

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН,
ІНФОРМАЦІЇ ТА РЕГІОНАЛЬНИХ СТУДІЙ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувачка випускової кафедри
_____ Ніна РЖЕВСЬКА
« ____ » _____ 2022 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗДОБУВАЧКИ ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 291 «МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ,
СУСПІЛЬНІ КОМУНІКАЦІЇ ТА РЕГІОНАЛЬНІ СТУДІЇ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЇ ПРОГРАМИ
«МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ»

Тема: **«НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ – СУЧАСНИЙ ГЕОПОЛІТИЧНИЙ
ПРОЕКТ І ЙОГО ВПЛИВ НА СВІТОВИЙ ПОРЯДОК»**

Виконавець: здобувачка вищої освіти 4 курсу, 408 Б групи, Ласкіна Ірина
Олександрівна

Керівник: д.і.н., проф., професор кафедри міжнародних відносин, інформації та
регіональних студій Троян Сергій Станіславович

Нормоконтролер _____ Валентина ЄМЕЦЬ

КИЇВ 2022

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ІНІЦІАТИВИ «НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ».....	6
1.1. Перші згадки про ідею геополітичного проєкту.....	6
1.2. Зв'язок України та геополітичного проєкту «Новий Шовковий Шлях».....	15
РОЗДІЛ 2. УКРАЇНО-КИТАЙСЬКА СПІВПРАЦЯ.....	24
2.1. Розвиток співпраці між народами.....	24
2.2. Оцінка та управління ризиками в проєктах стратегічного партнерства.....	36
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕВИХ ПРОЄКТІВ НА ОСНОВІ СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	43
3.1. Інвестиційне партнерство.....	43
3.2. Приклад портфельного інвестування стратегічного партнерства.....	49
ВИСНОВКИ.....	63
СПИСОК ІНФОРМАЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ	67

ВСТУП

Актуальність проблеми. Великий Шовковий шлях, як найдавніший сухопутний транспортний маршрут, був створений понад 2000 р. тому. Назва «шовковий» шлях була введена німецьким географом бароном Фердинандом фон Ріхтгофом у 1877 р. на честь делікатної тканини, яку виробляли лише в Китаї. Через Шовковий шлях проходив експорт паперу, пороху, порцеляни та спецій на Захід, а вовняні килимки та ковдри, золото, срібло та скло перевозили на Схід.

Щорічно Китаєм експортується велика кількість товарів, зокрема до держав Європи. Трансфер товарів займає від 15 до 40 днів. Такий термін тягне за собою значні транспортні та фінансові витрати, що зумовлює меншу конкурентоспроможність китайських товарів на європейському ринку. Це стало поштовхом для удосконалення торговельних шляхів між Сходом та Заходом.

У 2013 р. Головою Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіном було запропоновано проект Нового шовкового шляху, також відомого як «Один пояс – один шлях», або «Ініціатива: Пояс і дорога».

Це величезний проєкт, який має на меті об'єднати Китай із Заходом. Він має важливе значення як для самого Китаю, так і для Європейського союзу й для низки інших азіатських країн. Проєкт «Один пояс – один шлях» охоплює близько 60 держав, 65 % населення світу та 75 % енергетичних ресурсів всього світу.

Масштабна модернізація всієї виробничо-економічної інфраструктури країн центральноазіатського регіону і безпрецедентне збільшення робочих місць, стане потужним фактором розгортання трудової міграції ззовні всередину регіону, прискорить всередині регіональну, економічну інтеграцію цих країн. Модернізація всіх сфер діяльності в центральноазіатському регіоні сприятиме зростанню ВВП цих країн, що підвищить добробут населення.

Однак, не всі країни підтримують цей проєкт. Серед таких країн є Японія та США, які виступили проти. Зв'язки між Японією та Китаєм напружені через вплив їхньої історичної ворожнечі одне з одним з приводу територіальних суперечок у Східнокитайському морі. Розвиток економіки Південної та Центральної Азії – це

давня мета США. Адміністрація Білого дому часто згадувала про необхідність переходу афганської економіки за межі іноземної допомоги, і у 2014 р. тодішній заступник державного секретаря Вільям Бернс зобов'язав США повернути Центральну та Південну Азію «до їхньої історичної ролі як життєво важливого центру глобальної торгівлі». Адміністрація США витратила мільярди доларів на дороги та енергетичні проекти в Афганістані та використала свої дипломатичні сили, щоб допомогти створити нові рамки регіональної співпраці для сприяння економічним зв'язкам Центральної Азії. Деякі аналітики закликали США поглибити свої зв'язки з азіатськими партнерами, як це намагалася зробити адміністрація США з Транстихоокеанським партнерством (ТЕС), однак адміністрація за часів президентства Трампа відхилила цю угоду.

Таким чином, проєкт «Один пояс – один шлях» ускладнює реалізацію США планів щодо посилення свого становища у Центральній Азії. Водночас спочатку пандемія Covid-19, а потім широкомасштабна російсько-українська війна, яка була невмотивовано і віроломно розв'язана Російською Федерацією 24 лютого 2022 р., суттєво вплинули на геоекономічні аспекти розвитку не лише Європи, але й усього світу. Відповідно, це має пряме відношення до планів і перспектив реалізації різних завдань і програм у рамках китайського проєкту, зокрема і в контексті китайсько-українського співробітництва.

Мета роботи. Дослідити та проаналізувати проєкт «Один пояс – один шлях» у регіональному та глобальному геополітичному вимірі.

Завдання дослідження:

- дослідити генезу і еволюцію розвитку проєкту «Нового шовкового шляху»;
- охарактеризувати вплив міжнародного становища КНР на ініціативу «Новий шовковий шлях»;
- вивчити стан і перспективи відносин КНР і України, зокрема і в контексті проєкту «Новий шовковий шлях»;
- дослідити перспективи розвитку ініціативи «Новий шовковий шлях».

Об'єкт дослідження. Китайський геополітичний проєкт «Новий шовковий шлях».

Предмет дослідження. Генеза, еволюція та реалізація ініціативи «Новий Шовковий Шлях» в умовах неопостбіполярних міжнародних відносин.

Методи дослідження. Використано загальні та спеціальні наукові методи для аналізу змісту і практичної реалізації проєкту «Новий шовковий шлях» і його впливу на сучасну геополітичну карту світу. Зокрема, в дипломній праці знайшли застосування методи аналізу і синтезу, порівняльний, історичний, структурно-функціональний методи дослідження. Також було використано елементи акторно-мережевого підходу, що допомогло вивченню предмету дослідження як мережі гетерогенних елементів, сполучених набором різноманітних практик. Аналіз і узагальнення даних офіційних документів і публікацій у ЗМІ допоміг прослідкувати реакцію суспільства на ініціативу «Нового шовкового шляху».

Практичне значення кваліфікаційного дослідження полягає у відображенні авторкою його результатів і висновків у розділі монографії «Modern international relations: topical problems of theory and practice» (Лодзь, 2021), а також у доповідях на міжнародній науково-практичній конференції НАУ «Політ» (квітень, 2021 р.) і на Геополітичному з'їзді в Гданську (грудень, 2021 р.).

