні проєкти до великої гри. Для регіональної політичної стабільності ОПОШ слід розуміти не як гру з нульовою сумою, а як таку, що приносить колективну вигоду для всіх. Це передбачає діалог і врахування інтересів малих країн, відкритість і повагу до суверенітету. Лише таким чином ініціатива буде корисною за своїм ефектом, а не породжуватиме нове джерело суперечок.

3.4. Україна у форматі ініціативи: можливості та загрози

Україна, як міст між Європою та Азією, зі зрозумілих причин розглядалася Китаєм як майбутня ключова точка на Новому Шовковому шляху. Дипломатичні відносини з цією метою були встановлені одразу після запуску ОПОШ: у січні 2017 року на Всесвітньому економічному форумі колишній президент України П.Порошенко провів переговори з головою КНР Сі

Цзіньпіном про приєднання України до програми. Незабаром після цього було підписано Меморандум про взаєморозуміння щодо співпраці в рамках ОПОШ, яким Україна офіційно «схвалила» (підтримала) китайський проєкт. Таким чином, наша країна стала членом понад 140 країн-учасниць ОПОШ, однією з небагатьох у Східній Європі (більшість країн G7 та ЄС ставилися до ОПОШ з обережністю і не підписували меморандумів) [58, с. 2-4].

Після приєднання до ініціативи сфера українсько-китайського співробітництва розширилася в геометричній прогресії. У 2019 році Китай уже був лідером серед єдиних торговельних партнерів України (з часткою близько 14% у зовнішній торгівлі), потіснивши старих лідерів - Росію та деякі країни ЄС. Хоча Європейський Союз як утворення залишався найбільшим ринком для експорту України, зростання домінування Китаю над Росією ознаменувало зміну в структурі зовнішньої торгівлі. Розмір фінансових зобов'язань Китаю перед Україною (кредити китайських державних банків) станом на 2021 рік становив, за експертними оцінками, близько \$7 млрд. Значна частина цих коштів спрямовувалася на фінансування інфраструктурних проєктів та індустріалізацію [2, с. 203-206]. Наприклад, під гарантії китайських кредитних ліній в Україні розпочато електрифікацію залізниць, будівництво сонячних електростанцій, модернізацію морських портів тощо. Співпраця особливо прискорилося після зміни влади у 2019 році: Президент Зеленський пообіцяв відкритість для «нового рівня» відносин з Китаєм. У липні 2021 року Україна та Китай домовилися про міжурядову угоду щодо посилення співпраці в галузі інфраструктури, а в телефонній розмові з Сі Цзіньпіном Зеленський припустив, що Україна може стати «мостом до Європи» для китайської логістики та бізнесу. Фактично, Україна була запропонована як один із хабів ОПОШ у Східній Європі через її привілейоване географічне розташування та транзитний потенціал (чорноморські морські порти, залізничне сполучення з ЄС та широкий доступ до європейського ринку через зону вільної торгівлі з ЄС) [86, с. 103-109].

Бачення участі України в ОПОШ на початку 2022 року включало кілька напрямків. По-перше, створення транзитних потужностей. Україна прагнула залучити частину китайсько-європейського вантажопотоку на свій маршрут, просуваючи ідею євразійського маршруту через Чорне море (Китай - Центральна Азія - Кавказ - українські порти - ЄС). Протягом 2016-2019 років навіть були здійснені пілотні мультимодальні контейнерні перевезення за маршрутом Китай-Україна (через Казахстан, Азербайджан і поромною переправою до Одеси). Хоча цей «Шовковий шлях через Україну» не став гігантським проєктом (більшість вантажів йшла через Росію або Білорусь), він розглядався як можливий альтернативний коридор. По-друге, інвестиції в інфраструктуру. Україна сподівалася отримати китайські кредити на модернізацію доріг, мостів, портів і залізниць. Хронічне недофінансування інфраструктури робило такі вливання бажаними. Китайці були зацікавлені в кількох масштабних проєктах, серед яких будівництво траси М-22 Полтава-Олександрія (за контрактом з компанією «Полі Чанда»), об'їзної дороги навколо Києва, модернізація портів «Південний» і «Чорноморськ», розвиток річкового судноплавства на Дніпрі тощо. Фінансування деяких з цих проєктів було обговорено у вищезгаданому Меморандумі 2021 року. Загалом Київ очікував, що членство в ОПОШ допоможе залучити капітал на вигідних умовах і прискорити реалізацію національних проєктів (наприклад, «Великого будівництва» Зеленського). По-третє, промислово-технологічна співпраця. Китай зацікавлений в українських технологіях та продукції військово-промислового сектору. Найбільш помітною була спроба китайської компанії Skygizon купити контрольний пакет акцій українського заводу авіаційних двигунів «Мотор Січ». Продаж приніс би компанії інвестиції, але проти цього рішуче виступили США через потенційну можливість передачі Китаю військових технологій. Зрештою, СБУ зупинила продаж, порушивши справу за звинуваченням у «диверсії», а РНБО мала на меті націоналізувати

«Мотор Січ» протягом 2021 року. Ця тенденція певною мірою стримала технологічні амбіції Китаю в Україні, проте є кілька інших сфер, які добре розвиваються, наприклад, маркетинг українських сільськогосподарських товарів та сировини до Китаю. Китай став найбільшим покупцем української залізної руди та кукурудзи, а також основним імпортером металу та соняшникової олії. Іншими словами, економічна взаємозалежність зберігалася до 2022 року: Україна дедалі більше тягнулася до азійських ринків, а Китай - до української економіки (у 2020 році навіть китайська компанія COFCO побудувала в Україні новий зерновий термінал, щоб продавати зерно в Азії) [65].

Таким чином, у січні 2022 року Україна все ще була одним з активних східноєвропейських партнерів ОПОШ, розглядаючи проєкт як нове джерело можливостей для розбудови інфраструктури та збільшення обсягів перевезень. Хоча співпраця супроводжувалася певними ризиками (технологічна безпека, залежність від китайського кредитування), загальна картина оцінювалася як позитивна. Українські експерти зазначили, що приєднання до Шовкового шляху саме по собі не є гарантією прориву в розвитку, оскільки ОПОШ не обов'язково означатиме нові технології чи гарантії безпеки для України. Однак за умови розумного використання шансів це може стати поштовхом для модернізації інфраструктури та диверсифікації економічної взаємозалежності.

Масоване військове вторгнення Росії в Україну в лютому 2022 року докорінно змінило умови реалізації ОПОШ в країні та безпосередньо вплинуло на українсько-китайські відносини. На створення спільних підприємств практично ніхто не чекав, затамувавши подих: країна вела боротьбу за виживання, руйнувалася інфраструктура, різко погіршився інвестиційний клімат. Китай зайняв стриману політичну позицію, не засуджуючи російську агресію і не пропонуючи відкрито військової допомоги. Таке лицемірство викликало розчарування в Україні, адже важко співпрацювати з країною, яка «сидить на паркані» у питанні війни. Український уряд відкрито заявив, що

волів би, щоб Китай відігравав більш активну роль у тиску на Москву з метою призупинення війни. Натомість Китай підтвердив свій «нейтралітет» і навіть опублікував у лютому 2023 року «мирний план» з 12 пунктів, який включав м'які заклики до припинення вогню і пункт про післявоєнну відбудову України за участю всіх зацікавлених сторін [73].

