



АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

RELEVANT QUESTIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC POLICY

<https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.03.021>

УДК 332.1+338.2+339.7(510)

JEL: F21, F36, F63, H54, O53

В.Р. СІДЕНКО, д-р екон. наук, чл.-кор. НАН України,
головний науковий співробітник відділу моделювання
та прогнозування економічного розвитку
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»
вул. Панаса Мирного, 26, 01011, Київ, Україна
e-mail: v_sidenko@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4195-5351>

КИТАЙСЬКА ІНІЦІАТИВА «ПОЯС І ШЛЯХ» ЯК СИСТЕМНИЙ ІНСТРУМЕНТ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛІТИКИ МІЖНАРОДНОГО РОЗВИТКУ

Проаналізовано еволюцію китайської ініціативи «Пояс і шлях», основні зміни в її пріоритетах і механізмах реалізації. Виявлено головні тренди в стратегії упровадження великих міжнародних інфраструктурних проєктів Китаю, у її механізмах фінансування, їх вплив на процеси міжнародного економічного розвитку та інновацій. Визначено головні проблеми і перешкоди для реалізації вказаної ініціативи та її можливі перспективи.

Ключові слова: стратегічні ініціативи Китаю; ініціатива «Пояс і шлях»; міжнародний економічний розвиток; міжнародні інфраструктурні проєкти; міжнародні інвестиції.

В українському науковому просторі серед присвячених Китаю досліджень проблематика китайської ініціативи «Один пояс, один шлях», яку нині прийнято називати в її скороченому варіанті «Пояс і шлях», посідає одне з цільних місць. Ці питання розглядаються і в загальному контексті китайських геостратегій (Дем'янчук, 2018; Сабадан, 2018; Дікареєв, Шостак, 2018), і в кон-

Ц и т у в а н н я: Сіденко, В. (2025). Китайська ініціатива «Пояс і шлях» як системний інструмент реалізації політики міжнародного розвитку. *Економіка України*. 68. 03 (760). 21-49. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.03.021>

© Видавець ВД «Академперіодика» НАН України, 2025. Стаття опублікована на умовах відкритого доступу за ліцензією CC BY-NC-ND license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

кретному ракурсі українських інтересів (Захарін та ін., 2017; Smotrytska, 2020). Особливу увагу привертають опубліковані в Україні праці окремих китайських учених, присвячені впливу реалізації ініціативи на макроекономічні показники КНР (Цзі Чжі, Лимар, 2021), а також її позаекономічним впливам у аспекті поширення китайських цінностей (Сяо Ло, 2021). Водночас слід зазначити, що початок українсько-російської війни фактично призупинив публікацію вітчизняних досліджень за даною тематикою. Це має наслідком те, що важливі зрушення в процесі імплементації ініціативи «Пояс і шлях» фактично опинилися поза увагою наукової спільноти в Україні.

Отже, **мета статті** — здійснити головним чином емпіричний аналіз новітніх тенденцій у реалізації китайської ініціативи «Пояс і шлях», які виявили себе в період 2022—2024 рр., ідентифікувати на основі надійних емпіричних даних важливі еволюційні тренди в цій сфері, включаючи як нові досягнення, так і нові проблеми, визначити можливі перспективи її подальшого розвитку в контексті українських інтересів повоєнного економічного відновлення.

Ініціатива «Пояс і шлях» (Belt and Road Initiative — BRI), висунута восени 2013 р.¹, веде до створення низки суходільних і морських магістральних шляхів, які інфраструктурно зв'язують економіку Китаю з Європою, Західною, Південною і Південно-Східною Азією, а також Східною Африкою. Ідеться про створення інфраструктурних та інших передумов для пріоритетного розвитку економічних відносин з Китаєм — за рахунок зниження трансакційних витрат і ризиків, кращого забезпечення необхідними високоякісними факторами виробництва, а також створення осередків постійної комерційної присутності Китаю в різних частинах світу.

Звичайно, такі наміри не можуть не мати й супротивників, які часто звинувачують Китай у намірах економічної прив'язки держав — учасниць BRI до китайської економіки і виштовхування з ареалу китайського впливу західних конкурентів, принаймні тих, хто не бере в ній участі. Але це категорично заперечується китайським керівництвом, яке постійно наголошує на тому, що ця ініціатива слугує інтересам не лише Китаю, а й усього світу, від-

¹ Висунута у вигляді ідеї побудови Економічного поясу Шовкового шляху (Silk Road Economic Belt), здатного відродити старовинний — за китайської династії Хань — маршрут, що з'єднував Китай і всю Азію з Європою і Африкою й був розширений, включаючи морські шляхи, за наступних династій Тан, Сунь, Юань і Мін, а також морського Шовкового шляху XXI ст. (21st Century Maritime Silk Road), що в поєднанні й сформувало ініціативу «Пояс і шлях». Таким чином, уся ідея BRI ґрунтується на загальній цивілізаційній ідеї і певному типі ментальності («дух Шовкового шляху» — Silk Road spirit), яка уходить своїм корінням далеко в стародавню історію — до 140 року до н. е. (The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China, October 2023. BRF. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024)). Це необхідно брати до уваги, знайомлячись з численними критиками цього китайського проекту, які змальовують його як, головним чином, геополітичний проєкт Китаю (як приклад такого підходу див. Tudoroiu, 2024).

стоє принцип співробітництва, коли виграють усі (win-win cooperation), і має цілі, зафіксовані в Порядку денному сталого розвитку ООН до 2030 р.²

У цьому контексті привернемо увагу до трьох важливих моментів:

по-перше, надзвичайно активне залучення до реалізації цієї ініціативи більшості країн світу — майже півтори сотні країн³ шляхом укладання з ними угод про співробітництво в рамках цієї ініціативи⁴;

по-друге, створення (формальне заснування — у 2014 р., юридичне оформлення — у грудні 2015 р., початок операцій — у 2016 р.) дуже потужного фінансового інструменту для просування цієї ініціативи — **Азійського банку інфраструктурних інвестицій** (АБІІ)⁵ із штаб-квартирою в Пекіні та учасниками з 95 країн світу (членство ще 14 вже формально ухвалено);

по-третє, ініціатива «Пояс і шлях» стала важливим інструментом прагматичної економічної політики, спрямованої на стимулювання формування й розвитку альтернативної моделі процесу глобалізації (Глобалізація 2.0), так званої « нової ери міжнародного розвитку » (Zhao Xiaochun, 2018), що дістало в Китаї офіційну назву «Спільне майбутнє для людства» (Shared Future for Mankind).

Аналіз процесу еволюції BRI показує, що за роки свого функціонування ця ініціатива значно еволюціонувала⁶, диверсифікувалася, розвинула

² «Принцип спільного внеску», яким керується Китай стосовно ініціативи BRI, підкреслює, що «BRI є не однією з міжнародних програм допомоги Китаю чи геополітичним інструментом, а спільними зусиллями для спільного розвитку... Усі учасники дотримуються принципів відкритості та інклюзивності, рішуче виступаючи проти протекціонізму, односторонності та гегемонізму і працюючи разом, щоб створити всебічний, тривимірний ландшафт взаємозв'язку». Такою є офіційна позиція КНР (див. детальніше: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China, October 2023. BRF. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024)).

³ За даними офіційного веб-порталу BRI, станом на 30 жовтня 2024 р. учасниками ініціативи були 41 країна Азії, 52 країни Африки, 27 країн Європи (у тому числі Україна), 13 країн Північної Америки, 9 країн Південної Америки і 12 країн Океанії. (Belt and Road Portal. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/country> (дата звернення: 30.10.2024)).

⁴ Серед країн Європи такі угоди було укладено з 17 із 27 країн — членів ЄС, включаючи майже всіх нових його членів, що приєдналися після 2004 р., а також з Австрією, Грецією, Італією, Люксембургом і Португалією. У цілому вони відомі як Ініціатива «16+1» завдяки саміту 16 європейських країн і Китаю від 2016 р., коли були ініційовані угоди із співробітництва. Проте у 2023 р. Італія вийшла з цієї ініціативи. Також припинила участь у ній Естонія.

⁵ Станом на 31 грудня 2023 р. Asian Infrastructure Investment Bank має підписний акціонерний капітал обсягом 100 млрд дол., оплачений капітал — 19,41 млрд дол., сукупні активи — 53,79 млрд дол. (Asian Infrastructure Investment Bank Condensed Financial Statements (Unaudited) for the Three Months Ended March 31, 2023. 50 p. URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/financial-statements/.content/index/pdf/AIIB-Q1-2023-Financial-Statements-final.pdf>).

⁶ Щодо еволюції BRI та її адаптації до численних викликів у різних частинах світу див., зокрема: Ehteshami et al., 2024.

численні й багатоканальні зв'язки з іншими китайськими ініціативами у сфері міжнародного розвитку і фактично перетворилася на *комплексний механізм практичної реалізації китайської міжнародної стратегії розвитку для XXI століття*. У структурі цієї ініціативи виокремилися кілька ключових напрямів, навколо яких інтегрується в єдину систему досить розгалужена мережа механізмів і форм взаємодії не лише в суто економічній, але й в позаекономічних сферах діяльності (табл. 1).