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків і списку використаних інформаційних джерел. Загальний обсяг роботи – 70 сторінок, список використаних інформаційних джерел нараховує 72 позиції.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ІНІЦІАТИВИ «НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ»

1.1 Перші згадки про ідею геополітичного проекту

Переломним етапом в формуванні сучасних китайських зовнішньополітичних теорій став період 1980 – початок 1990 років. У Китаї був узятий курс на «мирне піднесення» на основі спільного розвитку з іншими державами. З'явився інтерес в тому, щоб забезпечити кілька десятиліть роботи в мирній обстановці, а також гарантувати не втягнення Китаю у міжнародні конфлікти. Після закінчення «холодної війни» з'явилося усвідомлення того, що ні військові альянси, ні політична система більше не є запорукою миру і безпеки [38]. Концепція нової безпеки КНР, як заявив китайський лідер Цзян Цземінь у виступі на XVI з'їзді Компартії Китаю в листопаді 2002 р., будується на основі взаємної довіри, взаємної вигоди, рівноправності і координації дій між країнами. Цю концепцію можна назвати керівним принципом національної стратегії і найважливішим компонентом сучасної зовнішньої політики Китаю. У ній проглядається тенденція до подальшого зменшення ролі та впливу традиційних принципів «великої держави, що розвивається» і посилення глобальних елементів «великої держави». Офіційний Пекін прагне консолідувати дружні відносини з сусідніми країнами і найкращим чином використовувати наявні зараз стратегічні можливості. Важливе місце відводиться геоекономічним чинникам, зокрема практичній реалізації ініціативи «Один пояс – один шлях» як сучасної китайської візії Великого Шовкового шляху.

Великий Шовковий шлях, як найдавніший сухопутний транспортний маршрут, був створений понад 2000 р. тому. Назва цього шляху саме «шовковий» була введена німецьким географом бароном Фердинандом фон Ріхтгофеном у 1877 р. на честь делікатної тканини, яку виробляли лише в Китаї, а в західну наукову літературу цей термін остаточно увійшов з 1960 р. Через Шовковий шлях проходив експорт паперу, пороху, порцеляни та спецій на Захід, а вовняні килимки та ковдри, золото, срібло та скло перевозили на Схід [27].

Щорічно Китаєм експортується велика кількість товарів, зокрема до держав Європи. Трансфер товарів займає від 15 до 40 днів. Такий термін тягне за собою значні транспортні та фінансові витрати, що зумовлює меншу конкурентоспроможність китайських товарів на європейському ринку. Це стало поштовхом для удосконалення торговельних шляхів між Сходом та Заходом.

У 2013 р. Головою Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіном було запропоновано проєкт Нового шовкового шляху, також відомого як «Один пояс – один шлях», або «Ініціатива: Пояс і дорога». Це величезний проєкт, який має на меті об'єднати Китай із Заходом. Він має важливе значення як для самого Китаю, так і для Європейського союзу й для низки інших азіатських країн. Проєкт «Один пояс – один шлях» охоплює близько 60 держав, 65 % населення світу та 75 % енергетичних ресурсів всього світу.

«Один пояс – один шлях» – грандіозний креативний і відкритий проєкт, який має на меті об'єднати країни Заходу і Сходу. Зрозуміло, що КНР одна із найзацікавленіших країн у реалізації цього проєкту, Це пов'язано з наступним:

1) інвестування в закордонну інфраструктуру може стати більш релевантним використанням валютних резервів КНР ніж інвестиції в низьковідсоткові облігації уряду США;

2) розв'язання економічних проблем – безробіття (праця китайців за кордоном на вітчизняний бізнес), стимулювання експорту — розвиток нових ринків (товарів та технологій) для китайського виробника, підтримка вітчизняних компаній з виробництва сталі, цементу, високошвидкісних потягів;

3) збільшення політичного капіталу Китаю (вкладаючи кошти в іншу країну китайський уряд збільшує свій вплив);

4) надання поштовху відсталим прикордонним регіонам як Сіцзян – внаслідок співробітництва із сусідніми країнами;

5) отримання доступу до ресурсів країн-учасників ініціативи.

Масштабна модернізація всієї виробничо-економічної інфраструктури країн центральноазіатського регіону і безпрецедентне збільшення робочих місць стане потужним фактором розгортання трудової міграції ззовні всередину регіону,

прискорить всередині регіональну економічну інтеграцію цих країн. Модернізація всіх сфер діяльності в центральназійському регіоні, сприятиме зростанню ВВП цих країн, що підвищить добробут населення.

Однак, не всі країни підтримують цей проєкт, серед них: Японія та США. Зв'язки між Японією та Китаєм напружені через вплив їхньої історичної ворожнечі одне з одним з приводу територіальних суперечок у Східнокитайському морі. Розвиток економіки Південної та Центральної Азії – це давня мета США. Адміністрація Обама часто згадувала про необхідність переходу афганської економіки за межі іноземної допомоги, і у 2014 р. тодішній заступник державного секретаря Вільям Бернс зобов'язав США повернути Центральну та Південну Азію «до їхньої історичної ролі як життєво важливого центру глобальної торгівлі». Адміністрація США витратила мільярди доларів на дороги та енергетичні проєкти в Афганістані та використала свої дипломатичні сили, щоб допомогти створити нові рамки регіональної співпраці для сприяння економічним зв'язкам Центральної Азії. Деякі аналітики закликали США поглибити свої зв'язки з азіатськими партнерами, як це намагалася зробити адміністрація за президентства Обама з Транстихоокеанським партнерством (ТЕС), однак адміністрація Трампа відхилила цю угоду.

Таким чином, проєкт «Один пояс – один шлях» ускладнить реалізацію США своїх планів щодо посилення свого становища у Центральній Азії. Реалізація такого масштабного проєкту як Новий шовковий шлях потребує великих фінансових і людських зусиль. Санкції проти Росії, пандемія Covid-19 уповільнюють та становлять перешкоди у втіленні в життя та налагодження товарообігу через новий шовковий шлях.

7 вересня 2013 р. голова КНР Сі Цзіньпін під час свого візиту до Казахстану висунув ідею створення сухопутних мереж між Китаєм через Центральну Азію до Європи для посилення торгово-економічної співпраці між цими регіонами [40]. Ця ідея дістала назву «економічний шлях». Цього ж р. цю ідею було доповнено ініціативою розвивати економічні зв'язки Заходу і Сходу через море, яку також називають морським шовковим шляхом XXI століття. Саме поєднання цих двох ідей

в одну концепцію іменують «Один пояс – один шлях». Таким чином, Новий шовковий шлях утворює зв'язок між Азією, Європою й Африкою.

Окремо слід зазначити, що у липні 2017 р. на офіційній зустрічі Росія та Китайська Народна Республіка обговорювали можливість запровадження ще одного морського маршруту – Арктичного шовкового шляху.

Ідея проєкту висувалася на різних рівнях російсько-китайських відносин з 2014 р., але зараз сторони відчували практичні сторони її реалізації. Китай пропонує кілька ініціатив щодо розвитку річкових водних шляхів. Один з них – Волга-Янцзи. Цей проєкт дозволить піднятися з півдня на північ, використовуючи великі річки, і дістатися Північного Льодовитого океану. Для цього Китай готовий інвестувати у створення річково-морського вантажного транспорту. Цей шлях Китай розглядає як частину ініціативи «пояс і шлях».