Насправді, однак, економічна взаємодія Китаю з Україною значно посилилася. Раніше транзитна позиція України в рамках ОПОШ буквально припинила своє існування через імовірність військових дій. Регулярні потяги Китай-ЄС більше не проходять через українську територію; натомість навіть класичний північний коридор через Росію та Білорусь також став проблематичним через санкції, а також бойові дії на прикордонних пунктах. Більшість вантажопотоків було перенаправлено до Середнього коридору (Кавказ, Каспійське море, Туреччина). Українські чорноморські порти, які могли б бути частиною цього маршруту, були заблоковані. Виключно для експорту сільськогосподарської продукції були підписані Стамбульські угоди (липень 2022 року) - «зернова угода», яка частково розблокувала Одеський, Південний та Чорноморський порти. Дивно, що найбільший український імпортер зерна, Китай, опосередковано підтримав цей крок (тиснучи на Росію, щоб вона не розривала угоду). Тим не менш, помітного товарообміну між Європою та Азією через Україну під час війни не відбулося: залізничні шляхи були забиті військовими та гуманітарними вантажами, а небезпека для комерційних перевезень була надто високою. Таким чином, у 2022-2023 роках Україна випала з оперативної карти ОПОШ як транзитна країна [25].

По-друге, фактично завмерли інвестиційні проєкти та кредити. Китайські будівельні компанії відкликали свій персонал з України через питання безпеки, а нові кредити не надавалися. Крім того, Financial Times повідомила, що вперше з часів ОПОШ Пекін не підписав жодної нової угоди з Росією за останні шість місяців вторгнення на тлі побоювань щодо вторинних санкцій. Те саме,

ймовірно, стосується й України - з початку війни не було укладено жодної нової інфраструктурної угоди, оскільки умови для цього не дозволяли. Раніше розпочаті проєкти були відкладені: наприклад, будівництво мостового переходу на трасі Київ-Кременчук китайським підрядником відкладено на невизначений термін. Китайські кредити, які Україна взяла до війни, повертаються, але перспективи їхнього зростання є слабкими [25].

По-третє, радикально змінився політичний клімат співпраці. Українські еліти та суспільство стали набагато скептичніше ставитися до позиції Китаю. У ЗМІ гаряче обговорюється стратегічне партнерство Пекіна і Москви, яке насправді дозволяє Росії продовжувати вести війну (купувати китайські товари, мікрочіпи, обходити санкції через реекспорт тощо), а також не давати Україні можливості для розвитку. Хоча Китай офіційно декларує повагу до суверенітету України, на практиці він допомагає Росії боротися з санкційним тиском [3, с. 107-117]. У цьому випадку репутація Китаю як потенційного надійного економічного партнера була підірвана. Відсутність публічної підтримки з боку Китаю в найвідчайдушніший для України момент породила недовіру, і це впливатиме на відносини в довгостроковій перспективі. Для України курс на Захід став більш рішучим, що природно - саме США, ЄС та країни G7 надають величезну військову та фінансову допомогу. У цій новій біполярній реальності важко уявити, як Україна може активно залучати Китай до стратегічних ініціатив, не відштовхуючи при цьому своїх західних союзників [63, с. 50-55]. Отже, після початку повномасштабної війни форма участі України в ОПОШ де-факто стала функціонально застарілою: проєкт було призупинено на невизначений термін.

Треба мати на увазі, що Китай ніколи не розривав відносин з Україною - були контакти на найвищому рівні. У 2023 році Пекін сам призначив спеціального представника у справах Євразії Лі Хуей, який з «миротворчою місією» їздив до Києва та інших столиць Європи. У квітні 2023 року Сі Цзіньпін

вперше з початку конфлікту зателефонував Зеленському. Ці кроки свідчать про те, що Китай хоче принаймні зберегти нейтральні відносини і, можливо, стати підписантом післявоєнного врегулювання. Індикатором є те, що в лютому 2023 року однією з пропозицій, висунутих у «позиційному документі» Китаю, було «сприяння післявоєнній відбудові» України, декларуючи, що міжнародне співтовариство потребує допомоги, і що Китай готовий бути її частиною. Досі ці слова були дуже декларативними. Але згодом, коли бойові дії вщухнуть, Пекін спробує запропонувати свою участь у відбудові - як в економічних (щоб отримати контракти), так і в репутаційних (стати миротворцем і донором) цілях [73].

Незважаючи на поточну кризу, Україна все ще може знайти вигоду у форматі ОПОШ в майбутньому, якщо зможе привести свої інтереси до ладу. Один з найбільших шансів - участь у нових транспортних коридорах. Вже зараз складається ситуація, що старий північний маршрут через Росію буде ненадійним на десятиліття вперед (через санкції та непередбачуваність Росії). Таким чином, Серединний коридор стане основним сухопутним сполученням з Китаю до Європи. Україна фізично розташована вздовж цього коридору і може стати його продовженням до Північної та Центральної Європи. Наприклад, вантажі з Китаю через Казахстан-Каспійське море-Азербайджан-Грузію до узбережжя Чорного моря можуть продовжуватися не тільки через Туреччину і Балкани, але й безпосередньо в Україну (з порту Батумі/Поті до Одеси). Потім українською залізницею до Польщі і далі вглиб ЄС. Такий маршрут буде коротшим і дешевшим, ніж турецький обхід, особливо для польських, німецьких і скандинавських вантажів. Після війни Україна зможе знайти своє місце в цій системі як великий транзитний хаб. Це означало б реконструкцію портів і залізниць, закупівлю нових поромів та усунення бюрократичних бар'єрів на кордоні з ЄС. Варто зазначити, що це відповідає інтересам України та її союзників: Європейські країни віддають перевагу ідеї диверсифікації

маршрутів, щоб зменшити залежність від Росії. Казахстан, Азербайджан та Грузія також не заперечуватимуть проти другого шансу продавати свої транзитні послуги через українські чорноморські порти (всі вони вже взяли на себе зобов'язання щодо спрощення процедур у «Середньому коридорі» та інвестували в його будівництво) [35, с. 13-15]. Таким чином, у майбутньому Україна може стати одним із гравців ОПОШ, забезпечуючи транзитний шлях між Азією та Європою. Це матиме як економічні вигоди (транзитні тарифи, завантаження транспортної галузі), так і стратегічні - наша держава стане частиною євразійської логістики, що зробить її більш геополітично ваговою) [35, с. 13-15].