У різноманітному комплексі механізмів BRI три аспекти заслуговують на особливу увагу. Насамперед, це *розвиток транспортних коридорів*, які останнім часом, через комплексність механізмів їх розвитку, починають називати «*економічними коридорами*». Їх значення пов'язане не лише з тим, що вони стали первинною основою, навколо якої виникла і розвивається сама ідея «Поясу і шляху», але й з тим, що саме інфраструктурний розвиток, поряд з розвитком інститутів економічної і позаекономічної діяльності, є двоєдиною базою для ефективного процесу розвитку взагалі. Таблиця 2 дає уявлення про масштабність діяльності BRI за цим ключовим напрямом.

Другим украй важливим аспектом є аналіз фінансових механізмів діяльності в рамках BRI та фінансового забезпечення реалізації її масштабних проєктів розвитку (табл. 3). У межах цієї ініціативи створено досить розгалужену мережу фінансування з використанням і державних, і недержавних форм акумуляції та вкладення капіталу. Ці механізми включають як налагодження й підтримання тісних постійних зв'язків між національними монетарними і фінансовими інститутами, так і утворення спеціалізованих фінансових інститутів BRI як фінансових інститутів з глобальною сферою діяльності, а також регіонально спеціалізованих установ.

Нарешті, третім важливим аспектом діяльності BRI, який заслуговує на особливу увагу, є виразний акцент останніх років на нових сферах взаємодії, які внаслідок поширення новітніх технологій визначатимуть майбутнє світової економіки. Інтенсивність діяльності в цій сфері підтверджують дані таблиці 4.

Отже, наведена в таблицях 1—4 інформація дає достатнє уявлення про масштабність політики розвитку, яка реалізується через механізми BRI, та його інституційні формати. Водночас ця картина, напевно, буде неповною, якщо не додати аналіз даних про масштаби інвестиційної діяльності в рамках цієї ініціативи та її динаміку в часі. У цьому контексті слід зазначити, що вже в початковий період становлення BRI цей проєкт розвивався досить динамічно. Так, у 2020 р., за даними китайського Green Belt and Road Initiative Center (Central University of Finance and Economics, Beijing), китайські інвестиції у рамках цієї ініціативи в цілому склали 47 млрд дол., у тому числі в країнах Східної Азії — 17,6 млрд, Західної Азії — 8,2 млрд, Африки на південь від Сахари — 7,2 млрд, Близького Сходу і Північної Африки — 5,8 млрд, Південної Америки — 4,2 млрд, Європи — 4,1 млрд, Північної Америки — 0,1 млрд дол. Ці показники, однак, означали помітне зменшення порівняно з піком

Таблиця 1. Ключові компоненти процесу диверсифікації і поглиблення взаємодії у рамках BRI

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проектів
1. Широка і поглиблена координація політики Ціль 17 сталого розвитку 2016—2030 ООН (зокрема, завдання 17.13—17.17)	Створення багаторівневого механізму координації політики і комунікації для узгодження стратегій розвитку, технологічної та економічної політики, а також адміністративних правил і стандартів	BRI інтегрована в низку резолюцій та рішень ООН, укладено угоди про співробітництво з ПРООН і ВООЗ. BRI узгоджена з Порядком денним ООН із сталого розвитку до 2030 р., Генеральним планом інфраструктурної зв'язаності АСЕАН до 2025 р. (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025), Прогнозом АСЕАН щодо Індотихоокеанського регіону, Порядком денним Африканського Союзу до 2063 р. і Стратегією Європейського Союзу щодо інфраструктурної зв'язаності Європи та Азії (the European Union's Strategy on Connecting Europe and Asia). Розширення співробітництва через великі багатосторонні платформи (форуми) у відносинах з країнами Азії, у тому числі АСЕАН, Африки, Латинської Америки і Карибського басейну, Центральної та Східної Європи, арабськими державами
2. Зростаюча зв'язаність інфраструктури Ціль 9 (зокрема, завдання 9.1, 9.4, 9.а, 9.с) сталого	Координація правил і стандартів Формування в усіх сферах багаторівневої та багатомісрної інфраструктурної мережі — наземної, морської, повітряної та кіберпростору —	Китай підписав нормативні документи з національними органами стандартизації, а також регіональними та міжнародними організаціями у сферах, що охоплюють цивільну авіацію, зміну клімату, агропродовольчий сектор, будівельні матеріали, електромобілі, нафто- і газопроводи, логістику, малі гідроелектростанції, океанографію, геодезію і картографування Включає шість коридорів, шість маршрутів, а також багато країн і портів. Цей процес не лише охоплює орієнтацію на «жорстке підключення» в інфраструктурі, а й

Продовження таблиці 1

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проєктів
розвитку 2016—2030 ООН	з метою зв'язування євразійського континенту з Тихим, Індійським і Атлантичним океанами та інтеграції суходільних і водних шляхів задля створення нових можливостей для розвитку міжнародного поділу праці, розширення глобального ринку і сприяння новому глобальному економічному зростанню Розвиток мережі суходільних економічних (транспортних) коридорів і маршрутів Забезпечення морської інфраструктурної зв'язаності через будівництво, розширення або реконструкцію морської портової інфраструктури Створення Повітряного шовкового шляху BRI (The Air Silk Road)	зміцнює так зване «м'яке підключення» через узгоджені правила і стандарти, а також зв'язки між людьми Див. табл. 2 Реалізовано або реалізуються великі проєкти — значного збільшення пропускної спроможності порту Пірей у Греції, перетворення на великий логістичний центр порту Гвадар у Пакистані, проєктування глибоководного порту Кяукпхю в М'янмі, збільшення пропускної спроможності сипучих вантажів у порту Хамбантота в Шрі-Ланці, глибоководного порту Леккі в Нігерії. Морська мережа BRI вже охоплює (станом на кінець червня 2023 р.) 117 портів у 43 країнах, на яких оперують понад 300 судноплавних компаній, портових підприємств і аналітичних центрів, що приєдналися до морської асоціації Шовкового шляху Створюється через двосторонні угоди про повітряний транспорт, які Китай підписав із 104 країнами — партнерами по BRI, так звану платформу співпраці BRI, відкриту в серпні 2020 р. за

Продовження таблиці 1

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проектів
3. Безперешкодна, зручна і ефективна торгівля Ціль 17 (зокрема, завдання 17.10—17.12), Ціль 9 (завдання 9.3, 9.5, 9.b) сталого розвитку 2016—2030 ООН	Створення інтермодальних транспортних каналів З'єднання цифрової інфраструктури і побудова Цифрового шовкового шляху (Silk Digital Road) Лібералізація торгівлі та спрощення торговельних процедур	ініціативою Управління цивільної авіації Китаю Залізничний експрес Китай — Європа (China — Europe Railway Express): 86 маршрутів з'єднують увесь євразійський континент з понад 200 містами 25 країн Європи. Експрес-лінія «Китай — Європа суша — море» (China — Europe Land — Sea Express Line). Новий міжнародний торговельний коридор «суша — море» (New International Land-Sea Trade Corridor) забезпечує доставку вантажів у понад 300 портів і більш як 100 країн світу. Нова євразійська швидкісна дорога «суша — море» Ляньюньган — Хоргос (Lianyungang — Khorgos New Eurasian Land — Sea Expressway) Див. позицію 6 «Стабільний прогрес у нових сферах» Ініціатива сприяння безперешкодному торговельному співробітництву вздовж «Поясу і шляху», до якої станом на кінець серпня 2023 р. приєдналося понад 80 країн і міжнародних організацій. Китай підписав 21 угоду про вільну торгівлю з 28 країнами і регіонами. 1 січня 2022 р. набула чинності Угода про регіональне всеосяжне економічне партнерство (Regional Comprehensive Economic Partnership — RCEP). RCEP і BRI перетинаються і доповнюють одна одну

Продовження таблиці 1

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проектів
4. Різноманітна динаміка фінансової інтеграції Ціль 17 (зокрема, завдання 17.3—17.5) сталого розвитку 2016—2030 ООН	Підтримання стабільності глобальних ланцюгів поставок, промислова кооперація Промислова кооперація, яка стає можливою завдяки стабільним ланцюгам поставок і безперешкодній торгівлі Сприяння розвитку різноманітних механізмів фінансування для підтримки співробітництва в рамках BRI, створення довгострокової, стабільної і сталої інвестиційної та фінансової системи, здатної контролювати ризики. Заснування для цієї мети низки спеціалізованих фінансових інститутів BRI	Взаємопов'язані міжнародні транспортні коридори, створені в рамках BRI, відіграють важливу роль у підтримці стабільності й розвитку глобальних ланцюгів поставок. Інновації у митному оформленні, такі як Партнерство між митницею і залізничними операторами для безпечного й прискореного оформлення вантажів, що перевозяться CR Express (C-TOP) Співпраця в розвитку промислових потужностей у традиційних і нових галузях (цифрова економіка, нові транспортні засоби, ядерна енергетика і технології, зв'язок 5G). Будівництво енергоблоків АЕС з використанням китайської ядерної технології (Пакистан). Китайськими підприємствами спільно з урядами і підприємствами країн-партнерів створено понад 70 індустриальних парків за межами КНР, зокрема у Малайзії, Індонезії, ОАЕ, Єгипті Створено механізми багатосторонньої фінансової співпраці за участю банків; спеціалізовані фінансові інститути BRI — Фонд Шовкового шляху (SRF) і Азійський банк інфраструктурних інвестицій; міжнародні фонди економічного співробітництва з країнами-партнерами; спеціалізовані кредитні лінії китайських банків, призначені для фінансування проектів BRI; спеціалізовані механізми зеленого фінансування; мережі дослідницьких, дорадчих і допоміжних фінансових установ (детальніше див. табл. 3)