До цього ж, через Арктику є три потенційні шляхи: північно-східний прохід навколо Євразії, північно-західний прохід навколо Північної Америки та центральний арктичний океанський шлях. Для Китаю вони представляють коротшу та дешевшу альтернативу поточним судноплавним маршрутам. Танення морського льоду також робить більш можливим доступ до великих запасів нафти і газу в Арктиці. З трьох арктичних маршрутів найшвидше тане лід уздовж північно-східного проходу, що йде уздовж узбережжя Росії. Але, поки що, маршрут «Льодового шовкового шляху» знаходиться в розробці.

Станом на початок 2021 р. 140 країн приєдналися до Ініціативи «Пояс і шлях», підписавши з Китаєм «Меморандум про взаєморозуміння». Ці країни знаходяться у різних куточках світу, серед них: 40 країн знаходяться в Африці на південь від Сахари, 34 країни – в Європі та Центральній Азії, 25 країн БРІ перебувають у Східній Азії та Тихому океані, 17 країн – на Близькому Сході та у Північній Африці, 18 країн знаходяться в Латинській Америці та Карибському басейні і ще 6 країн – в Південно-Східній Азії. Однак, щодо семи держав поки що немає офіційної інформації: Австрія, Бенін, Коморські Острови, Конго, Домініка, Нігер та Російська Федерація.

Китайський учений, керівник Стратегічного дослідницького центру «Один пояс – один шлях» Академії наук КНР професор Лю Вейдун дав визначення ініціативи як

культурної метафори, яка визначає два проєкти з експансивними географічними можливостями на суші та на морі для активізації глобальних економічних обмінів та взаємодій.

Ефективність цього проєкту полягає в тому, що це не один маршрут, а ціла мережа з безлічі взаємозалежних трансєвразійських коридорів, зокрема:

1. Новий Євразійський сухопутний міст – залізничне сполучення до Європи через Казахстан, Росію, Білорусь та Польщу.

2. Економічний коридор: Китай-Монголія-Росія.

3. Китай, Центральна Азія, Західно-Азійський економічний коридор – з'єднує Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменістан, Іран та Туреччину.

4. Економічний коридор Китайського півострова Індокитай, який проходить через В'єтнам, Таїланд, Камбоджа, М'янма та Малайзію.

5. Китайсько-Пакистанський економічний коридор.

6. Економічний коридор: Бангладеш-Китай-Індія- М'янми. [27]

Ініціатива «Пояс і шлях» базується на п'яти пріоритетних напрямках:

— Координація політики (сприяння міжурядовому співробітництву та налагодження механізму комунікації/співробітництву між державами).

— Покращення інфраструктури між державами (координація у сфері управлінні стандартами будівельної мережі, оскільки проєкт вимагає побудови такої інфраструктури, як гавані, мости, наземні транспортні канали тощо. Обмін знаннями та нові сектори, такі як інформаційні технології, біотехнології, нові енергетичні технології та новий матеріал).

— Безперешкодна торгівля (очікується, що збільшення обсягу торгівлі призведе до збільшення світового реального доходу на 0,7-2,9 відсотка. Найбільший приріст очікується для країн економічних коридорів, реальний приріст доходів становитиме від 1,2 до 3,4 відсотка. Транспортні проєкти в межах ініціативи «Пояс і шлях» можуть допомогти вивести 7,6 мільйона людей із крайньої бідності (ті, хто заробляє менш як 1,90 доларів на день), і 32 мільйони людей із середньої бідності (ті, хто заробляє менше ніж 3,20 доларів на день).

— Фінансова інтеграція (координація та співпраця у грошово-кредитній політиці, створення фінансових установ).

— Міжлюдські зв'язки (культурний, науковий обмін знаннями та діалог, співпраця із ЗМІ).

Але, хоча загальний економічний вплив буде позитивним, прибуток розподілятиметься нерівномірно. У Киргизькій Республіці, Пакистані та Таїланді реальний приріст доходу може бути вище 8%. Але для Азербайджану, Монголії та Таджикистану високі витрати на інфраструктуру можуть перевищити обсяг прибутки, за відсутності інших реформ.

Деякі західні аналітики вважають проєкт «Один пояс – один шлях» подібним до плану Маршала (кінець 1940 рр.). Обидві проєкти мають як геополітичний, так і геоекономічний інтереси, допомагають «слабкішим» країнам розвиватися, підвищувати добробут населення та, власне, покращити «позицію» країни – ініціатора проєкту. Але, все ж таки є принципова різниця між ним.

По-перше, різниця у тривалості проєктів: план Маршала був розрахований з самого початку на чотирирічну допомогу Європі, в той час як «Один пояс – один шлях» є довготривалим.

По-друге, проєкт «Один пояс – один шлях» фінансується спеціально сформованими фондами та шляхом вкладів різних держав з метою отримати надалі прибуток від функціонування цього проєкту, а план Маршала був інвестиціями США для допомоги європейським державам після Другої світової війни.

З огляду на вищевикладене, можна дійти висновку, що план Маршала та проєкт «Один пояс – один шлях» дійсно мають деякі схожі риси, однак, способи реалізації та результат, який планується отримати є все ж таки різними.

Щодо фінансування проєкту «Один пояс – один шлях», то Китаєм вже було проінвестовано:

- більше ніж третини вартості (23,7 мільярда доларів) атомної електростанції «Hinkley Point C», яка знаходиться на березі графства Сомерсет, що на південному-заході Англії;

- більшу частину 4-мільярдної вартості транснаціональної електрифікованої залізниці, що простягається більше ніж на 460 миль в районі Африканського Рогу – від Джибуті до Аддис-Абеби, столиці Ефіопії;

- вклади у глибоководний порт у Гвадарі на узбережжі Аравійського моря, який буде з'єднаний з новими дорогами та залізницею до Сінцзян-Уйгурського автономного району, що у західному регіоні Китаю. Таким чином, планується створити найкоротший шлях для торгівлі з Європою. Порт – частина 46 мільярдного фінансування, виділеного Китаєм на будівництво Китайсько-Пакістанського економічного коридору;

- 6 мільярдів доларів у будівництво залізниці довжиною у 260 миль з північного Лаосу до столиці В'єтнаму. Гірська місцевість потребувала спорудження мостів і тунелів, які займали більш як 60 % шляху. Конструкцію ускладнювала потреба знешкоджувати міни, які залишились після американських бомбардувань часів В'єтнамської війни.

Фінансування інфраструктурних цілей проекту «Один пояс – один шлях» відбувається за допомогою, зокрема, Банку розвитку Китаю, Промислово-комерційного банку Китаю (ICDC), Китайського будівельного банку, Азіатського банку інфраструктурних інвестицій (АІІВ), Фонду Шовкового шляху, Нового інвестиційного банку (NDB) тощо. Велику роль для фінансування проекту «Один шлях – один шлях» відіграє саме Фонд шовкового шляху, яким було проінвестовано три великі проекти. Одним з них була гідроелектростанція в Пакистані, що є стратегічно важливим об'єктом на Новому шовковому шляху.