Друга принципова можливість - післявоєнна відбудова із залученням китайських ресурсів. Збитки від війни оцінюються урядом України та іноземними фахівцями в сотні мільярдів доларів. Хоча основний тягар відбудови, швидше за все, ляже на плечі західних донорів (США, ЄС та міжнародних фінансових інституцій), не можна ігнорувати потенціал Китаю. Китай має великий досвід швидкого будівництва інфраструктури - доріг, мостів, лікарень, житла - і потужний будівельний сектор. З тисячами проєктів, які необхідно реалізувати одночасно, українські будівельники не мають достатньої потужності, і, швидше за все, будуть залучати китайські компанії на умовах субпідряду. Вже зараз, оцінюючи потреби в реконструкції, деякі аналітики припускають, що Китай може бути залучений - під українським контролем і відповідно до українського та європейського законодавства - до реконструкції, скажімо, автомобільних доріг або будівництва житлових районів. Пекін на словах заявив про свої плани допомогти, тож, як зазначають аналітики, Київ, можливо, «перевіряє цю обіцянку на міцність». Якщо Китай справді хоче мати репутацію відповідального глобального гравця, він може інвестувати кошти в окремі проєкти реконструкції. Наприклад, надати пільговий кредит на реконструкцію стратегічної магістралі чи мосту. Для України це шанс отримати

додаткові ресурси, які доповнюють, але не замінюють західну допомогу. Залучення Китаю до післявоєнної відбудови також може стати політичним виграшем, продемонструвавши, що Пекін не на словах, а на ділі сприяє миру і стабільності. Інша сфера - це економічна співпраця в галузях, що не належать до інфраструктури. Китай завжди буде гігантським ринком, і українські експортери будуть зацікавлені в тому, щоб повернутися туди мирним шляхом. Навіть зараз Китай потребує продовольства та сировини, і, незважаючи на війну, український імпортер не припинився повністю. Після війни сільськогосподарська продукція України, металургія та ІТ-технології могли б поширити свою діяльність у Китаї. Це не залежить безпосередньо від ОПОШ, але політична структура ініціативи (комісії, меморандуми) може бути використана для просування торгівлі, усунення бар'єрів, переговорів про угоди про вільну торгівлю або інвестиційні проекти (наприклад, китайські переробні заводи в Україні для експорту в ЄС, що вигідно з огляду на преференційну торговельну угоду України з ЄС). Тобто майбутня українська версія ОПОШ 2.0 може бути трансформована з «бетону і сталі» (дороги) в бізнес і економіку - створення спільних підприємств, технопарків, участь у цифровому Шовковому шляху (наприклад, будівництво телекомунікаційних мереж, де є потужні китайські позиції). Все це, звісно, можливо лише за умови безпеки та на платформі національних інтересів [68].

Незважаючи на такі перспективи, участь України в проєкті ОПОШ має низку серйозних загроз, особливо з огляду на геополітичну ситуацію та досвід інших країн. Розглянемо найважливіші з них.

Надмірно тісне зближення з Китаєм може ускладнити стратегічну інтеграцію України в Європу та Захід. Наша країна офіційно класифікується як кандидат на вступ до ЄС (надається у 2022 році), і майбутні переговори про членство передбачатимуть приведення законодавства у відповідність до потреб ЄС, наприклад, у сфері державних закупівель, конкуренції та безпеки. Європейський Союз досить занепокоєний китайським впливом на власному

подвір'ї, як з економічних, так і з етичних міркувань. Якщо після війни Україна спробує надмірно залучити китайські кредити або відкрити для Китаю стратегічні сфери (енергетика, комунікації), це викличе занепокоєння у Вашингтоні та Брюсселі. Сьогодні підтримка України з боку Заходу є екзистенційною потребою, тому все, що суперечить стратегічному курсу союзників, є небезпечним. Коротше кажучи, Україна не може дозволити собі стати «троянським конем» Китаю в Європі, оскільки це ізолювало б її від партнерів по НАТО/ЄС. Тому їй доведеться обережно жонглювати зближенням Китаю із західними донорами [6, с. 19-23].

Українська економіка по закінченні війни постраждає від величезних витрат на оборону та втрачених виробничих потужностей. Державний борг вже сягнув ~80-100% ВВП, і його обслуговування є величезним навантаженням. За таких обставин нові позики, особливо комерційні, не є бажаними. Китайські кредити, як правило, підкріплені державними гарантіями і часто передбачають використання китайських підрядників та обладнання. Якщо Україна почне активно позичати у Китаю для відновлення, вона може потрапити у боргову пастку: виплати відсотків розтягнуться на роки, а в разі кризи їй доведеться погодитися на реструктуризацію на китайських умовах (які можуть включати політичні чи економічні поступки). Випадок Шрі-Ланки та інші приклади застерігають від неконтрольованого боргового фінансування проектів ОПОШ. Набагато безпечніше отримати безповоротну допомогу від ЄС і США або гранти міжнародних організацій, ніж втягуватися в китайські кредити. Отже, одним із правил має бути: при залученні китайських коштів надавати перевагу грантам, а не кредитам, або позичати гроші під гарантії міжнародних інституцій, щоб уникнути двостороннього тиску [6, с. 19-23].

До них належать потенційна втрата контролю над стратегічними об'єктами та витік чутливих технологій. Якщо китайським компаніям будуть надані концесії на українські порти чи аеропорти, то постає питання, чи будуть ці

об'єкти представляти китайську «присутність», несумісну з вимогами безпеки НАТО, або чи будуть вони використовуватися для шпигунства. Так само участь Huawei або ZTE у створенні мереж 5G може викликати підозри у шпигунстві, як це вже траплялося в інших країнах (обладнання Huawei було заборонено для використання в мережах 5G у США та Європі в більшості місць). Україна, яка прагне вступити до НАТО, буде змушена враховувати такі фактори і, ймовірно, обмежувати доступ китайських постачальників до телекомунікаційної та оборонної галузей. І не забуваймо про випадок з «Мотор Січчю»: оборонні технології, що мають стратегічне значення, не можуть бути передані Китаю, союзнику Росії. Тому Україна має бути особливо пильною в питаннях безпеки і, навіть співпрацюючи з Китаєм у мирних сферах, зберігати критично важливу інфраструктуру та технології в надійних вітчизняних або західних руках [9, с. 185-187].

Цементування відносин з авторитарним Китаєм може створювати дисонанс для процесу демократичних перетворень в Україні. Практика показує, що китайська «м'яка сила» іноді намагається нав'язати власний наратив (про переваги однопартійного правління, невтручання у «внутрішні справи» тощо) [9, с. 185-187]. Елементи китайської пропаганди вже присутні в українському медіапросторі. Тісні зв'язки в рамках ОПОШ можуть посилити інформаційний вплив Китаю, наприклад, через контракти з культурними центрами, фінансування дружніх ЗМІ та освітні заходи. Це не пряма загроза, а виклик: щоб мати можливість підтримувати демократичний розвиток, Україна повинна протистояти потенційним негативним наслідкам (наприклад, кібершпигунству або поширенню дезінформації). Досі дослідження не зафіксували негативного впливу ОПОШ на демократичні інститути України - індикатори демократії навіть дещо зросли порівняно з 2017 роком. Однак у майбутньому потрібно бути обережними, щоб «інтенсивне зближення з Китаєм не створило геополітичних, технологічних та інформаційних викликів для України», як попереджають

експерти. Іншими словами, нам потрібно обережно йти до партнерства: економіка - так, але не за рахунок наших політичних переконань і шляху до ЄС [65].