Продовження таблиці 1

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проектів
5. Міцні основи для зв'язків між людьми Ціль 4 (зокрема, завдання 4.7, 4.a—4.c) і Ціль 17 (зокрема, завдання 17.6—17.8) сталого розвитку 2016—2030 ООН	Забезпечення стійкості боргової системи	Китай і 28 країн ухвалили Керівні принципи фінансування розвитку «Поясу і шляху», заохочуючи приділяти значну увагу питанню боргової стійкості та підвищенню спроможності управління боргами. Китай опублікував Рамкову систему стійкості боргу для країн — учасниць BRI (Debt Sustainability Framework for Participating Countries of the Belt and Road Initiative) для можливого використання на добровільній основі
	Створення надійної культурно-ціннісної основи для ефективного розвитку співпраці в рамках BRI	Розширення і поглиблення обмінів у сферах культури, туризму, освіти, аналітичних центрів і ЗМІ, сприяння взаємному навчанню між цивілізаціями, культурній інтеграції та інноваціям
	У сфері культури і туризму	Створено Міжнародну лігу театрів Шовкового шляху; Міжнародний музейний альянс Шовкового шляху; Мережу мистецьких фестивалів Шовкового шляху, Міжнародний бібліотечний альянс Шовкового шляху, Міжнародний альянс художніх музеїв і галерей Шовкового шляху
	У сфері освіти	До кінця червня 2023 р. Китай підписав угоди з 45 країнами-учасницями про взаємне визнання ступенів вищої освіти. Створено програму Шовкового шляху в рамках стипендійної програми китайського уряду; відкрито 313 Інститутів Конфуція і 315 класів Конфуція в 132 країнах-партнерах на базі китайських університетів і коледжів
	У сфері науки і досліджень	Китай і ЮНЕСКО регулярно проводять Міжнародний молодіжний форум з творчості й спадщини вздовж Шовкового шляху, а також заснували

Продовження таблиці 1

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проектів
6. Стабільний прогрес у нових сферах завдання 6.5, 6.a), Ціль 7 (завдання 7.2, 7.a, 7.b), Ціль 9 (завдання 9.5), Ціль 12 (завдання 12.4, 12.5, 12.a), Ціль 13 (завдання 13.1—13.3, 13.a, 13.b), Ціль 14 (завдання 14.1, 14.2), Ціль 15 (завдання 15.1), Ціль 17 (завдання 17.6—17.9) сталого розвитку 2016—2030 ООН 7. Інші пріоритети Ціль 1 (зокрема, завдання 1.1, 1.2, 1.a, 1.b), Ціль 2 (зокрема, завдання	У сфері ЗМІ та діяльності недержавних організацій (НДО) Поширення співробітництва в рамках ініціативи на нові перспективні сфери і впровадження інноваційних форм взаємодії країн-партнерів Глобальна продовольча проблема і управління агропродовольчим сектором	молодіжний дослідницький грант Шовкового шляху. Створено Університетський альянс і Альянс міжнародних наукових організацій (ANSO) в рамках BRI; Консультативну раду Форуму міжнародної співпраці «Пояс і шлях»; Асоціацію аналітичних центрів Шовкового шляху (Silk Road Think Tank Association); Мережу досліджень «Пояс і шлях» (Belt and Road Studies Network) Створено Медіа-спільноту «Пояс і шлях»; Мережу новин «Пояс і шлях» за участі ЗМІ Китаю і країн-партнерів; Мережу співпраці неурядових організацій Шовкового шляху Робота над розбудовою «Шовкового шляху охорони здоров'я» (Health Silk Road) і глобальної спільноти здоров'я для всіх. Ухвалення Керівництва щодо просування «Зеленого поясу і шляху» (Green Belt and Road) і Керівних принципів спільного сприяння зеленому розвитку «Поясу і шляху». Спеціальний план розвитку співпраці в галузі наукових і технологічних інновацій «Пояс і шлях». Створення Цифрового Шовкового шляху (Digital Silk Road). Співробітництво в освоєнні космосу. Новітня пропозиція — Глобальна ініціатива управління розвитком штучного інтелекту (Global AI Governance Initiative **) (див. детальніше табл. 4) Китай оприлюднив «Бачення та дії щодо спільного сприяння сільськогосподарському співробітництву на просторі ініціативи «Пояс і шлях» з країнами-партнерами, підписав понад

Закінчення таблиці 1

Головні напрями розвитку BRI * та їх кореляція з Цілями сталого розвитку 2016—2030 ООН	Ключові завдання і проекти розвитку	Приклади найбільших реалізованих або поточних проектів
2.4, 2.a), Ціль 3 (завдання 3.1—3.4, 3.b—3.d) сталого розвитку 2016—2030 ООН	Здійснення соціальних і гуманітарних проектів	100 документів про співпрацю в галузі сільського господарства і рибальства з майже 90 країнами-партнерами і міжнародними організаціями За останні 10 років китайські фірми запустили понад 300 проектів з подолання бідності, охорони здоров'я та реабілітації

* Подані згідно з формулюваннями документів III Форуму BRI 2023 року; ** Global AI Governance Initiative. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1019/c127-1231.html

Джерело: складено автором за: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China, October 2023. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024) та інших матеріалів III Форуму з міжнародного співробітництва в рамках ініціативи «Пояс і шлях» (The Third Belt and Road Forum on International Cooperation Documents, 2023. URL: <http://www.beltandroadforum.org/english/127/index.html>).

Таблиця 2. Економічні (транспортні) коридори і маршрути в рамках BRI

Назва коридору / маршруту	Великі проекти
Китайсько-пакистанський економічний коридор	Реалізовано: автомагістраль Пешавар — Карачі (ділянка Суккур — Мултан); фаза II шосе Каракорум (ділянка Хавеліан — Такот); Лахорська помаранчева лінія метро; вугільні електростанції: Сахівал, Порт Касім, Тар і Хаб; проект Mehra DC transmission; Калотська ГЕС; особлива економічна зона Рашакай
Новий Євразійський наземний міст	Реалізовано: ділянка Белград — Новий Сад залізниці Угорщина — Сербія в Сербії; на ділянці Будапешт — Келебія в Угорщині розпочато укладання колії; Пелешацький міст у Хорватії; автомагістраль Західна Європа — Західний Китай; ділянка Смоковаца — Матешево траси Бар — Боляре в Чорногорії

Назва коридору / маршруту	Великі проекти
Китайсько-Індокитайський економічний коридор	<i>Реалізовано:</i> Китайсько-лаоська залізниця; високошвидкісна залізниця Джакарта — Бандунг як флагманський проект співпраці BRI між Китаєм та Індонезією. <i>Розпочато будівництво:</i> залізниця Китай — Таїланд (ділянка Бангкок — Накхонратчасіма)
Китайсько-монгольсько-російський економічний коридор	<i>Реалізовано:</i> автомобільний міст Хейхе — Благовещенськ; залізничний міст Тунцзян — Нижньоленінське, що з'єднує Китай і Росію; східний газопровід Китай — Росія. <i>Реалізується:</i> Китай, Росія і Монголія офіційно запустили техніко-економічне обґрунтування модернізації та розвитку центральної залізниці економічного коридору Китай — Монголія — Росія
Економічний коридор Китай — Центральна Азія — Західна Азія	<i>Реалізовано:</i> автомагістраль Китай — Киргизстан — Узбекистан; газопровід Китай — Центральна Азія. Залізничні лінії транспортування зерна і нафти між Північним Казахстаном і Китаєм працюють разом із залізничним експресом Китай — Європа
Економічний коридор Бангладеш — Китай — Індія — М'янма	<i>Реалізовано:</i> трубопровід сирої нафти і газу Китай — М'янма. <i>Реалізуються:</i> ділянка Мусе — Мандалай залізниці Китай — М'янма; ділянка Мандалай — Кяукпхю; будівельні проекти в Бангладеш, зокрема міст дружби Бангладеш — Китай і залізничний маршрут Дохазарі — Кокс Базар
Транспортна інфраструктура в Африці	<i>Реалізовано:</i> залізниця Момбаса — Найробі; залізниця Аддіс-Абеба — Джибуті; <i>Нові проекти *:</i> залізнична колія Лагос — Калабар у Нігерії; розширення залізничної колії стандартної ширини і 15 проектів будівництва автодоріг у Кенії; проект високошвидкісної залізничної магістралі в Марокко; ревіталізація залізничної магістралі TAZARA в Танзанії та Замбії

* Ухвалені на IX Форумі Співробітництва Китай — Африка (вересень 2024).

Джерело: складено автором за: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. October 2023. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024); Dent, 2024a; 2024b.