Зауважимо, що труднощі становлять не тільки погодні умови, а також і пандемія COVID-19 у світі. З метою запобігання поширенню COVID-19, багато країн були вимушені закрити свої кордони, що призвело до зменшення торгівлі та збільшення транспортних витрат.

Іноземне енергетичне кредитування Китаю також впало до найнижчого рівня з 2008 р. після того, як пандемія сильно завадила укладенню угод у країнах, що розвиваються, згідно з даними Глобальної бази фінансів енергетичного фінансування

Бостонського університету, який зазначив, що фінансування іноземних енергетичних проєктів скоротилося на 43% до 4,6 млрд доларів у 2020 р.

Пандемія ще раз підкреслила, наскільки важливим є залізничний транспорт. Міжнародні повітряні сполучення та морські перевезення були в більшості скасовані, в той час, як рух товарів через залізниці зростав дедалі більше. Логістичні компанії повідомляють, що клієнтська база серед вантажовідправників через Новий шовковий залізничний шлях розширилася. Вони бачать висхідні можливості і планують вдосконалити планування та встановити нові сполучення з метою зробити залізничні послуги ще кращими. Основними причинами підвищеного інтересу є коротший та надійніший час транзитного перевезення залізничного транспорту у порівнянні з морським транспортом, а також конкурентоспроможна ціна на транспорт, якщо подорожувати до або з внутрішніх районів Китаю.

Як і всі інфраструктурні проєкти, «Один пояс – один шлях» має багато недоліків і ризиків. Ці ризики можуть посилитися через обмежену прозорість та відкритість ініціативи та слабкі економічні основи та управління кількома країнами-учасницями. Голова Міжнародного валютного фонду Крістін Лагард у Пекіні у квітні 2019 р. застерігала, що «великі проєкти у рамках «Поясу і шляху» можуть призвести до проблемного збільшення заборгованості» [31]. Серед 43 країн, що беруть участь у проєкті, 12 – вже стикаються з підвищеним рівнем боргу.

Проєкти в межах ініціативи «Пояс і шлях» будуються з використанням позик під низькі відсотки, на відміну від грантів на допомогу. Деякі інвестиції цього проєкту передбачали непрозорі процеси торгів і вимагали використання китайських фірм. Як результат, підрядники завищують витрати, що призводить до скасованих проєктів та негативної політичної реакції.

Прикладів такої критики безліч. У Малайзії Махатхір бен Мохамад скасував деякі проєкти в межах ініціативи «Пояс і шлях» на загальну суму 22 мільярди доларів, хоча пізніше заявив про свою «повну підтримку» ініціативи в 2019 році. У Казахстані масові акції протесту проти будівництва китайських заводів охопили країну в 2019 р. [27].

Ще однією великою проблемою при реалізації цього проєкту є корупція. Відповідно до офіційного веб-сайту Верховної народної прокуратури Китаю, корупція проявляється у процесі прийняття рішень, проведенні експертиз, придбання землі та проведення закупівель матеріалів для проєкту «Один пояс – один шлях». Через непрозорий характер антикорупційної кампанії Китаю та зусилля влади захистити імідж проєкту, деталей щодо ходу розслідувань немає. Однак, за інформацією, наявною у відкритих джерелах, близько 170 посадових осіб державних підприємств Китаю, що брали участь у проєкті «Один пояс – один шлях» були притягнуті до кримінальної відповідальності з 2013 рік.

Окрім цього, існують багато негативних наслідків для навколишнього середовища:

- розливи нафти, хімічних речовин в межах морських магістралей «одного поясу – одного шляху»;
- викиди парникових газів;
- викиди забруднювальних речовин в атмосферу;
- забруднення землі та виникнення шкідливих відходів.

На сьогодні в зоні ризику знаходиться понад 1 739 важливих районів перебування птахів, 200 екорегіонів. Морський шовковий шлях може негативно вплинути на місцеві господарства, рибальство та мангрові болота у порту Багамойо в Танзанії. Деградація та знищення тропічних лісів Борнео та Суматри, центрального лісового хребта в Малайзії, мангрових лісів в Бангладешці та Шрі-Ланці можуть викликати ерозію ґрунтів. Підтримувані Китаєм гідроенергетичні проєкти вздовж річки Меконг змінюють потік річки та блокують міграцію риби, що призводить до втрати засобів до існування людей для яких річка є єдиним способом виживання.

Існують і серйозні соціальні ризики, зокрема приплив працівників, пов'язаний з інфраструктурним проєктом, може створити небезпеку поширення гендерного насильства, венеричних захворювань та соціальної напруги.

1.2. Зв'язок України та геополітичного проєкту «Новий Шовковий Шлях»

Справа в тому, що Китай однією з перших визнала незалежність України 27 грудня 1991 р., а 4 січня 1992 р. була підписана Декларація про встановлення дипломатичних відносин між двома країнами, в якій чітко прописані наміри обох сторін побудувати повну співпрацю. Приватне листування другого Президента України Леоніда Кучми та Президента Китайської Народної Республіки Цзян Цземіня було налагоджено під час обміну урядовими візитами в період 1994-1995 р. і, як наслідок, оголошення стратегічного співробітництва між державами.

Подальше зміцнення співробітництва між Китаєм та Україною розпочалося під час правління третього Президента України Віктора Ющенка. Справа в тому, що з 2004 по 2007 рік товарообіг між двома країнами зростав у середньому на 36% щорічно. Китай створив в Україні позитивний імідж, надаючи всі види «безкоштовної» допомоги: в умовах глобальної епідемії пташиного грипу надавав медичну допомогу. Цю ситуацію перервав глобальний конфлікт 2008-2009 р.

З приходом до влади у 2010 р. президента України Віктора Януковича політична напруженість між двома країнами посилилася. Так, у червні 2010 р. Янукович перебував з офіційним візитом у Китаї, а у 2011 р. – в Україну відвідав президент Ху Цзіньтао. Водночас зростання торгівлі між двома країнами відновилося, хоча й лише на 0,5% у 2011-2012 роках. Між двома країнами також укладено декілька історичних угод та інвестиційних угод, а також курс юаня до гривні між НБУ та Китаєм. Під час візиту в Україну Президента Китаю Ху Цзіньтао у червні 2011 р. українсько-китайські відносини були офіційно підтверджені Спільною декларацією про встановлення та розвиток стратегічного співробітництва між Україною та Китаєм.

За підсумками офіційного візиту Президента України до Китаю у грудні 2013 р. глави держав підписали «Договір про дружбу та співробітництво».

Зазначимо, що донедавна Китай підтримував незалежність і цілісність території України. Водночас Україна залишається непохитною у своїй відданості політиці «Єдиного Китаю». У зв'язку зі змінами та реформами, що відбуваються в Україні в

період 2014-2016 р., в українсько-китайських відносинах стратегічного співробітництва та співробітництва спостерігалася тенденція пошуку нових можливостей для зміцнення співпраці та розвитку стратегічної співпраці між державами на нових рівнях. Україна та Китай віддані його вдосконаленню. Голова КНР Сі Цзіньпін оцінює українсько-китайські відносини як «рівноправні та взаємовигідні».