Підсумовуючи, членство в ініціативі «Один пояс, один шлях» - це палиця з двома кінцями для післявоєнної України. З позитивного боку, є чудові можливості: залучення капіталу і технологій для відбудови, перетворення країни на транспортний міст між Європою та Азією, відкриття ринків. З іншого боку, існують чудові ризики, пов'язані з борговою залежністю, геополітичними обмеженнями та безпекою. Інші країни регіону винесли цінні уроки зі свого досвіду. Наприклад, Польща, отримуючи вигоду від транзиту китайських товарів (залізничні маршрути до Лодзі), однозначно дотримується євроатлантичного шляху і обмежує політичний вплив Китаю; Польща інвестує в значну інфраструктуру лише за рахунок коштів ЄС, щоб уникнути накопичення боргових зобов'язань перед Китаєм. Казахстан змінює свій економічний профіль з ОПОШ, але уважно стежить за суспільними настроями і не допускає Китаю у свою внутрішню політику, намагаючись зберегти баланс між сусідами-гігантами. Грузія та Азербайджан активно розвивають свій транзитний потенціал, але намагаються диверсифікувати партнерів (включаючи Туреччину та ЄС) та уникнути монополії з боку Китаю [11, с. 106-110]. Для України найкращим рішенням було б скористатися цими прецедентами: прагматично використовувати економічні переваги ОПОШ, але не жертвуючи при цьому політичною суб'єктністю та фінансовим суверенітетом.

У післявоєнний період Україна, безумовно, зосередиться на інтеграції з ЄС і НАТО - стратегічному виборі, гарантованому Конституцією. Однак це не означає автоматичного відчуження від Китаю. З іншого боку, з Пекіном як другим економічним гігантом світу цілком можливо налагодити взаємовигідні відносини за умови чіткого дотримання «червоних ліній». Такими «червоними лініями» є неперехід контролю над об'єктами критичної інфраструктури,

обмеження співпраці у чутливих сферах безпеки, уникнення надмірних запозичень та дотримання принципу відкритості у проєктах. Якщо ці умови будуть дотримані, участь у ОПОШ може стати для України не мінусом, а плюсом. Принаймні, експерти дотримуються думки, що сам по собі ОПОШ не принесе ані чарівного вирішення економічних проблем, ані нестиме безпосередньої загрози, і все залежатиме від політики України.

Нарешті, слід враховувати позицію самого Китаю щодо України в рамках ОПОШ. Поки триває війна, Пекін тримає дистанцію, щоб не нашкодити зв'язкам з Москвою. Але в довгостроковій перспективі Китай зацікавлений у стабільності транспортного сполучення з Європою. Якщо війна вщухне, Пекін, швидше за все, знову захоче включити Україну в свою ініціативу, принаймні економічну. Це може набути форми ініціатив на кшталт «Поліського шляху» (перспективний коридор з Китаю через Центральну Азію - Чорне море - Україну - Польщу). Українська дипломатія вже здатна прорахувати гру і підготуватися до того, щоб зайняти позитивну позицію. Головне, що це відбувається з нашої ініціативи, з урахуванням національних інтересів і стратегічного курсу.

Під впливом ініціативи «Один пояс, один шлях» відбуваються процеси, які змінюють Євразію, і Україна пов'язана з цими діями. Інфраструктурні ініціативи ОПОШ здатні змінити економічний уклад континенту, об'єднати нації та прискорити їхній розвиток. Водночас вони накладають нову відповідальність за політику та безпеку: як свідчить досвід Центральної Азії, Кавказу та Східної Європи, успіх ініціативи залежить від стабільності, відкритості та врахування інтересів усіх сторін. Для України приєднання до ОПОШ вже було і залишається грою в майбутнє, з великими можливостями (транзит, інвестиції), але й ризиками (геополітичними, борговими, безпековими). Співвідношення між цими показниками покаже, чи стане ОПОШ рушійною силою розвитку для України в післявоєнний період, чи новим джерелом негараздів. Сьогодні можна з упевненістю стверджувати: у глобальній «великій грі» нових шовкових шляхів

Україна має посісти гідне місце, зберігаючи суверенітет і виходячи зі стратегічних національних інтересів. Це вимагає обережної державної політики - поєднання відкритості до співпраці (в тому числі з Китаєм) і рішучості у відстоюванні власних інтересів. Саме така політика дозволить максимально використати переваги євразійської інтеграції та зменшити ризики, що виникають у період трансформації під впливом «Одного поясу, одного шляху».

ВИСНОВКИ

У дослідженні представлено всебічний і системний аналіз китайської ініціативи «Один пояс, один шлях» (ОПОШ), яка розглядається як один із ключових механізмів формування нової політичної та економічної архітектури в Євразії. Робота охоплює як історичний контекст появи ініціативи, так і її інтелектуальні витоки, що пов'язані з еволюцією зовнішньої політики Китаю у XXI столітті. Особливу увагу приділено стратегічним інтересам Пекіна, які полягають у прагненні створити мережу економічної взаємозалежності, що зміцнює позиції КНР на міжнародній арені та водночас формує новий центр сили у світовій системі. Встановлено, що «Один пояс, один шлях» — це не лише масштабний інфраструктурний мегапроект, а й багаторівнева геополітична стратегія, покликана розширити економічну, культурну й політичну присутність Китаю у світі. Її сутність полягає у поступовій розбудові альтернативних інститутів впливу, які підважують домінування традиційних західних структур і створюють підґрунтя для поліцентричного світового порядку. Таким чином, ОПОШ виступає одночасно інструментом економічної інтеграції, засобом м'якої сили та елементом довгострокової стратегії Китаю, спрямованої на утвердження його глобальної ролі як провідного актора у сучасних міжнародних відносинах.

Історичне коріння ініціативи сягає античних часів та Великого Шовкового шляху, але в сучасному контексті вона набула передусім нового значення. Вона була започаткована у 2013 році як відповідь на потребу китайської економіки у використанні зростаючих промислових потужностей та формуванні нових ринків, що дозволить Китаю досягти стабільного економічного зростання. Стратегічними інтересами Китаю є отримання енергоресурсів альтернативними способами, зменшення залежності від західних країн і перспектива перекриття життєво важливих каналів торгівлі. У цьому процесі Пекін також палко проповідує свій власний стиль глобалізації, який суперечить західним нормам і залежить від економічної співпраці без політичних зобов'язань.