Таблиця 3. Фінансові механізми підтримки діяльності в рамках BRI

Види фінансового механізму	Приклади впровадження механізму
Міжбанківські механізми багатосторонньої фінансової співпраці	Банк розвитку Китаю (<i>China Development Bank — CDB</i>), за участю якого створено: Міжбанківський консорціум Китаю та Центральної і Східної Європи; Міжбанківську асоціацію Китаю і арабських країн; Міжбанківську асоціацію «Китай — АСЕАН»; механізм міжбанківської співпраці АСЕАН-3; Китайсько-африканську міжбанківську асоціацію; Асоціацію фінансових установ розвитку Китаю та країн Латинської Америки і Карибського регіону
Спеціалізовані фінансові інститути BRI	Фонд Шовкового шляху (<i>Silk Road Fund — SRF</i>): до кінця червня 2023 р. уклав угоди щодо 75 проєктів із запланованими інвестиціями близько 22 млрд дол. Азійський банк інфраструктурних інвестицій (<i>Asian Infrastructure Investment Bank — AIIB</i>): кількість членів АІІВ досягла 109 (з них 95 мають статус повноцінних членів, виконавши всі фінансові зобов'язання в контексті входження до банку); банк схвалив 227 проєктів із загальним обсягом інвестицій 43,6 млрд дол. у сферах транспорту, енергетики, охорони здоров'я та ін., надаючи інвестиційну і фінансову підтримку для інфраструктурного зв'язку, сталого економічного і соціального розвитку
Міжнародні фонди економічного співробітництва з країнами-партнерами	Працюють: Китайсько-Євразійський фонд економічного співробітництва; Фонд співробітництва Китаю з країнами Латинської Америки та Карибського басейну; Фонд інвестиційного співробітництва Китаю з Центральною та Східною Європою; Інвестиційний фонд співробітництва «Китай — АСЕАН»; Інвестиційний фонд промислового співробітництва Китаю з країнами Латинської Америки та Карибського басейну; Китайсько-Африканський фонд промислового співробітництва. Ці фонди сприяють ефективному розширенню каналів інвестицій та фінансування для країн-партнерів
Спеціалізовані кредитні лінії китайських банків, призначені для фінансування проєктів BRI	Китайський банк розвитку і Експортно-імпортний банк Китаю (<i>China Eximbank</i>): створили спеціальні кредити для BRI. До кінця 2022 р. CDB надав прямі фінансові послуги для понад 1300 проєктів BRI, об'єднавши всі види

* Механізми зеленого інвестування в рамках BRI детально описуються в: Green Development Guidance for BRI Projects Baseline Study Report, December 2020. BRI International Green Development Coalition, 2020 Policy Study Series. 95 p. URL: http://en.brigc.net/Reports/Report_Download/202012/P020201201717466274510.pdf
Джерело: складено автором за: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. October 2023. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024); інтернет-ресурси відповідних установ фінансового сектору.

Таблиця 4. Взаємодія країн — учасниць BRI в нових перспективних сферах

Сфери взаємодії	Основні результати взаємодії
У сфері охорони здоров'я	<i>Китай підписав:</i> Меморандум про взаєморозуміння з ВООЗ щодо співпраці в галузі охорони здоров'я в країнах-партнерах BRI; угоди про співпрацю в галузі охорони здоров'я з більш як 160 країнами і міжнародними організаціями. <i>Ініціював або брав участь:</i> у дев'яти міжнародних і регіональних механізмах співпраці в галузі охорони здоров'я, включаючи Китайсько-Африканську співпрацю в галузі охорони здоров'я, Китайсько-арабську співпрацю в галузі охорони здоров'я і співпрацю «Китай — АСЕАН» у сфері охорони здоров'я. <i>Створено:</i> Альянс розвитку спеціалістів у сфері охорони здоров'я «Пояс і шлях»; Альянс співробітництва лікарень у рамках ініціативи «Пояс і шлях»; дослідницьку мережу політики охорони здоров'я «Пояс і шлях»; Ініціативу партнерства «Пояс і шлях» у галузі вакцин проти COVID-19 за участю 31 країни
У сфері зеленого, низьковуглецевого розвитку	Меморандум про взаєморозуміння з Програмою охорони навколишнього середовища ООН щодо побудови «Зеленого поясу і шляху». Угоди про екологічну співпрацю з більш як 30 країнами і міжнародними організаціями. <i>Створено:</i> Партнерство «Пояс і шлях» у сфері зеленого розвитку разом з 31 країною; Міжнародну коаліцію зеленого розвитку в рамках ініціативи «Пояс і шлях» за участю понад 150 партнерів з більш як 40 країн; Енергетичне партнерство «Пояс і шлях» з 32 країнами; Платформу Big Data Service «Пояс і шлях» із захисту екології та навколишнього середовища; Центр обміну і передачі екологічних технологій «Пояс і шлях». Китай узяв зобов'язання припинити будівництво нових вугільних електростанцій за кордоном і активно створювати екологічні фінансові платформи. <i>Промування:</i> ініціативи співробітництва Південь-Південь «Пояс і шлях» щодо зміни клімату: 47 меморандумів про взаєморозуміння щодо зміни клімату з 39 країнами-партнерами; демонстраційні зони щодо технологій з низьким вмістом вуглецю в Лаосі, Камбоджі та Сейшельських островах; понад 70 проектів з пом'якшення наслідків зміни клімату і адаптації до них з понад 30 країнами, що розвиваються; ініціативи підтримки енергетичного переходу «Пояс і шлях» зеленими фінансами (травень 2023 р.) Ексімбанку Китаю разом з Китайським банком розвитку, Корпорацією експортно-кредитного страхування Китаю та ін.

Сфери взаємодії	Основні результати взаємодії
Співробітництво в науково-технічних інноваціях	Спеціальний план розвитку співпраці в галузі наукових і технологічних інновацій «Пояс і шлях» (жовтень 2016 р.). План дій щодо співпраці в галузі наукових і технологічних інновацій «Пояс і шлях» (травень 2017 р.), спрямований на підвищення інноваційної спроможності в країнах — учасниках BRI за допомогою спільних досліджень, передачі технологій, обмінів у сфері науки, технологій і культури, а також співробітництва між високотехнологічними індустріальними парками. Міжурядові угоди Китаю про науково-технічне співробітництво з понад 80 країнами — партнерами BRI (станом на кінець червня 2023 р.). <i>Альянс міжнародних наукових організацій</i> (Alliance of International Science Organizations — ANSO), за участі якого створено: дев'ять транскордонних платформ передачі технологій, орієнтованих на АСЕАН, Південну Азію, арабські країни, Африку, Латинську Америку та інші регіони; 23 демонстраційні центри сільськогосподарських технологій і понад 50 спільних лабораторій BRI у 22 африканських країнах у таких сферах, як сільське господарство, нова енергетика й охорона здоров'я, саме за допомоги Китаю. Угода з Всесвітньою організацією інтелектуальної власності (ВОІВ) про посилення співробітництва BRI у сфері інтелектуальної власності
Цифровий Шовковий шлях (Digital Silk Road)	<i>Підписано (станом на кінець 2022 р.):</i> Меморандум про взаєморозуміння щодо побудови Цифрового Шовкового шляху з 17 країнами. Меморандум про взаєморозуміння щодо співпраці в галузі електронної комерції з 30 країнами. Меморандум про взаєморозуміння щодо тіснішої інвестиційної співпраці в цифровій економіці з 18 країнами й регіонами. <i>Запропоновано:</i> Глобальну ініціативу з безпеки даних. Ініціативу міжнародного співробітництва в цифровій економіці «Пояс і шлях». Ініціативу з побудови партнерства АСЕАН і Китаю щодо співпраці в цифровій економіці. Ініціативу співпраці між Китаєм і Лігою арабських держав щодо безпеки даних. Ініціативу співробітництва у сфері безпеки даних Китаю і Центральної Азії. Рамкову програму партнерства з цифрової економіки БРІКС. Китай взяв на себе провідну роль у розробці Рамкової основи стандартів транскордонної електронної комерції. <i>Робота над створенням цифрових коридорів:</i> Китай прокладає декілька міжнародних підводних кабелів, побудував 130 транскордонних наземних кабельних систем.