У січні 2015 р. в рамках Всесвітнього економічного форуму в Давосі відбулася зустріч Президента України Петра Порошенка з Прем'єр-міністром Державної Ради КНР Чи Кецяном. Так, 1 квітня 2016 р. під час Вашингтонського саміту з ядерної безпеки відбулася коротка зустріч Президента України Петра Порошенка та Голови Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіна.

Існує думка, що обмін візитами на найвищому рівні сприяє зміцненню взаєморозуміння між Україною та Китаєм, надаючи великий поштовх розвитку українсько-китайського стратегічного співробітництва. Крім того, висока динаміка політичної комунікації може бути позитивною ознакою подальшого зростання двосторонньої торгівлі. З огляду на викладене, для найпотужнішого розвитку двосторонніх відносин необхідно організувати та провести зустріч Президента України з Головою Китайської Народної Республіки.

Геополітична стратегія КНР має ключові завдання у розвитку різних взаємозв'язків між країнами. Мета проєкту – масштабна логістична смуга, що дозволить отримати «Єдиний Шлях» між КНР та країнами Західної Європи. Для цього країна-ініціатор витрачає шалені кошти. До 2020 р. рівень інвестувань сягнув позначки 200 млрд. Товарообіг між членами проєкту за різними оцінками сягнув \$ 2.5 трлн.

На сьогоднішній день ініціатива охоплює 66% всього людства, а також 73 держави світу. За оцінками Українського інституту майбутнього пізніше, ці території становитимуть 37% всього ВВП.

Починаючи з 2015 р. (після чергового посилення російської агресії на території України) відбулось дві важливі події: прокладення експериментального маршруту

вздовж нашого узбережжя, а також посилення зацікавленості китайських інвесторів в Україні.

Співпраця України та КНР закріплена на законодавчому рівні: в грудні 2017 р. обидві країни затвердили та підписали план руху «Економічного поясу Шовкового шляху» та «Морського шляху». Дані документи чітко показують позицію України в даній ініціативі КНР.

У тому ж році були укладені договори, які є дуже важливими на шляху отримання Україною місця у глобальному проєкті КНР.

Але навіть за наявності підписаних документів, на Україну ще чекає велика робота, щоб довести, що вона має право на місце у «Шовковому Шляху». Для нашої держави надзвичайно важливо оновити систему митниці, запровадити міжнародні цифрові стандарти, які існують в більшості країн світу.

Стратегія має в своєму підґрунті низку законодавчих документів в різних сферах суспільства пов'язаних з проєктом. Ще одна важливість розвитку митного простору полягає в тому, що розвинена система дає поштовх до розвитку логістичної сфери (покращення авіаційної сфери та сфери вантажоперевезень)

Створення «Великого шовкового шляху» є надзвичайно важливим для нашої країни. Цілком ймовірно, що близько 2400 р. тому територія нашої країни входила в систему стародавнього Великого Шовкового Шляху. У 2020 р. на Миколаївщині (південь України) під час проведення розкопок стародавнього скіфського кургану було знайдено поховання молодої дівчини, найвірогідніше заможного роду (про що свідчать дані антропологічних досліджень кісток). За свідченням старшого викладача Миколаївського національного університету імені Сухомлинського та керівника Березанської археологічної експедиції, Олександра Смирнова, одним з найважливіших відкриттів стало знайдення люстерка, загорнутого в рештки тканини. За попередніми результатами досліджень – це шовк або батист. Цей матеріал найвірогідніше був завезений на територію скіфів з Китаю. Тому, попередньо можна свідчити, про те, що в 4-3 ст. до н.е. Миколаївщина входила в систему Великого Шовкового Шляху. Проте на даному етапі немає можливостей проводити більш

детальні дослідження, а тому не можна остаточно підтвердити або спростувати теорію науковців [27].

Після зміни вектору зовнішньої політики Росії (агресивна політика та втручання у внутрішні справи багатьох країн) відбулись масштабні зміни в еволюції проєкту. У 2015 р. в Стамбулі транспортними компаніями багатьох країн (Китаю, Казахстану, Грузії, Азербайджану і Туреччини) було підписано угоду про перевезення вантажів з КНР до Європи через Транскаспійську магістраль, тобто минаючи російську територію.

Згодом до проєкту приєдналась Україна. На початку 2015 р. Китайська сторона заявила про своє бажання інвестувати в українську економіку в рамках ініціативи шовкового шляху. За період 2016 р. було відправлено два демонстраційних потяги по маршруту цього шляху. У 2016 р. ПАТ «Укрзалізниця» заявила, що масштабність курсування потягу буде залежати від рентабельності послуги. На теперішній час вивчається потенційний вантажопотік, який може бути зорієнтований на транспортування у складі контейнерного потягу, також розглядається питання створення регулярного сервісу.

У політичному аспекті розвиток співпраці України з Китаєм – це можливість стримування та врівноваження американського та російського впливу. Крім того, залучення в Україну великого китайського капіталу зменшить ризики ескалації військових дій на території України та підвищить геостратегічну цінність України для Китаю. Цей маршрут був презентований Міністерством інфраструктури України як альтернативний шлях доставлення вантажів із Заходу на Схід в обхід території РФ. Тривалість маршруту не повинна була перевищувати 12 днів. Однак, погані погодні умови уповільнили процес доставлення на 4 доби.

Для України, та її продукції наявність «місця» у високорозвиненому геополітичному проєкті, співпраця з КНР є надзвичайно важливою, адже ми можемо отримати шанс у вигляді:

1. Зниження мита на ввіз технологічної продукції, за умови, якщо Україна даної продукції самостійно не виробляє.

2. Отримання синхронізованого «зворотного зв'язку», що дасть змогу плідно співпрацювати з китайською економікою.
3. Створення української логістики в КНР.
4. Отримання квот на експорт українських товарів до Китаю.
5. Створення інноваційних центрів з китайськими інвестиціями у провідних галузях України.

Торгівля – це саме один з ключових пріоритетів створення «Нового Шовкового Шляху». Еволюція умов, тобто уникнення різних бар'єрів а також розвиток позитивних умов є ключовими завданнями, на яких варто зосередити увагу.

Тому держави, що знаходяться вздовж лінії Шляху і є зацікавленими у своїй участі, повинні зробити велику роботу над митними системами своїх держав, над сферою обміну інформації, враховуючи основні положення «Угоди СОТ зі спрощення процедур торгівлі» .

Поліпшення умов пунктів пропуску кордонів (мається на увазі поліпшення швидкості пропускну здатності).

Що ж до вантажної частини митниці, то тут дуже важливим є розвиток ланцюгів поставок, еволюцію транскордонного огляду поставок, а також всіх необхідних документів.

Активно сприяти співробітництву в сферах чистої та відновлюваної енергетики, таких як гідроенергетика, атомна енергетика, енергія вітру та сонячної енергії, а також переробка та використання джерел енергії. Сформувані виробничий ланцюжок для співпраці в галузі енергетики. Водночас у сфері торгівлі та інвестицій надавати значення концепції екологічної культури, зміцнювати співпрацю у сферах охорони навколишнього середовища, біорізноманіття, зміни клімату тощо та спільно будувати «зелений» Шовковий шлях [53].