ОПОШ значно змінив геоекономічні та геополітичні рамки світу. Він допоміг створити нову систему багатополярних міжнародних відносин з Китаєм серед провідних світових центрів впливу. Проєкт посилив домінування Китаю в більшості країн Азії, Африки, Латинської Америки та Європи, а отже, створив нові системи економічної взаємозалежності, що автоматично збільшило політичний вплив Пекіна. У той же час, ОПОШ також стала стимулом для створення альтернативних ініціатив глобального розвитку Заходу, таких як Глобальний шлюз Європейського Союзу та ініціатива «Відбудова кращого світу», що була започаткована G7. Ці конкуруючі програми свідчать про масштабне посилення глобальної конкуренції за вплив на країни, що розвиваються, і демонструють потребу інших світових держав у створенні протизваги зростаючій могутності Китаю.

Реалізація проєктів ОПОШ супроводжується високим ступенем викликів та ризиків для країн, що беруть участь у проєкті. Основним викликом є боргова залежність через величезні кредити Китаю на проєкти розвитку. Це супроводжується ризиком втрати контролю над стратегічними активами та посиленням зовнішньополітичного тиску з боку Пекіна. Класичним прикладом є порт Хамбантота в Шрі-Ланці, де дефолт за кредитом призвів до передачі стратегічного об'єкта Китаю в довгострокову оренду. Окрім економічних загроз, країни-учасниці також можуть зазнати політичного впливу та втрати частини свого суверенітету через необхідність синхронізувати свою політику з інтересами Пекіна.

Інфраструктурні проєкти в рамках ОПОШ відіграють ключову роль у просуванні регіональної інтеграції на євразійському просторі, особливо у Центральній Азії, Кавказі та на пострадянському просторі. Вони значною мірою сприяють створенню нових транспортних маршрутів, логістичних хабів та економічних коридорів, що змінюють регіональну економічну географію, формуючи нові інтеграційні центри з домінуючим впливом Китаю. Водночас, ці

інфраструктурні проєкти часто супроводжуються виникненням нових безпекових викликів, серед яких конфлікти інтересів регіональних держав, зростання напруги між Китаєм та іншими потужними акторами (наприклад, США, Індією), а також ризики терористичних і екстремістських загроз, особливо в регіонах Центральної Азії та Близького Сходу.

У контексті України аналіз показує двояку ситуацію. З одного боку, участь України в ОПОШ відкриває значні можливості для розвитку національної інфраструктури, залучення масштабних китайських інвестицій та розширення експортних ринків. Особливу увагу заслуговує вигідне географічне розташування України, яке дозволяє їй стати важливим транзитним вузлом між Китаєм та Європою, потенційно сприяючи її економічному розвитку та посиленню стратегічного значення. З іншого боку, це також створює низку загроз, пов'язаних з ризиком втрати контролю над стратегічними об'єктами через боргові зобов'язання та можливим посиленням зовнішнього впливу Китаю на внутрішню та зовнішню політику України. Це вимагає обережного балансування Києва між прагненням до економічних вигод та збереженням політичного суверенітету.

Отже, ініціатива «Один пояс, один шлях» є амбітною стратегією глобальної економічної та політичної експансії Китаю, що трансформує існуючу систему міжнародних відносин. Хоча вона створює численні економічні можливості для країн-учасниць, її реалізація супроводжується значними ризиками і викликами. Для країн-учасниць, зокрема й для України, важливо чітко визначити національні пріоритети та встановити механізми ефективного управління взаємодією з Китаєм, щоб уникнути негативних наслідків економічної залежності та максимально скористатися потенціалом розвитку, який надає ініціатива. Враховуючи тенденції до зростання впливу Китаю та формування нової геополітичної реальності, подальші дослідження повинні

концентруватися на аналізі довгострокових наслідків ОПОШ як для регіональної, так і глобальної стабільності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Білокопитова Н., Гуессаб К. Е. Цивілізаційний аспект співіснування: Китай – Азія – Арабський світ. Китаєзнавчі дослідження. 2021. № 1. С. 173–183.
2. Гловацька С. М. Значення стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях» для України. Розвиток транспорту. 2018. № 2. С. 202–211.
3. Голянич Б. Геополітичний та економічний вплив російсько-української війни на китайську ініціативу «Один пояс, один шлях». Медіафорум: аналітика, прогнози, інформаційний менеджмент. 2024. № 14. С. 106–121.
4. Ло Сяо. Ініціатива «Один пояс, один шлях» у векторі поширення китайських цінностей. Актуальні питання гуманітарних наук. 2021. Вип. 28.
5. Пророченко Н. О. Ідея «Один пояс, один шлях» як фактор стабілізації ситуації в регіоні Близького та Середнього Сходу.
6. Рожков О. О., Пивовар П. В. Оцінка впливу інфраструктурного проєкту «Один пояс – один шлях» на економіку України. Економічна кібернетика: комп'ютерні технології в бізнесі. 2022. Вип. 18.
7. Таран М. Китайська ініціатива Один пояс – один шлях та стратегічні виклики для США. Американська історія та політика. 2017. № 4. С. 139–151.
8. Цапко О. М. Співпраця Китаю з країнами Центральної Азії в контексті реалізації Ініціативи «Один пояс, один шлях». Китай в період реформ і відкритості: зб. наук. пр. Київ : Інститут всесвітньої історії НАН України, Інститут Конфуція КНЛУ, 2021. С. 178–190.
9. Чу Ч. Культурна м'яка сила: культурний обмін у рамках стратегії «Один пояс, один шлях». 2024.
10. Шевченко Б. О., Доу Ц. Економічні основи ініціативи «Один пояс – один шлях». 2024.
11. Шевчук А. В., Шевчук Л. М., Войтюк О. С. Китайсько-азербайджанські відносини у ХХІ ст.: політичний, економічний та культурно-освітній виміри. 2024.

12. '12,000 Military Personnel Deployed for КПЕК Security', Pakistani Minister Assures Beijing. The Balochistan Post. URL: <https://thebalochistanpost.net/2024/12/12000-military-personnel-deployed-for-КПЕК-security-pakistani-minister-assures-beijing> (дата звернення: 02.04.2025).
13. A Decade of Belt and Road Initiative: China's Motivations and India's Suspicions. E-International Relations. URL: <https://www.e-ir.info/2024/12/26/a-decade-of-belt-and-road-initiative-chinas-motivations-and-indias-suspicions> (дата звернення: 01.04.2025).
14. Ahmadzada S. Ukraine War Fuels Resurgence of Modern "Silk Road". Carnegie Endowment for International Peace. URL: <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/06/silk-road-war-ukraine?lang=en> (дата звернення: 03.04.2025).
15. Ascensão F. et al. Environmental challenges for the Belt and Road Initiative. Nature Sustainability. 2018. Vol. 1, No. 5. P. 206–209. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41893-018-0059-3>
16. Ascensão F. et al. Environmental Challenges for the Belt and Road Initiative. Nature Sustainability. 2018. T. 1. № 5. С. 206–209.
17. Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects. AidData. URL: <https://www.aiddata.org/publications/banking-on-the-belt-and-road> (дата звернення: 27.03.2025).
18. Challenges and opportunities of the Middle Corridor. German Economic Team. URL: <https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor> (дата звернення: 04.04.2025).
19. Chang F. K. The Middle Corridor through Central Asia: Trade and Influence Ambitions. Foreign Policy Research Institute. URL: <https://www.fpri.org/article/2023/02/the-middle-corridor-through-central-asia-trade-and-influence-ambitions> (дата звернення: 02.04.2025).