Закінчення таблиці 4

Сфери взаємодії	Основні результати взаємодії
Співробітництво в освоєнні космосу	Китай розгорнув велику кількість базових станцій 5G, центрів обробки даних, центрів хмарних обчислень і розумних міст, а також сприяв цифровій модернізації та трансформації традиційної інфраструктури, такої як порти, залізниці, шосе, енергетичні мережі й об'єкти водозбереження. <i>Успішно реалізовано:</i> великі проекти, що мають ключове значення для цифровізації; Інформаційна гавань Китай — АСЕАН (<i>China-ASEAN Information Harbor</i>); Цифрова платформа для залізничного експресу Китай — Європа (<i>China-Europe Railway Express</i>); Китайсько-арабський онлайн Шовковий шлях (<i>China-Arab Online Silk Road</i>); Платформа даних DBAR Big Earth Data Platform, що здійснює багатомовний обмін даними <i>Реалізуються:</i> створення космічного інформаційного коридору BRI (<i>Belt and Road Initiative Space Information Corridor</i>); будівництво телепортів, що з'єднують Південну Азію, Африку, Європу і Америку, а також супутникових наземних станцій та іншої космічної інфраструктури. Через Регіональний освітній центр космічної науки і техніки в Азії та Тихоокеанському регіоні (КНР), який діє під егідою ООН, Китай підготував велику кількість фахівців у галузі космосу для країн-партнерів. Разом з іншими країнами і регіонами Китай побудував Спільний центр дослідження Місяця і глибокого космосу між Китаєм і країнами Ради співробітництва арабських держав Перської затоки (<i>Cooperation Council for the Arab States of the Gulf — GCC</i>), Спільний центр моніторингу космічного сміття Китаю і ОАЕ, Центр співпраці Ланканг-Меконг для збирання даних спостереження Землі, Прикладний центр Китаю і АСЕАН для здійснення супутникового дистанційного зондування і Китайсько-африканський центр співпраці щодо застосування супутникового дистанційного зондування. <i>Функціонують:</i> платформа CNSA-GEO; платформа аналізу і раннього попередження про типові метеорологічні катастрофи Belt and Road; хмарна платформа дистанційного зондування природних ресурсів <i>Satellite Remote Sensing</i>, якими користуються багато країн — партнерів по BRI

Джерело: складено автором за: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. October 2023. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024); інтернет-ресурси відповідних установ.

2015 р., коли загальна сума китайських інвестицій була на 78 млрд дол. більшою, і на 54 % були нижчими за показник 2019 р.⁷

З об'єктивних причин, пов'язаних із запровадженням значних карантинних обмежень, початок пандемії COVID-19 зумовив істотне зменшення китайських інвестицій у рамках BRI. Після закінчення пандемії негативний вплив на цю динаміку стали справляти загальна криза міжнародної безпеки і зростаюча геополітична конфронтація великих держав. Проте слід зазначити, що кількісно оцінити цей негативний вплив складно, оскільки після 2020 р. відсутні опубліковані статистичні дані щодо інвестицій за проектами BRI, а наводяться лише загальні дані про інвестиції у країни — його члени, які, звичайно, є помітно вищими за інвестиції власне за проектами, ухваленими в рамках BRI⁸. У цьому зв'язку більш раціонально відстежувати динаміку співробітництва в рамках ініціативи за інвестиціями в рамках спеціалізованих фінансових інституцій BRI.

Інвестиційна активність Фонду Шовкового шляху (Silk Road Fund) характеризується тенденцією до зростання кількості інвестиційних проектів: якщо у 2015 р. їх було сім на загальну суму, трохи більшу за 5 млрд дол., то станом на кінець червня 2024 р. — вже понад 70 проектів на суму 24,3 млрд дол., понад половину яких направлено в сектор інфраструктури і майже чверть — у енергетику⁹. Проте зміна нахилу кривої зростання інвестицій однозначно свідчить про істотне гальмування темпів їх приросту (рис. 1).

Станом на кінець жовтня 2024 р. Азійський банк інфраструктурних інвестицій мав у своєму портфелі 286 схвалених проектів (рис. 2) загальною вартістю 54,87 млрд дол.; на розгляді перебуває ще 75 проектів¹⁰. Як бачимо, за останні роки річна кількість схвалюваних проектів дещо зменшилася порівняно з

⁷ Buchholz K. Belt & Road Initiative: China's Belt and Road Investment Map. *Statista*. 2021. Jun 14. URL: https://www.statista.com/chart/16075/the-share-of-bri-investment-destinations/?utm_source=Statista+Newsletters&utm_campaign=7e743d9d76-A%E2%80%A6 (дата звернення: 15.10.2024); Nedopil Ch. China's Investments in the Belt and Road Initiative (BRI) in 2000. Beijing: IIGF Green Belt and Road Initiative Center. URL: <https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2021/01/China-BRI-Investment-Report-2020.pdf>

⁸ За оцінками China Global Investment Tracker, який складає Американський інститут підприємництва (American Enterprise Institute), загальний обсяг інвестицій, здійснених Китаєм у відносинах з країнами — членами BRI, загалом становить 409 731 млн дол. (758 проектів), а разом з вартістю контрактів на будівництво — 1 028 581 млн дол. (2203 проекти) (China Global Investment Tracker. *AEI*. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата звернення: 29.10.2024)).

⁹ The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. October 2023. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. P. 13. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024); Silk Road Fund Investment Portfolio. *Silk Road Fund*. URL: <https://www.silkroadfund.com.cn/enweb/tzdt/tzgl/index.html> (дата звернення: 23.10.2024).

¹⁰ Project Summary as at October 24, 2024. *AIIB*. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html> (дата звернення: 24.10.2024).



Рис. 1. Динаміка інвестиційних проектів Фонду Шовкового шляху у 2015—2023 рр.
Джерело: адаптовано автором за: The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. October 2023. *The Third Belt and Road Forum for International Cooperation*. P. 17. URL: www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html (дата звернення: 16.10.2024).



Рис. 2. Динаміка інвестиційних проектів, ухвалених для фінансування АІІВ у 2016—2024 рр. (суми інвестицій за 2024 р. наведено за 30-ма з ухвалених 34 проектів)
Джерело: складено автором за: 2023 AIIB Annual Report. AIIB. 150 p. URL: https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2023/_common/pdf/2023-AIIB-Annual-Report-final.pdf; Project Summary. Status as at October 24, 2024. AIIB. URL: <https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html> (дата звернення: 24.10.2024).

максимумом 2021 р. Низхідний тренд цих інвестицій можна спостерігати з 2020 р., за винятком стрибка загальної суми ухвалених інвестицій у 2023 р.¹¹

Слід звернути увагу на секторальні пріоритети проектного фінансування з боку АІІВ. У його структурі за період 2016—2023 рр. лідирували проекти за механізмом кризового відновлення в період COVID-19 (Crisis Recovery Facility — CRF). У цілому це 68 проектів (у тому числі 35 було спрямовано на забезпечення стійкості та фінансування пріоритетів політики, 15 — на покриття фінансових потреб і проблем з ліквідністю і 18 — на фінансування охорони здоров'я), проекти у сфері енергетики (55), транспорту (43) і мультисекторні проекти (42). На вказані чотири пріоритетні сфери фінансування разом припадає майже 83 % усіх ухвалених за зазначений період проектів.

Водночас слід наголосити, що у 2020 р. АІІВ ухвалив свою Корпоративну стратегію 2020, яка орієнтує на фінансування створення інфраструктури майбутнього (Infrastructure for Tomorrow — i4t). Ця стратегія націлює на здійснення інвестицій у вирішення чотирьох наскрізних (тобто характерних для проектів у різних секторах) проблем: 1) створення зеленої інфраструктури (на неї припадає в цілому 154 проекти, або 84,1 % від загальної кількості ухвалених проектів за винятком кредитування за механізмом кризового відновлення в період COVID-19 і спеціальними операціями); 2) забезпечення сполученості та регіонального співробітництва — 44 проекти (24 %); 3) розвиток високотехнологічної інфраструктури — 49 проектів (26,8 %), мобілізація приватного капіталу для здійснення інвестицій — 87 проектів (47,5 %)¹². Останнє завдання набуває дедалі більшого значення, зважаючи на наміри диверсифікувати джерела акумуляції інвестиційних коштів і відійти від домінування державних інвестицій у проектному фінансуванні.

Останнім часом в умовах зростаючого глобального протистояння й геополітичної конкуренції за вплив на країни Глобального Півдня Китай нарощує зусилля з активізації політики BRI на африканському континенті, що має виняткове стратегічне значення з огляду на швидке зростання людського і економічного потенціалів країн Африки в сучасному світі та потенційну місткість африканського ринку, який дедалі більше інтегрує національні ринки країн Африки. У цьому контексті III Форум Співробітництва Китай — Африка (вересень 2024 р.) ознаменував взяття Китаєм зобов'язань на виділення понад 50 млрд дол. протягом наступних трьох років у рамках укладених контрактів, меморандумів про взаєморозуміння і підписаних угод про участь у проектах BRI в країнах Африки (серед них найбільші реципієнти — Кенія, Нігерія, Танзанія, Замбія, Зімбабве). Ці проекти передбачають інвестиції, зокрема, у будівництво залізничної колії Лагос — Калабар у Нігерії, розширення залізничної колії стандартної ширини і 15 проектів будівни-

¹¹ Цей «стрибок» відображає насамперед помітне зростання суми знов ухвалених проектів, проте реально виділена протягом 2023 р. сума (5,75 млрд дол.) була значно меншою, ніж у 2022 р. (6,42 млрд дол.).

¹² 2023 AIIB Annual Report. 150 p. P. 4. URL: https://www.aiib.org/en/news-events/annual-report/2023/_common/pdf/2023-AIIB-Annual-Report-final.pdf

цтва автодоріг у Кенії, проект високошвидкісної залізничної магістралі в Марокко, ревіталізацію залізничної магістралі TAZARA в Танзанії і Замбії, здійснення проекту з відновлювальної енергетики потужністю 220 мВт і будівництво двох сонячних електростанцій у Замбії, а також сонячної електростанції потужністю 100 мВт у Ботсвані¹³.