Китай заохочує іноземні компанії інвестувати в китайську економіку, а вітчизняні – інвестувати в інфраструктуру та промисловий розвиток уздовж Шовкового шляху. Китай допомагає підприємствам відповідно до законодавства країни перебування, допомагає місцевому економічному розвитку, збільшує

зайнятість і добробут, виконує соціальні зобов'язання, захищає біорізноманіття та довкілля.

Вільний потік капіталу є важливою основою для реалізації проекту «Один пояс – один шлях». Поглибити прагматичне співробітництво в рамках Банківської асоціації Китаю-АСЕАН та Асоціації Шанхайської організації співробітництва, здійснювати багатостороннє фінансове співробітництво за допомогою синдікованих позик та банківських позик. Підтримувати уряди, підприємства та фінансові установи з високими кредитними рейтингами вздовж Шовкового шляху для випуску облігацій у юанях у Китаї.

Той факт, що відповідні китайські фінансові установи та компанії можуть випускати облігації в юанях та іноземних валютах за кордоном, також стимулює використання залучених коштів, в основному в країнах уздовж «Поясу і шляху». Необхідно також посилити співпрацю у сфері фінансового нагляду, а в контексті співпраці у сфері нагляду сприяти підписанню двосторонніх меморандумів про взаєморозуміння та поступово сформувати ефективний механізм координації нагляду в регіоні. Рекомендується вдосконалювати систему реагування на ризики та кризи. Необхідно посилити транскордонні обміни та співпрацю між агентствами кредитного управління, кредитними агентствами та рейтинговими агентствами. Розкрити потенціал Фонду Шовкового шляху та національних суверенних фондів різних країн, а також скерувати комерційні установи та соціальні фонди до спільної участі у реалізації ключових проєктів «Пояс і шлях».

Підсумовуючи, міжнародні зв'язки та взаєморозуміння є соціальною основою для побудови ініціативи «Один пояс – один шлях». Продовжувати розвивати дух дружби та співпраці на Шовковому шляху та широко розгортати міжлюдські та культурні обміни, науково-технічні обміни та обміни персоналом.

Необхідно розширювати масштаби обміну студентами та здійснювати спільну шкільну співпрацю. Щороку Китай надає 10 000 державних стипендій студентам із країн уздовж Шовкового шляху. Проведення культурних, фестивалів, кінофестивалів та інших заходів протягом багатьох років з країнами «Поясу і шляху» дає взаємну вигоду. Зміцнення туристичного об'єднання з різних сторін: єдиний спосіб перетину

кордонів для учасників проєкту, створення спільних туристичних маршрутів, а також полегшення документального питання.

Для посилення плідної співпраці та розвитку відносин потрібно:

1. Посилити співпрацю у сфері обміну інформацією про інфекційні захворювання, обміну технологіями для запобігання стихійним лихам та підготовки кваліфікованих спеціалістів та країн ближнього зарубіжжя, нарощувати потенціал реагування на надзвичайні ситуації у сфері суспільної гігієни.

2. Надавати медичну та невідкладну допомогу зацікавленим країнам, розвивати практичне партнерство у сфері охорони здоров'я матері та дитини, реабілітації інвалідів, туберкульозу та малярії.

3. Посилити науково-технічного співробітництва, створення спільної лабораторії, Міжнародного центру трансферу технологій та Центру морського співробітництва, стимулювання обміну науково-технічними кадрами.

4. Інтеграція наявних ресурсів, розгортання та активне просування практичного партнерства з країнами навколо Шовкового шляху щодо зайнятості молоді, навчання підприємництва, розвитку навичок, соціальних послуг, управління адмініструванням взаємних інтересів [45].

5. Розвиток обміну та співпраці між містами, підтримка налагодження партнерських відносин між великими містами країн Шовкового шляху, розвиток практичної співпраці з акцентом на гуманітарні обміни.

6. Підтримка організації спільних досліджень і форумів центрів мозку країн Шовкового шляху.

7. Зміцнювання обміну та співпраць між неурядовими організаціями вздовж Шовкового шляху, зосереджуючись на масах, брати участь у благодійній діяльності для підтримки освіти та охорони здоров'я, скорочення бідності, збереження біорізноманіття та захисту навколишнього середовища, покращення умов праці та життя в бідних районах, зробити свій внесок уздовж «Шовкового шляху».

Справа в тому, що, сприяючи створенню «Одного поясу – одного шляху», Китай повною мірою використовує порівняльні переваги регіонів країни, активніше дотримуючись стратегії відкритості, сприяючи співпраці та співробітництву між

східними, центральними та західними регіонами. та посилення економічної відкритості. У той же час загальні економічні та культурні переваги провінцій Шеньсі та Ганьсу, а також культурної спільноти народів Нінся та Цинхай будуть використані для створення внутрішньої зони передового розвитку в Сіані, щоб прискорити реформу відкритості. розвиток відкритості в Ланьчжоу і Сіньцзяні, відкритість в Нінся-Хуейській Автономній Республіці для формування торгово-логістичного центру і коридорів, а також важливих промислових баз і центрів гуманітарних обмінів, зосереджених на Центральній, Південній і Західній Азії. Також необхідно використовувати Автономну Республіку Внутрішня Монголія.

У рамках подальшої співпраці доцільно сприяти створенню Євразійського швидкісного транспортного коридору «Москва-Пекін», з метою створення «вікна» на північ. Фактично вже більше року уряд Китаю активно просуває ініціативу «Один пояс – один шлях», зміцнює контакти та консультації з країнами-партнерами та сприяє практичній співпраці з ними, і вже відбулося багато успішних заходів.

Наприклад, голова КНР Сі Цзіньпін, прем'єр-міністр Держради Чи Кэцян та інші глави держав відвідали понад 20 країн і взяли участь у діалозі щодо зміцнення взаємозалежності.

РОЗДІЛ 2. УКРАЇНО-КИТАЙСЬКА СПІВПРАЦЯ

2.1. Розвиток співпраці між народами

Протягом усього часу, витраченого на розвиток співпраці між нашою нацією та Китаєм, країна зосереджувалась на основних проблемах, які відіграють важливу роль у розвитку взаємних відносин. Безсумнівно, що стосується українсько-китайських відносин, слід звернути увагу не тільки на довготривалі взаємні відносини, а й на співпрацю України (як одну з республік Радянського Союзу) в китайській економіці та українсько-китайських відносинах.

Справа в тому, що 27 грудня 1991 р. Китай одним із перших усвідомив свободу України, а 4 січня 1992 р. обидві країни відзначили депешу про фундамент дискреційних відносин, у якій повідомили про свою мету організувати повну співпрацю. Унікальна взаємодія між другим Президентом України Леонідом Кучмою та Президентом Китайської Народної Республіки Цзян Цземінем була закладена під час торгівлі державними візитами у 1994-1995 роках, що призвело до проголошення важливої організації між двома народами. Справа в тому, що з 2004 по 2007 рік біржовий товарообіг між двома країнами становив 36%. Китай створив гідну картину в Україні, надавши асортимент безкоштовної допомоги, чому завадила надзвичайна ситуація у всьому світі 2008-2009 р..