20. Chart of the Day: Achievements of China-Europe freight trains in 10 years. CGTN. URL: <https://news.cgtn.com/news/2023-09-21/Achievements-of-China-Europe-freight-trains-in-10-years-1nha0mXGf0A> (дата звернення: 01.04.2025).
21. Chen J., Yang X., Wang M., Su M. Evolution of China's interaction with Middle Eastern countries under the Belt and Road Initiative. PLOS ONE. 2023. Vol. 18, No. 11. e0293426. DOI: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0293426>
22. Cheng G. China's digital silk road in the age of the digital economy: political analysis. Vestnik RUDN. International Relations. 2022. Vol. 22, No. 2. P. 271–287. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2022-22-2-271-287>
23. China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations. URL: <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (дата звернення: 04.04.2025).
24. China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations. URL: <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (дата звернення: 03.04.2025).
25. China's Position on Russia's Invasion of Ukraine. U.S.-China Economic and Security Review Commission. URL: <https://www.uscc.gov/research/chinas-position-russias-invasion-ukraine> (дата звернення: 04.04.2025).
26. Costa C. M. The Globalizing Discourse of the Belt and Road Initiative. In: The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics: The Case of The Belt and Road Initiative. Singapore : Springer Nature, 2023. P. 55–66.
27. Dashdorj N. Prospects for the China-Mongolia-Russia Economic Corridor under the Belt & Road Initiative. *Journal of Eurasian Studies*. – 2021. – Vol. 12, No. 2. – P. 132–144. – DOI: 10.1177/18793665211018256.

28. Dil S. A. Belt and Road Initiative: Advantages and Disadvantages for Indonesia. *Jurnal Diplomasi Pertahanan*. 2023. Vol. 9, No. 1. P. 39. DOI: <https://doi.org/10.33172/jdp.v9i1.4662>
29. Elish E., AboElsoud M. E. Assessing the Belt and Road Initiative's environmental footprint: an impact evaluation analysis of African member countries. *Humanities and Social Sciences Communications*. 2024. Vol. 11, No. 1. URL: <https://www.nature.com/articles/s41599-024-03401-x> (дата звернення: 30.03.2025).
30. EU contribution to the Partnership for Global Infrastructure and Investment. *International Partnerships*. URL: https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/eu-contribution-partnership-global-infrastructure-and-investment_en (дата звернення: 03.04.2025).
31. Feingold S. China's Belt and Road Initiative turns 10. Here's what to know. *World Economic Forum*. URL: <https://www.weforum.org/stories/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-ОПОШ-silk-road> (дата звернення: 25.03.2025).
32. Garciandía Igal D. Reshaping the International Economic Order. China's Belt and Road Initiative. *Anuario Latinoamericano – Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*. 2020. Vol. 10, No. 1. P. 39–54. DOI: <https://doi.org/10.17951/al.2020.10.39-54>
33. Grydehøj A. et al. Silk Road archipelagos: Islands of the Belt and Road Initiative. *Island Studies Journal*. 2020. Vol. 15, No. 2. P. 3–12. DOI: <https://doi.org/10.24043/isj.137>
34. Gul S., Umer S., Malik M. S. China's Belt and Road Initiative (BRI): Debt Quagmire or a Ridge Rope for Struggling Economies. *Global Economics Review*. 2018. Vol. III, No. I. P. 62–70. DOI: [https://doi.org/10.31703/ger.2018\(iii-i\).07](https://doi.org/10.31703/ger.2018(iii-i).07)
35. Guliyev F. Presidential Discourses on Regionalism in Azerbaijan: Turkic Solidarity and the Silk Road. *Nationalities Papers*. 2024. P. 1–21.

36. Guo X., Jia Z., Liu Y. Sino-Africa Cooperation under the Influence of the Belt and Road Initiative. *BCP Business & Management*. 2021. Vol. 16. P. 45–54. DOI: <https://doi.org/10.54691/bcpbm.v16i.245>
37. Haga K. Y. A. The Asian Infrastructure Investment Bank: A Qualified Success for Beijing's Economic Statecraft. *Journal of Current Chinese Affairs*. 2021. Vol. 50, No. 3. P. 391–421. DOI: <https://doi.org/10.1177/18681026211046967>
38. Haga K. Y. A. The Asian Infrastructure Investment Bank: A Qualified Success for Beijing's Economic Statecraft. *Journal of Current Chinese Affairs*. 2021. T. 50. № 3. С. 391–421.
39. Hlongwa L. N. Artificial intelligence and big data in the Maritime Silk Road Initiative: The road towards Sea Power 2.0. *Scientia Militaria*. 2021. Vol. 49, No. 2. DOI: <https://doi.org/10.5787/49-2-1329>
40. Hurley J., Morris S., Portelance G. Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. 2019. Vol. 3, No. 1. P. 139. DOI: <https://doi.org/10.24294/jipd.v3i1.1123>
41. Igal D. G. Reshaping the International Economic Order. China's Belt and Road Initiative. *Latinoamericano*. Vol. 39.
42. Imomnazar I. Impact of «One Belt, One Road» initiatives to the economy of Central Asian countries. *International Journal of Business & Economic Development*. 2018. Vol. 6, No. 2. DOI: <https://doi.org/10.24052/ijbed/v06nu02/art-03>
43. Jardine B. Why are there anti-China protests in Central Asia?. *Washington Post*. URL: <https://www.washingtonpost.com/politics/2019/10/16/why-are-there-anti-china-protests-central-asia/> (дата звернення: 01.04.2025).
44. Johnston L. A. The Belt and Road Initiative: what is in it for China?. *Asia & the Pacific Policy Studies*. 2019. Vol. 6, No. 1. P. 40–58. DOI: <https://doi.org/10.1002/app5.265>