Оцінка загального впливу реалізації BRI на економічний розвиток країн-учасниць і світову економіку в цілому є досить складною проблемою, зважаючи на постійну диверсифікацію механізмів цієї ініціативи і наявність множинних каналів її як прямого, так і опосередкованого впливу на процес розвитку. Одна з таких спроб була реалізована в рамках спеціального дослідницького проекту Світового банку¹⁴. Це дослідження стверджувало, що до введення в дію BRI економіки країн, розташованих уздовж шести коридорів ініціативи, торгували одна з одною і рештою світу в середньому на 30 % менше, і вони мали на 70 % менший потенціал поглинання прямих іноземних інвестицій. Розрахунки вказували, що проекти транспортної інфраструктури в рамках BRI зменшують світові торговельні витрати на 1,8 %, а торговельні витрати вздовж економічного коридору Китай — Центральна Азія — Західна Азія — на 10 %. Згідно з вказаним дослідженням, реалізація ініціативи зумовлюватиме зростання торгівлі в діапазоні від 2,8 до 9,7 % для економік, розташованих уздовж транспортних коридорів, і від 1,7 до 6,2 % — у всьому світі, а зростання глобального реального доходу дорівнюватиме від 0,7 до 2,9 %.

Однак сьогодні такі прогнози оцінки, радше за все, не повністю відповідають реальності. Поява принципово нових сфер взаємодії, особливо в новітніх секторах економіки, виводить результати діяльності BRI далеко за межі сфери транспортної інфраструктури, створює потенційно значний і перманентно зростаючий синергетичний вплив взаємодії у рамках комплексних проектів розвитку, *орієнтованих на майбутнє й здатних породжувати відчутні позитивні ефекти емерджентного характеру*, які важко заздалегідь оцінити і виразити кількісно. Очевидно, ідеться про появу якісно нових можливостей розвитку, які, однак, не реалізуються автоматично, а потребують відповідних передумов з боку загального клімату для розвитку світової економіки.

У цьому контексті важливо взяти до уваги низку перешкод, які виникають на шляху успішного розвитку BRI й потребують відповідних заходів економічної політики та інституційних рішень.

1. Практика показала, що нарощування кількості інвестиційних проектів ще не є гарантією ефективного впливу на економічний розвиток. Чимало

¹³ Dent A. China in Africa: August 2024. *Council on Foreign Relations*. 2024. Sep 03. URL: <https://www.cfr.org/article/china-africa-august-2024> (дата звернення: 12.10.2024); Dent A. China in Africa: September 2024. *Council on Foreign Relations*. 2024. Sep 27. URL: <https://www.cfr.org/article/china-africa-september-2024> (дата звернення: 12.10.2024).

¹⁴ Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. *World Bank. Main Report*. 2019. Vol. 1 of 2. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851>

таких проєктів у минулому характеризувалося надмірними витратами і тривалими термінами реалізації (а відтак, і низькою прибутковістю) і незначною фінансовою стійкістю — характеристиками, які нерідко супроводжують великі за обсягом державні інвестиції. У процесі реалізації BRI значно актуалізувалася проблема ефективності інвестицій, і її розв'язання навряд чи є можливим поза значно більш широким залученням до реалізації цієї ініціативи різноманітних приватних інвесторів та інститутів приватного інвестування.

2. Інтенсивний процес державного інвестування в рамках великих проєктів завжди є сприятливим середовищем для нецільового використання коштів і корупційної практики. BRI не стала в цьому винятком. Зважаючи на численні приклади корупційної практики при реалізації великих проєктів розвитку в минулому, Китай приділяє велику увагу запровадженню в рамках BRI так званого «чистого управління», що розглядається як невід'ємна умова стабільного і стійкого розвитку цієї ініціативи. У квітні 2019 р. разом з відповідними країнами, міжнародними організаціями і представниками ділових і академічних кіл Китай запустив Пекінську ініціативу «Чистого шовкового шляху». Ця ініціатива спонукає китайські компанії, які розширюють свою діяльність у всьому світі, виконувати операції у правовому полі, дотримуватись нормативних вимог законів Китаю і приймаючих країн, а також міжнародних норм, пом'якшувати операційні ризики за кордоном, посилювати нагляд за проєктами і управління ними, щоб забезпечити реалізацію чистих, економічно ефективних і високоякісних проєктів. У листопаді 2020 р. понад 60 китайських підприємств, які беруть участь у широкому співробітництві в рамках BRI, спільно виступили з Ініціативою доброчесності й відповідності для підприємств BRI (Integrity and Compliance Initiative for BRI Enterprises). Вирішенню проблеми «чистого управління» сприяє і посилення співробітництва в податковій сфері через механізм співпраці податкових адміністрацій ініціативи «Пояс і шлях».

3. Процес реалізації BRI супроводжується накопиченням боргів з боку країн, які залучають ресурси для реалізації інвестиційних проєктів¹⁵. Це є прямим наслідком того, що багато реципієнтів проєктів BRI — це країни з невисоким рівнем розвитку, де існують численні проблеми в національному соціально-економічному середовищі, які знижують ефективність інвестиційної діяльності. Для деяких країн наростання боргів перетворилося на відчутну проблему (боргову пастку), отже, виникають питання щодо можливих механізмів управління такими боргами.

4. У процесі реалізації BRI нерідко постає проблема браку ресурсів однієї країни (навіть такої великої і успішної в економічному плані, як Китай) для забезпечення найвищого технологічного рівня проєктів, що реалі-

¹⁵ За оцінками, Китай надав країнам, що розвиваються, понад 1 трлн дол. у рамках своєї ініціативи «Пояс і шлях», причому 80 % цієї суми припадають на країни, які перебувають у стані фінансових труднощів (Lu M. Ranked: The Top 20 Countries in Debt to China. *Visual Capitalist*. 2024. Apr 29. URL: <https://www.visualcapitalist.com/ranked-the-top-20-countries-in-debt-to-china/> (дата звернення: 05.11.2024)).

зуються. У цьому контексті актуалізуються питання впровадження різноманітних форм багатостороннього співробітництва із залученням зовнішніх партнерів (які формально не є учасниками BRI), а також більш широкого застосування механізмів співробітництва з МФО і західними нефінансовими партнерами — задля кращого доступу до фінансових ресурсів, нових технологій і розподілу ризиків.

5. Попри значні позитивні зрушення в бік реалізації у рамках BRI екологічних проєктів, залишається актуальною проблема поліпшення орієнтації на екологічні й соціальні стандарти в процесі оцінювання, розробки і реалізації проєктів BRI відповідно до кращої міжнародної практики щодо управління екологічними і соціальними ризиками (environmental impact assessment — EIA, environmental and social risk management — ESMS), а також інтегрування принципів зеленого інвестування в корпоративне управління.

6. Проблеми порушення ланцюгів поставок, які початково виникли через пандемію COVID-19, а згодом посилилися через глобальне протистояння великих держав світу, ставлять під сумнів можливість ефективної реалізації низки великих проєктів. Розрив старих виробничих і логістичних ланцюгів та їх заміщення новими ланцюгами є прямим наслідком зростаючої політизації економічних процесів, яка зумовлює посилення комерційних ризиків, збільшення трансакційних витрат, виникнення дефіциту окремих компонентів виробництва, порушення термінів поставок, наростання розмірів страхових платежів і, відповідно, збільшення компоненту страхової складової у цінах товарів. Ці додаткові витрати і втрати можуть повністю поглинати потенційні вигоди від інвестицій і ставити під сумнів достовірність раніше сформованих інвестиційних проєктів.

7. Істотний виклик для практичної реалізації політики BRI становить процес створення останнім часом альтернативних інституцій і механізмів за участю країн Заходу і окремих держав Глобального Півдня, які механізмами BRI можуть скласти істотну конкуренцію¹⁶. Зазначена загроза посилюється внаслідок наростання суперечностей, зумовлених різним позиціонуванням провідних країн Заходу й окремих країн Глобального Півдня в нинішній глобальній системі, ураженій кризою міжнародної безпеки, і запровадження в цьому контексті обмежувальних заходів у торговельній та інвестиційній політиці.

¹⁶ Серед них: ініційовані США Індो-Тихоокеанська рамкова економічна угода для забезпечення процвітання (Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity — IPEF) і Партнерство для глобальних інвестицій та розвитку інфраструктури (Partnership for Global Investment and Infrastructure — PGII), низка американських ініціатив стосовно Африки (Prosper Africa Build Together Campaign, Feed the Future, Power Africa Initiative) і Латинської Америки (стимулювання діяльності Американського партнерства для економічного процвітання — Americas Partnership for Economic Prosperity), укладення Європейським Союзом і об'єднанням MERCOSUR угоди про партнерство, а також спроби активізації політики Європейського Союзу щодо Африки і країн Євро-Середземноморського партнерства (Euro-Mediterranean Partnership).