Політичний обмін між двома країнами загострився після призначення Президента України Віктора Януковича у 2010 р.. Таким чином у червні 2010 р. Янукович відвідав Китай з авторитетним візитом, а в 2011 р. – президент Ху Цзіньтао. Водночас продовжився розвиток обміну між двома державами, хоча й виключно на 0,5% у 2011-2012 роках.

Між двома країнами також були схвалені різні ключові угоди та венчурні домовленості, включаючи торгівлю гривнями між НБУ та Китаєм. У червні 2011 р. під час візиту в Україну Президента Китаю Ху Цзіньтао українсько-китайські відносини були офіційно підтверджені у спільній декларації про заснування та вдосконалення українсько-китайської життєво важливої організації.

Після того, як Президент України здійснив державний візит до Китаю у грудні 2013 р., двоє керівників відзначили українсько-китайський договір про дружбу та співробітництво, Спільну заяву про подальше поглиблення стратегічного партнерства та українсько-китайський план стратегічного партнерства на 2014 рік. [62]

Слід зазначити, що до цього моменту Китай послідовно підтримував могутність та регіональну репутабельність України. Водночас Україна непорушно тримається на підході «єдиного Китаю». У січні 2015 р. в рамках системи Всесвітнього економічного форуму в Давосі Президент України Петро Порошенко зустрівся з Прем'єр-міністром Державної Ради КНР Чи Кецяном. Згодом, 1 квітня 2016 р., під час Саміту з ядерної безпеки у Вашингтоні Президент України Петро Порошенко провів стислу зустріч із Головою Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіном.

Держава визнає, що безперечно візити сприятимуть поширенню спільного взаєморозуміння між країнами та дадуть сильний стимул до вдосконалення ключової організації. Крім того, високі елементи політичної участі можуть бути ще однією певною ознакою подальшого розвитку взаємного обміну. Враховуючи викладене, для розширення динамізму взаємних відносин важливо підготуватися і провести зустріч Президента України з Головою Китайської Народної Республіки.

Існує думка, що послідовні та прогресивні відносини з Китаєм дуже важливі для України. Водночас братерську співпрацю між парламентами необхідно розвивати й надалі. У 2011 р. було досягнуто домовленості про створення нового координаційного механізму, включаючи Комітет двостороннього співробітництва на рівні віце-прем'єр міністра, який складається з шести підкомітетів. Проте в сьогоднішніх реаліях необхідно провести третє засідання міжурядового комітету двох країн. Нинішньою платформою для виведення відносин між країнами на новий рівень та реалізації прагматичного співробітництва в конкретних сферах і галузях має стати реалізація існуючого плану розвитку українсько-китайського стратегічного партнерства на 2014-2020 рр. Як зазначалося вище, обидві сторони сподіваються на збільшення двосторонньої торгівлі, реалізацію диверсифікації структури торгівлі,

розвиток довгострокових форм економічного співробітництва, поглиблення міждержавного інвестиційного співробітництва.

Розвиток біржі українського зерна в Китаї за період 2014-2015 рр. склав 56%. Відомо, що в травні 2015 р. Китай імпортував 404 тисячі тон кукурудзи, з яких 95% – українського врожаю. За перші п'ять місяців 2018 р. повний обсяг кукурудзи з України склав 1,55 млн тон, що становить практично 90% усіх закупівель з Китаю. За припущеннями, до кінця 2018 р. Україна має відправити до Китаю 3,5 млн тон зерна. Крім того, Україна постачає в Китай курятину (600 тис. тон) та свинину. Можливості імпорту соняшникової олії (обсяг закупленої олії залишиться на рівні 500-550 тис. тон) [70].

Слід зазначити, що Китай закуповує українські аграрні товари, але додатково ефективно розміщує їх у сільськогосподарській зоні. Справді, китайська сільська організація KSG Agro, яка на сьогодні об'єднує 42 організації, обробляє 94 тис. га сільськогосподарських площ, але китайська сторона глибоко хоче надовго орендувати в Україні 3 млн. га садових угідь.

Зазначається, що в 2015 р. Китай перетворився на другого за величиною біржового спільника України біржового обороту між народами Азіатсько-Тихоокеанського району. Двосторонній обмін склав 6,18 млрд доларів США, з яких 2,4 млрд доларів представлено українською продукцією. Відносини між націями продовжують створюватися: за значний проміжок часу з 2015 по 2017 рік загальний товарообіг зменшився на 8,7% порівняно з 2015 роком і склав 5,8 млрд доларів США. Таким чином, у 2015 р. частка обміну з Україною в побудові глобальної біржі Китаю становила 0,17%, незважаючи на те, що США є ключовим спільником обміну.

Китай є лідером у сфері передових торгівлі, тому найбільша частка українського імпорту з Китаю – це механічне обладнання, апарати, апарати та спорядження – 30,3%. Китайський виробник також претендує на величезний обсяг світового ринку легкої промисловості, а частка українського імпорту з Китаю за матеріалами становить 16,1%.

При оформленні товарів України до Китаю у 2017 р. найбільша пропозиція припала на торгівлю нерафінованими речовинами – мінеральними товарами (43,1%)

та вівсом (30,1%). Це демонструє напрямок нерафінованої субстанції української продукції, що не додає додаткової поваги.

Що стосується спекуляційного руху між Україною та Китаєм у 2017 р., то критичними напрямками венчурної діяльності китайських фінансових спонсорів були: промисловість (31%), агробізнес (23%), транспорт (15 %), знижка – Роздрібний обмін (14%). Обсяг венчурів з України до Китаю набагато скромніший – 1,4 млн. доларів США та українські спекуляції в основному скоординовані з перевезенням (40%).

Згодом міжнародний альянс відкриє нові двері як для китайських, так і для українських виробників, що, таким чином, додатково розширить участь у різних сферах економіки, а саме:

1) зростаючі сектори бізнесу щодо китайських виробників Україна є зв'язок між Азією та Європейським Союзом, що дозволяє вийти на європейський ринок;

2) спроможність Китаю та України до просування, тобто вдосконалення спільних проєктів експертизи та просування, створення груп просування та центральних точок;

3) відкрити двері для покращення фундаменту в рамках Нового шовкового шляху, оскільки Китай виклав актив китайсько-сейф для фінансування валютного співробітництва між країнами Центральної та Східної Азії в розмірі 10 мільярдів євро для просування спільних рамкових проєктів, створення передових технологій промисловості масового використання;

4) покращення енергетичної сфери України, загалом Китай вкладе 2 мільярди доларів на модернізацію енерговиробного обладнання та телевізійного зв'язку;

5) розширюючи участь до повчального повороту подій, ми обговорюємо повчальну та логічну торгівлю студентами, покращення загальноосвітнього навчання, нагородну підтримку схоластичної розвідки [50].

Відомо, що 26 березня 2015 р. китайська організація CITIC Construction та Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства підписали меморандум про вкладення \$15 млрд в українську індустрію розвитку.