45. Johnston, Lauren A. "The Belt and Road Initiative: what is in it for China?." *Asia & the Pacific Policy Studies* 6.1 (2019): 40-58.
46. Jones D. A. Revival of "Dollar Diplomacy" As United States Foreign Economic Policy in 2017: Tradeoffs Exchanged to Maintain Trade and Restore Peace Along the Tottering Western Pacific Rim. *Archives of Business Research*. 2017. Vol. 5, No. 9. DOI: <https://doi.org/10.14738/abr.59.3667>
47. Kalathil S. China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative by Nadège Rolland. *Journal of Democracy*. 2017. Vol. 28, No. 4. P. 170–174. DOI: <https://doi.org/10.1353/jod.2017.0076>
48. Komakech R. A., Ombati T. O. Belt and Road Initiative in Developing Countries: Lessons from Five Selected Countries in Africa. *Sustainability*. 2023. Vol. 15, No. 16. P. 12334. DOI: <https://doi.org/10.3390/su151612334>
49. Li B., Zhang Z., Zhang Z. The impact of the Belt and Road Initiative on green innovation and innovation modes: empirical evidence from Chinese listed enterprises. *Frontiers in Environmental Science*. 2024. Vol. 11. 1323888. DOI: <https://doi.org/10.3389/fenvs.2024.1323888>
50. Li H., Chen Y. Potential of the New Eurasian Land Bridge for Sino-European Trade. *Journal of Transport Geography*. – 2019. – Vol. 79. – P. 102460. – DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102460.
51. Li M., Liu W., Wang L. Currency risk analysis of Belt and Road Initiative countries. *PLOS ONE*. 2024. Vol. 19, No. 7. e0307209. DOI: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0307209>
52. Li-juan L. I. U. The Belt and Road Initiative working towards a global vision. *Journalism and Mass Communication*. 2016. Vol. 6, No. 2. P. 60–66.
53. Lindley D. Assessing China's Motives: How the Belt and Road Initiative Threatens US Interests. USAF. URL: <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/3111114/assessing-chinas-motives-how-the-belt-and-road-initiative-threatens-us-interests> (дата звернення: 01.04.2025).

54. Liu, Wei, and Hui Zhang, eds. *Regional Mutual Benefit and Win-win Under the Double Circulation of Global Value*. Singapore: Springer Singapore, 2019.
55. Madani S. The BRI and its implications for China's energy security: The Four AS model perspective. *International Journal of Energy Economics and Policy*. 2021. Vol. 11, No. 4. P. 549–559. DOI: <https://doi.org/10.32479/ijeep.11221>
56. Mapping Patterns of Dissent in Eurasia: Introducing the Central Asia Protest Tracker. The Oxus Society for Central Asian Affairs. URL: <https://oxussociety.org/mapping-patterns-of-dissent-in-eurasia-introducing-the-central-asia-protest-tracker/> (дата звернення: 04.04.2025).
57. Maro Z. M., Török Á. China's new silk road and Central and Eastern Europe – a systematic literature review. *Sustainability*. 2022. Vol. 14, No. 3. 1801. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14031801>
58. Mendez A., Forcadell F. J., Horiachko K. Russia–Ukraine crisis: China's belt road initiative at the crossroads. *Asian Business & Management*. 2022. Vol. 21, No. 4. P. 488–496. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41291-021-00179-0>
59. Muhammad A., Mike M. E. E., Idris M. B., Ishaq A. A., Abdullah A. K. The Belt and Road Initiative: implications for infrastructure development and economic integration in Eurasia. *Journal of Environmental Science and Economics*. 2023. Vol. 2, No. 2.
60. Muhammad Faisal. Asia and Competing Visions of Regional Order: Free and Open Indo-Pacific and Belt and Road Initiative. *Strategic Studies*. 2021. Vol. 40, No. 4. P. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.53532/ss.040.04.0066>
61. Murad M. China's initiatives from the Belt and Road Initiative to the Shanghai Cooperation Organization show its willingness to assume leadership – an analytical study from a power political strategy perspective. *Pakistan Journal of International Affairs*. 2023. Vol. 6, No. 3.

62. Mustafi M., Mulaj L. A. Assessment of public debt sustainability in the Balkan market. *Journal of Governance and Regulation*. 2023. Vol. 12, No. 4, special issue. P. 287–296. DOI: <https://doi.org/10.22495/jgrv12i4siart8>
63. Nasrulddin V. Prospects of Post-Conflict Foreign Direct Investments in Ukraine Through the Lens of Dunning's Eclectic Paradigm. *International Journal of Economics and Finance*. 2024. Vol. 16, No. 6. P. 1–43.
64. Nurhasanah S., Napang M., Rohman S. Analyzing American values in Belt and Road Initiative (BRI). *IJASOS – International E-journal of Advances in Social Sciences*. 2020. Vol. 5, No. 15. P. 1439–1447.
65. Poita Y. Opportunities and risks from the belt and road initiative in Ukraine. *Securitization and Democracy in Eurasia*. 2023. P. 313.
66. Prabhakar A. C. Analyzing the Impact of China's Belt and Road Initiative on South Pacific Countries' Pursuit of Self-Reliance and Sustainable Development. *Journal of International Cooperation and Development*. 2024. Vol. 7, No. 2. P. 117. DOI: <https://doi.org/10.36941/jicd-2024-0010>
67. Rahman Z. U. A comprehensive overview of China's belt and road initiative and its implication for the region and beyond. *Journal of Public Affairs*. 2022. Vol. 22, No. 1. e2298. DOI: <https://doi.org/10.1002/pa.2298>
68. Roznovska P. I., Yakubovskyi S. O. China-Ukraine economic relations in the context of Russian-Ukrainian war. 2024.
69. Schulhof V., Van Vuuren D., Kirchherr J. The Belt and Road Initiative (BRI): What will it look like in the future?. *Technological Forecasting and Social Change*. 2022. Vol. 175. 121306. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.121306>
70. Serafimov V., Stets O., Shkolyk A. Seaports in the BRI: Challenges, solutions and emerging regulations. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7. P. 14.
71. Sherazi T. Z., Mahmood A. The US policy shift from 'Pivot to Asia' to 'Free Indo-Pacific': Implications for Pakistan. *Asia-Pacific – Annual Research Journal*

- of Far East & South East Asia. 2021. Vol. 38. P. 1–21. DOI: <https://doi.org/10.47781/asia-pacific.vol38.iss0.2779>
72. Sherazi T. Z.; Mahmood A. The US Policy Shift from ‘Pivot to Asia’ to ‘Free Indo-Pacific’. Asia-Pacific ARJFESEA. 2021. T. 38. C. 1–21.
73. Should China have a role in ending the war in Ukraine?. Brookings. URL: <https://www.brookings.edu/articles/rivals-and-responders-the-us-china-and-global-crisis-management> (дата звернення: 03.04.2025).
74. Silin Y. et al. China’s economic interests in the “One Belt, One Road” initiative. SHS Web of Conferences. 2017. Vol. 39. P. 01025. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20173901025>
75. Singh S. BCIM Economic Corridor: Prospects and Challenges for Regional Integration. *Journal of Asian Security and International Affairs*. – 2019. – Vol. 6, No. 2. – P. 223–245. – DOI: 10.1177/2347797019847415.
76. Stanway D. China's Belt and Road plans losing momentum as opposition, debt mount – study. Reuters. URL: <https://www.reuters.com/world/china/chinas-belt-road-plans-losing-momentum-opposition-debt-mount-study-2021-09-29> (дата звернення: 28.03.2025).
77. Szyja P., Stach Ł. People’s Republic of China’s economic diplomacy instruments in Southeast Asia – chosen aspects.
78. Ullah I., Yousaf A., Ashraf M. I. USA’s Pivot to Asia and China’s Global Rebalancing through BRI. *Global Strategic & Securities Studies Review*. 2020. Vol. 5, No. 2. P. 31–38. DOI: [https://doi.org/10.31703/gsssr.2020\(v-ii\).04](https://doi.org/10.31703/gsssr.2020(v-ii).04)
79. Vuksanovic V. How Serbia Became China’s Dirty-Energy Dumping Ground. *Foreign Policy*. URL: <https://foreignpolicy.com/2021/07/16/serbia-china-ОПОШ-coal-copper-dirty-energy-dumping-ground> (дата звернення: 04.04.2025).
80. Wang Y., Song L. The China–Indochina Peninsula Economic Corridor and ASEAN Connectivity. *Asian Journal of Comparative Politics*. – 2020. – Vol. 5, No. 3. – P. 241–257. – DOI: 10.1177/2057891119889149.