Особливо слід наголосити на тому, що в розвинутих країнах Заходу китайська ініціатива «Пояс і шлях» розглядається переважно в руслі стратегічного суперництва як «визначальної риси міжнародної політики в Індो-Тихоокеанському регіоні» (Kai He, Feng Liu, 2024), у тому числі конкурентної динаміки двох проєктів наведення порядку в Індійсько-Тихоокеанському регіоні — BRI й очолюваної США «Вільної та відкритої Індійсько-Тихоокеанської зони» (Free and Open Indo-Pacific — FOIP). При цьому акцент ставиться на геополітичних іграх, можливостях використовувати вказані інституційні проєкти для (пере)впорядкування Індо-Тихоокеанського регіону відповідно до своїх політичних уподобань, залучення для цього інших «гравців» регіону (Австралії, Нової Зеландії, Індії, Японії, Південної Кореї, а також Тайваня, таких інститутів, як АСЕАН, AUKUS, QUAD, Форум тихоокеанських островів) (Lai-Ha Chan, Pak K. Leese, 2024). Подібний підхід спостерігається і в аналізі стосовно Латинської Америки й регіону Карибського басейну (Li Xing, Vadell, 2024), який також ведеться під кутом зору «зростаючої гегемоністичної конкуренції» між Китаєм і США.

Виразними є спроби поставити під сумнів здатність КНР забезпечити ефективну реалізацію своєї міжнародної стратегії. Так, наприклад, дуже авторитетний світовий дослідницький центр Chatham House, відштовхуючись від наявності в політиці BRI певних проблем і викликів, намагається їх генералізувати до рівня загального висновку, що BRI начебто «йде в нікуди», стикається з тим, що «окремі елементи його взаємодії з Глобальним Півднем більше не є присмаком дня, частково через те, що деякі з його програм включають серйозні кліматичні та фінансові ризики без належної перевірки третьою стороною»¹⁷.

При цьому увага фокусується на пошуку і примноженні ідей щодо наявності у відносинах Китаю з країнами Глобального Півдня об'єктивно існуючих суперечностей, які унеможливають реалізацію КНР своєї стратегії. Так, інше дослідження Chatham House за результатами III Форуму співробітництва Китай — Африка (Forum on China-Africa Cooperation — FOCAC) стверджує, що виявилася «потенційна напруженість між геополітичними амбіціями Китаю і поглядами неоднорідного континенту, який швидко змінюється»¹⁸. До цих ліній напруження відносять проблему боргів (Китай володіє 12 % усіх боргів Африки), адже стверджується, що «Китай не запропонував широке списання боргів у FOCAC, на що багато африканських держав сподівалися, щоб усунути зростаюче занепокоєння з приводу прийнятності боргу». Автори вважають, що це сигналізує про зрушення в бік більш стриманої і прагматичної китайської політики кредитування, зосередженої на торговельних відносинах, а не

¹⁷ Yu Jie. Beijing briefing: is the Belt and Road going nowhere? *Chatham House*. 2022. Oct 18. URL: <https://www.chathamhouse.org/publications/the-world-today/2022-08/beijing-briefing-belt-and-road-going-nowhere> (дата звернення: 12.10.2024).

¹⁸ Amare T., Obe A.V. China-Africa Summit: why the continent has more options than ever. *Chatham House*. 2024. Oct 02. URL: <https://www.chathamhouse.org/2024/09/china-africa-summit-why-continent-has-more-options-ever> (дата звернення: 12.10.2024).

на інвестиціях у інфраструктуру, які ведуть до накопичення боргів. Китай звинувачують у тому, що він цілеспрямовано зміцнює відносини з африканськими елітами, «одночасно просуваючи однопартійну модель управління, яка суперечить західним демократичним ідеалам», тоді як африканські держави прагнуть диверсифікувати свої міжнародні відносини, «шукаючи ширших економічних партнерств і партнерств у сфері безпеки».

Але окремі західні дослідники дають оцінки ініціативи BRI поза межами окресленого мейнстриму, відзначаючи, зокрема, що Китай є одним з найбільших інвесторів у периферійних країнах, де китайські позики відрізняються від західних тим, що мають значно нижчі відсотки, зосереджені на розбудові інфраструктури, а не на отриманні ренти, і «ніколи не використовуються як політичний важіль», щоб змусити своїх партнерів прийняти шкідливу політику «структурної перебудови», з чим пов'язані західні позики (Ferrana, 2024)¹⁹.

Для України питання можливої участі в реалізації китайської ініціативи «Пояс і шлях» було найбільш актуальним у другій половині 2010-х років, коли українсько-китайські економічні відносини досягли свого максимуму. У 2015 р. Міністерством економічного розвитку і торгівлі України і Міністерством комерції КНР було підписано протокол про зміцнення співпраці зі спільної реалізації ідеї побудови економічного поясу Великого шовкового шляху. А з 2016 р. в Україні відбулися кілька форумів, присвячених поширенню ідеї Шовкового шляху на територію України, чому мало сприяти створення у 2015 р. Китайської торгової асоціації в Україні, а у 2016 р. — входу Торгово-промислової палати України до складу членів Міжнародної торгової палати Шовкового шляху (Silk Road Chamber of International Commerce Limited — SRCIC). Нарешті, у 2017 р. було офіційно ухвалено План дій щодо реалізації цієї ініціативи відносно України, а у 2020 р. — Програму співробітництва до 2025 р. Проте цим планам не судилося збутися.

Невдачі в реалізації в Україні у 2010-х роках низки китайських інвестиційних проєктів²⁰ справили значний негативний демонстраційний ефект і відчутно знизили наміри китайських компаній щодо подальшого інвестування в Україну. Проте найбільшим негативним чинником для реалізації китайських проєктів в Україні стали фактори політичного характеру і найбільший з них — війна в Україні, оскільки Китай своєю економічною політикою став допомагати російській військовій економіці. Цей *непримиренний політичний конфлікт фактично повністю заблокував шляхи участі України в проєктах і програмах, що реалізуються в рамках китайської ініціативи BRI*. Однак з позиції перспектив повоєнного відновлення еконо-

¹⁹ У цьому дослідженні зазначається, що починаючи з 2000 р. КНР за 20 років допомогла африканським країнам побудувати 13 тис. км залізниць і 100 тис. км автомагістралей. Більшість з них було зведено в рамках ініціативи «Пояс і шлях».

²⁰ Поліщук О. Китайські гроші на службі української економіки. *Укрінформ*. 2020. 28 груд. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3161101-kitajski-grosi-na-sluzbi-ukrainskoi-ekonomiki.html> (дата звернення: 30.08.2024).

міки України цю опцію все ж таки не варто ігнорувати. Її можливі перспективи істотно залежатимуть від параметрів майбутнього мирного устрою, ступеня переосмислення політики воєнного і передвоєнного часів, прагматичної оцінки нових можливостей в умовах світової економіки, яка швидко і кардинально змінюється в період епохальних технологічних інновацій і глобальних соціально-економічних зрушень.

ВИСНОВКИ

Китайська ініціатива «Пояс і шлях» стала важливим інструментом для стимулювання формування й розвитку альтернативної моделі процесу глобалізації (Глобалізація 2.0), «нової ери міжнародного розвитку», що реалізується відповідно до китайської стратегічної концепції «Спільне майбутнє для людства». За більше ніж десятиліття свого функціонування ініціатива BRI значно еволюціонувала, диверсифікувалася, розвинула багатоканальні зв'язки з іншими китайськими ініціативами щодо міжнародного розвитку і фактично перетворилася на комплексний механізм реалізації китайської стратегії розвитку для XXI ст.

У різноманітному комплексі механізмів BRI пріоритетне значення мають три напрями: розвиток транспортних коридорів, які останнім часом, унаслідок комплексності механізмів їх розбудови, стали називатись «економічними коридорами»; створення розгалуженої мережі фінансування, включаючи утворення спеціалізованих фінансових інститутів BRI; виразний акцент останніх років на нових сферах взаємодії, які технологічно визначатимуть майбутнє світової економіки.

Незважаючи на безсумнівні досягнення в імплементації ініціативи «Пояс і шлях», існує низка перешкод на шляху її реалізації: 1) надмірність витрат і тривалі терміни втілення ряду великих проєктів, їх невисока прибутковість і незначна фінансова стійкість; 2) недостатнє залучення до реалізації ініціативи приватних інвесторів та інститутів приватного інвестування; 3) наявність випадків нецільового використання коштів і корупційної практики, що потребує ефективного впровадження ухвалені урядом концепції «чистого управління» («Чистий шовковий шлях»); 4) накопичення значних боргів перед Китаєм з боку країн, де реалізуються проєкти BRI; 5) проблема браку ресурсів для самостійного забезпечення найвищого технологічного рівня проєктів, що потребує залучення зовнішніх партнерів, більш широкого застосування механізмів співробітництва з МФО і західними нефінансовими партнерами; 6) усе ще недостатня орієнтація учасників проєктів, у тому числі на рівні корпоративного управління, на екологічні й соціальні стандарти; 7) істотні порушення ланцюгів поставок, що посилюються через глобальне протистояння великих держав світу і ставлять під сумнів можливість ефективної реалізації низки великих проєктів.

З позиції політики повоєнного відновлення економіки України можливі перспективи використання опцій політики «Пояс і шлях» істотно залежа-

тимуть від конкретних політичних та економічних умов повоєнного розвитку, об'єктивної переоцінки уроків минулого всіма країнами і прагматизму в підході до шляхів формування політики розвитку на якісно новій технологічній основі в якісно новому форматі глобалізаційних процесів.

В умовах глобальної безпекової кризи і загострення геополітичного суперництва китайська політика в межах ініціативи «Пояс і шлях» стикається з низкою серйозних викликів, які можуть зумовити її істотну модифікацію в майбутньому. З огляду на це, необхідними є подальші дослідження з акцентом на можливості впливу конкурентних до BRI політики та інституційних утворень, зміни географії торговельних та інвестиційних потоків у рамках ініціативи, а також зміни пріоритетів усередині самого складного комплексу напрямів її політики.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- Дем'янчук, О. (2018). Проект «Один пояс, один шлях»: геостратегія по-китайськи. *Прикарпатський вісник НТШ. Думка*. № 5. С. 179—186. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pvntsh_2018_5_17
- Сабадан, О. (2018). Ініціатива «Пояс та Шлях» як новий інструмент зовнішньої політики Китайської Народної Республіки. *Гілея: науковий вісник*. Вип. 137. С. 387—390. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gileya_2018_137_98
- Дікарев, О., Шостак, Л. (2018). Китайська стратегія «одного поясу та одного шляху». *Формування ринкових відносин в Україні*. № 5. С. 69—78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2018_5_12
- Захарін, С., Левчук, Н., Лі, І. (2017). Перспективи китайсько-українського співробітництва в контексті реалізації ініціативи «Один пояс — Один шлях». *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: Економічні науки*. № 6. С. 24—28. URL: <https://www.inter-nauka.com/ua/issues/economic2017/6/2960>
- Smotrytska, M. (2020). Chinese initiative of Belt and Road in Ukrainian realities: accomplishments and failures. *Китаєзнавчі дослідження*. № 2. С. 133—144. <https://doi.org/10.51198/chinesest2020.02.133>
- Цзі, Чжі, Лимар, В. (2021). Макроекономічні показники Китаю в контексті ініціативи «Один пояс, один шлях». *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: Економічні науки*. № 1. С. 49—56. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2021-1-6857>
- Сяо, Ло (2021). Ініціатива «Один пояс, один шлях» у векторі поширення китайських цінностей. *Актуальні питання гуманітарних наук*. Вип. 43. Т. 2. С. 28—33. <https://doi.org/10.24919/2308-4863/43-2-5>
- Tudoroiu, T. (2024). *The Geopolitics of China's Belt and Road Initiative*. London; New York, Routledge, Taylor & Francis Group. 326p. <https://doi.org/10.4324/9781032616001>
- Ehteshami, A, Houghton, B., Liu, J. (Eds.) (2024). *China Moves West: the Evolving Strategies of the Belt and Road Initiative*. Boulder; London, Lynne Rienner Publishers. <https://doi.org/10.1515/9781685859855>
- Kai He, Feng Liu (Eds.) (2024). *China's Bilateral Relations and Order Transition in the Indo-Pacific*. Singapore; Hackensack, NJ, World Scientific. 350 p. <https://doi.org/10.1142/q0480>
- Chan, Lai-Ha, Lee, Pak K. (Eds.) (2024). *China-US Great-power Rivalry: the competitive dynamics of order-building in the Indo-Pacific*. New York, Routledge. 242 p. <https://doi.org/10.4324/9781003392958>

- Li Xing, Javier Vadell (Eds.) (2024). *China-US Rivalry and Regional Reordering in Latin America and the Caribbean*. Abingdon, Oxon; New York, NY, Routledge, Taylor & Francis Group. 290 p. <https://doi.org/10.4324/9781032664941>
- Ferrana, K. (2024). *Why the World Needs China: Development, Environmentalism, Conflict Resolution & Common Prosperity*. Atlanta, Clarity Press, Inc. 416 p. URL: <https://www.claritypress.com/product/why-the-world-needs-china/>

Надійшла 19.11.2024

Прорецензована 27.12.2024

Доопрацьована 16.01.2025

Підписана до друку 29.01.2025

REFERENCES

- Demianchuk, O. (2018). The project «One belt, one way»: Chinese geostrategy. *Precarpathian bulletin of the Shevchenko Scientific Society*. No. 5. P. 179-186. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pvntsh_2018_5_17 [in Ukrainian].
- Sabadan, O. (2018). Belt and Road initiative as a new foreign policy instrument of the People's Republic of China. *Hileya: scientific bulletin*. Vol. 137. P. 387-390. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gileya_2018_137_98 [in Ukrainian].
- Dikarev, O., Shostak, L. (2018). Chinese strategy of «one belt and one way». *Market Relations Development in Ukraine*. No. 5. P. 69-78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/frvu_2018_5_12 [in Ukrainian].
- Zakharin, S., Levchuk, N., Li, Y. (2017). Possibilities Chinese-Ukrainian cooperation in the context of the «One zone — one road». *International Scientific Journal «Internauka». Series: «Economic Sciences»*. No. 6. P. 24-28. URL: <https://www.inter-nauka.com/ua/issues/economic2017/6/2960> [in Ukrainian].
- Smotrytska, M. (2020). Chinese initiative of Belt and Road in Ukrainian realities: accomplishments and failures. *Chinese Studies*. No. 2. P. 133-144. <https://doi.org/10.51198/chinesest2020.02.133>
- Ji, Zhi, Lyamar, V. (2021). Macroeconomic indicators of China in the context of the «One belt, one road» initiative. *International Scientific Journal «Internauka». Series: «Economic Sciences»*. No. 1. P. 49-56. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2021-1-6857> [in Ukrainian].
- Xiao, Luo (2021). «One belt — one road» initiative in the vector of spreading Chinese values. *Current Issues of the Humanities*. Vol. 43. Iss. 2. P. 28-33. <https://doi.org/10.24919/2308-4863/43-2-5> [in Ukrainian].
- Tudoroiu, T. (2024). *The Geopolitics of China's Belt and Road Initiative*. London; New York, Routledge, Taylor & Francis Group. 326 p. <https://doi.org/10.4324/9781032616001>
- Ehteshami, A., Houghton, B., Liu, J. (Eds.) (2024). *China Moves West: the Evolving Strategies of the Belt and Road Initiative*. Boulder; London, Lynne Rienner Publishers. <https://doi.org/10.1515/9781685859855>
- Kai He, Feng Liu (Eds.) (2024). *China's Bilateral Relations and Order Transition in the Indo-Pacific*. Singapore; Hackensack, NJ, World Scientific. 350 p. <https://doi.org/10.1142/q0480>
- Chan, Lai-Ha, Lee, Pak K. (Eds.) (2024). *China-US Great-power Rivalry: the competitive dynamics of order-building in the Indo-Pacific*. New York, Routledge. 242 p. <https://doi.org/10.4324/9781003392958>

- Li Xing, Javier Vadell (Eds.) (2024). *China-US Rivalry and Regional Reordering in Latin America and the Caribbean*. Abingdon, Oxon; New York, NY, Routledge, Taylor & Francis Group. 290 p. <https://doi.org/10.4324/9781032664941>
- Ferrana, K. (2024). *Why the World Needs China: Development, Environmentalism, Conflict Resolution & Common Prosperity*. Atlanta, Clarity Press, Inc. 416 p. URL: <https://www.claritypress.com/product/why-the-world-needs-china/>

Received on November 19, 2024

Reviewed on December 27, 2024

Revised on January 16, 2025

Signed for printing on January 29, 2025

Volodymyr Sidenko, Dr. Sci. (Econ.), Corresponding Member
of the NAS of Ukraine, Chief Research Fellow of the Department
of Economic Development Modeling and Forecasting
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasa Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE AS A SYSTEMIC TOOL FOR IMPLEMENTING INTERNATIONAL DEVELOPMENT POLICY

The author analyzes the evolution of China's Belt and Road Initiative, the main changes in its priorities and implementation mechanisms. It is shown that this initiative has become a comprehensive mechanism for implementing China's development strategy for the 21st century "Community with a shared future for mankind" and an important tool for the formation and development of an alternative model of the globalization process. Three priority trends have been determined in this context: the development of transport (economic) corridors; the creation of an extensive financing network, including the formation of specialized financial institutions; the growing emphasis on new areas of interaction that will technologically shape the future of the world economy.

The article proves that, against the background of substantial achievements in pursuing this initiative, there are a number of impediments to its implementation, which have intensified in the context of the global security crisis and aggravating geopolitical rivalry. Among these are: excessive costs and long implementation periods, low profitability and poor financial resilience of a number of large projects; insufficient involvement of private investors and private investment institutions; the presence of misuse of funds and corruption; the accumulation of considerable debts to China by the countries where such projects are implemented; lack of resources to ensure the highest technological level of projects; insufficient focus on environmental and social standards; considerable disruptions in supply chains. These barriers and challenges may lead to a significant modification of the initiative in the future under the influence of rival policies and institutional formations, changes in the geography of international trade and investment flows.

In the future post-war recovery of Ukraine's economy, the prospects for using the options of the Belt and Road policy will significantly depend on the specific political and economic conditions of post-war development, an objective reassessment of the lessons from the past, and the pragmatic formation of development policy on a new technological basis in a qualitatively new format of globalization processes.

Keywords: *China's strategic initiatives; Belt and Road Initiative; international economic development; international infrastructure projects; international investments.*