81. Why Is Italy Withdrawing From China's Belt and Road Initiative?. Council on Foreign Relations. URL: <https://www.cfr.org/blog/why-italy-withdrawing-chinas-belt-and-road-initiative> (дата звернення: 02.04.2025).
82. Winter T. Geocultural Power: China's Belt and Road Initiative. Geopolitics. 2020. P. 1–24. DOI: <https://doi.org/10.1080/14650045.2020.1718656>
83. Wolf S. O. *The China-Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative: Concept, Context and Assessment*. – Cham: Springer, 2019. – 312 p. – DOI: 10.1007/978-3-030-14436-6.
84. World Bank. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC : World Bank Publications, 2019.
85. Xin L., Wang Y. Towards a green world: The impact of the Belt and Road Initiative on the carbon intensity reduction of countries along the route. Environmental Science and Pollution Research. 2022. P. 1–17. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11356-022-19880-z>
86. Yatsenko O., Aksyonova O., Osadchuk V. Innovation and Investment Cooperation between Ukraine and China. Journal of International Economic Policy. 2021. Vol. 35, No. 2.
87. Yilmaz Ş. The Trans-Caspian Middle Corridor: Economic and Geostrategic Implications for Central Asia. *Central Asian Survey*. – 2022. – Vol. 41, No. 4. – P. 531–551. – DOI: 10.1080/02634937.2022.2076883.
88. Yu H. China's Push for the BRI in a Changing World: Origins and Motivations. In: Understanding China's Belt and Road Initiative. Singapore : Springer Nature, 2024. P. 1–21.
89. Yu, Hong. "China's Push for the BRI in a Changing World: Origins and Motivations." Understanding China's Belt and Road Initiative. Singapore: Springer Nature Singapore, 2024. 1-21.

90. Zhan S. The Belt and Road Initiative from the Perspective of the History of the World. Regional Mutual Benefit and Win-win Under the Double Circulation of Global Value. 2019. P. 125–139.
91. Zhang J. International Economic Cooperation and Geopolitical Changes under the Belt and Road Initiative.
92. Zou L., Shen J. H., Zhang J., Lee C. C. What is the rationale behind China's infrastructure investment under the Belt and Road Initiative. Journal of Economic Surveys. 2022. Vol. 36, No. 3. P. 605–633. DOI: <https://doi.org/10.1111/joes.12441>

SUMMARY

The master's thesis consists of an introduction, three sections divided into eight subsections, conclusions, a list of references and appendices.

The introduction substantiates the relevance and novelty of the chosen research topic, defines the main goal and objectives of the study, outlines its structure, object, subject and chronological framework, describes the applied research methods and explains the practical significance of the work.

The first section, *“Theoretical and Conceptual Foundations of the Belt and Road Initiative”*, examines the origins of China’s global infrastructure strategy, the evolution of its political and economic goals, and the conceptual approaches that explain the Belt and Road Initiative (BRI) as an instrument of China's expanding influence.

The first subsection highlights the historical preconditions for the emergence of the BRI, its ideological roots, and the transformation of China’s foreign policy from a regional to a global strategy.

The second subsection analyses the main theoretical approaches used to study the BRI, including geopolitical, geoeconomic and institutional perspectives, and clarifies the key concepts and categories applied in the research.

The third subsection reviews the source base of the study, which includes official strategic documents of China, international analytical reports, research publications, statistical materials and media sources.

The second section, *“BRI in the System of International Relations and Global Security”*, focuses on the influence of the Belt and Road Initiative on contemporary world politics, regional stability and international partnerships.

The first subsection analyses the geopolitical motives of China and its aspirations to reshape the Eurasian political and economic landscape through infrastructure connectivity, investment projects and diplomatic tools.

The second subsection examines the global reactions to the BRI, assessing the positions of the EU, the United States, India and other regional actors that perceive the initiative either as an opportunity or as a strategic challenge.

The third subsection analyses the risks associated with BRI implementation, including debt dependence, political leverage, lack of transparency, and the social consequences observed in countries of Asia, Africa and Eastern Europe.

The third section, “*BRI in Eurasia and Ukraine’s Possible Role*”, examines how the initiative functions on the Eurasian continent and evaluates the potential implications for Ukraine.

The first subsection analyses China’s activity in Central Asia, the South Caucasus and Eastern Europe, focusing on regional logistics corridors, investment dynamics and political implications for partner states.

The second subsection evaluates Ukraine’s potential involvement in the BRI, considering its geographical position, transport capacity and cooperation history with China. It also identifies key risks related to political pressure, economic asymmetry, limited local participation in projects and issues of information and technological security.

The third subsection reviews how the full-scale Russian-Ukrainian war has transformed China’s approach to the region and created new constraints and opportunities for Ukraine’s future engagement with the BRI.

Based on the conducted analysis, the following conclusions were reached:

1. The Belt and Road Initiative is a multidimensional geopolitical and economic project driven by China’s strategic interest in reshaping global connectivity, enhancing influence in Eurasia and strengthening its role in international economic governance.
2. The BRI produces unequal effects among participating states. Along with infrastructure development and increased economic activity, many countries

face rising debt burdens, political pressure, limited local employment in Chinese-led projects and risks to their long-term sovereignty.

3. The initiative has significantly transformed the system of international relations by provoking competition among major powers, reshaping regional alliances and introducing new challenges to global security and economic stability.
4. Eurasia remains a central arena for BRI implementation. The region demonstrates both successful examples of infrastructure development and problematic cases involving financial dependence, social tensions and security concerns.
5. For Ukraine, participation in the BRI offers certain economic opportunities, particularly in logistics and trade. However, it also poses considerable risks, especially in the context of national security, political vulnerability and the country's long-term integration into Euro-Atlantic structures.
6. The full-scale Russian-Ukrainian war has considerably changed the regional political environment, limiting China's activity in Ukraine and strengthening the importance of balancing cooperation with China while safeguarding national sovereignty and strategic interests.

The research demonstrates that the Belt and Road Initiative is not solely an economic project but a complex instrument of modern geopolitics that requires careful assessment by countries considering participation. The findings can be used in further academic studies and in developing Ukraine's policy towards China and global infrastructure initiatives.