Крім того, 8 липня 2015 р. відбулася перша китайсько-українська дискусія в галузі науки та інновацій, на якій учасники домовилися розвивати відносини, зокрема, для модернізації української індустрії інновацій даних у світлі китайського досвіду.

Таким чином, 27 січня 2015 р. Україна та Китай погодилися на угоду про спеціалізовану та грошову участь (заступник Міністра економічного розвитку і торгівлі України Ігор Веремій та посол Китайської Народної Республіки в Україні Чжан Сіон). Порозуміння допоможе Україні залучити грошову допомогу з Китаю для здійснення необхідних заходів, які будуть врегульовані в рамках додаткових міжурядових угод. Одночасно грошові активи будуть принципово скоординовані для надання медичної допомоги, навчання та подолання наслідків криз.

Слід зазначити, що Китай також зацікавлений в українських рамках. Домовленість 2012 р. між Урядом України та Ексімбанком Китаю надає активи на розвиток повітряного експресу в Києві, який буде об'єднанням між аеропортом «Бориспіль» і Центральним залізничним вокзалом на суму 372 мільйони доларів США (первинний транш у розмірі 52 мільйони доларів був призначений у 2013 р.). Китай динамічно розвивається у сфері морських портів. Підтвердженням цьому є солідні дані китайського завдання, яке побувало у всіх морських портах України (особливо захоплюючим для них був чотирнадцятий випуск Одеського морського порту). Вони цікавилися питанням концесії чи оренди портів, щоб гарантувати безперервний запас зернових і мінеральних ресурсів [52].

Наслідки огляду показують рух Китаю в сфері теплоенергетики. Український державний концерн Nuclear Fuel та китайська організація China Nuclear Energy Industry Corporation відзначили нагадування про участь у сфері атомного паливного циклу. Таким чином, ядерне паливо приєднується до чотирьох заявлених державою підприємств, серед яких Східний гірничо-збагачувальний комбінат, Дніпровський точний трубний завод та Український науково-дослідний і конструкторський інститут промислових технологій.

Зверніть увагу також на виняткову співпрацю китайських організацій у вкладенні ресурсів у логічні повороти подій, як-от створення марганцю (Хубей

Чангян Хунсінь – 160 мільйонів доларів), матеріали для розробки (Sinoma – 210 мільйонів доларів в Lafarge-Україна), CNBM (енергія на основі сонця) , Sinomach (2 мільярди доларів), заміна газу тощо.

Щоб гарантувати підвищений рівень обміну між Китаєм та Україною, 15 травня 2015 р. НБУ та Народний банк Китаю погодилися на двосторонню угоду про торгівлю китайськими юанями/гривнями на суму до 54 мільярдів гривень (2,4 доларів США). млрд) і 15 млрд китайських юанів. Одночасно про ескалацію участі між Україна та Китай демонструють відправлення 29 квітня 2015 р. безпасадкового рейсу Київ-Пекін-Київ (Міжнародні Авіалінії України) та рішення про негайне взаєморозуміння між українськими та китайськими поштовими складами. Звичайно, Китай намагається використати надзвичайну політичну та соціальну ситуацію, щоб посилити свою присутність та вплив на Україну.

Водночас Китай намагається прийняти справедливую ситуацію щодо політичної боротьби в Україні, очевидно, не підтримує жодних зібрань, ухиляється від будь-яких розборок. З огляду на вищезазначене, монетарний вплив Китаю в Україні, як ми бачили, буде тільки розвиватися, враховуючи те, що Україна входить у десятку найкращих світових виробників харчових продуктів (лідуючі позиції – соняшникова олія та кукурудза). Таким чином, Китай намагається отримати свої схильності як на світовому, так і на продовольчому ринку.

Існує надія, що українсько-китайський двосторонній обмін з потужною незнайомою фінансовою стратегією та розумним використанням можливостей відповідної співпраці має неймовірні можливості. Підтвердженням точки зору є інформація служби статистики України щодо топографічної побудови незнайомого біржового обороту протягом 2001-2017 рр., де частка Китаю становить середину 4,69% (3,08% абсолютних товарів і 6,04% повного імпорту) [58].

Конструкція посуду імпорту з Китаю в Україну в 2017 р. здебільшого скоригована, методика створення становить 26,14% (982,22 млн доларів США) від усього імпорту; середня продукція – 48,13% (1808,28 млн. дол. США), продукція споживача – 25,73% (966,75 млн. дол. США) [5]. При цьому обмінні відносини з Китаєм повинні бути зосереджені на сфері обміну садовими нерафінованими

речовинами та продуктами харчування. Згодом у Китаї, з його гігантським населенням, продовольча проблема та продовольча безпека залишаються дуже актуальними досі. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, Китай посідає друге місце на планеті після Індії за кількістю людей, які страждають на нездоров'я [8].

Наслідки огляду показали, що до розширення частки корисних копалин приєднується зменшення в світлі законного занепокоєння китайськими спільниками в досягнутих і наполовину сучасних результатах доморощеного створення, що особливо помітно в обміні заліза та сталі. Таким чином, у 2001 р. ця група товарів переважала товарну термінологію українсько-китайського обміну (378,26 млн. доларів США, або 78% усіх товарів власного виробництва). У 2015 р. цей показник зменшився до 20,1 тис. доларів США або менше 1 % від усієї продукції в Китаї. По суті, розширення обміну продовольчими товарами та садівничими нерафінованими компонентами відкриває перед Україною двері для розширення визнання нормального активу, можливого у вдосконаленні домашньої агросучасної території. У будь-якому випадку, подальше збільшення кількості сільськогосподарських товарів може призвести до непостійних результатів. Таким чином, приблизно з 2017 р. основними товарами для сільських товарів для Китаю були кукурудза (542,596 млн доларів США або 22,61% продукції в Китай) та соняшникова олія (438 млн доларів США або 18,27% товарів) [3]. Напевно, зацікавленість китайських бізнесменів до імпорту української соняшникової олії є особливим залякуванням, оскільки надлишковий розвиток регіонів, що розвиваються, сприяє споживанню ґрунту та завдає безнадійної шкоди українському садівництву в довгостроковій перспективі.

Слід зазначити, що Китай субсидує в основному придбання обладнання, виробленого в Китаї. Таким чином, китайський фінансовий спонсор пропонує допомогу своєму сучасному регіону та величезним продуктам. Безпомилковою моделлю є рамкові проєкти, де китайська сторона загалом вимагає залучення лише китайського генерального працівника для найму, тобто використання китайських матеріалів і робіт, що дозволяє допомагати розвиватися районам Китаю. Для цієї ситуації значущим для економіки Китаю є товарний потенціал, підтримка високого

розвитку ВВП. Таким чином, незважаючи на високу венчурну ставку, Китай буде посилювати інтерес до України. У будь-якому разі, це не означає, що Україна може не змінювати венчурне середовище і переходити від старих способів організації та продовження роботи.

По-перше, існуюча модель китайських спекуляцій не може бути вигідною Україні, оскільки вона не спрямована на створення доморощених творінь, створення позицій для українців та публічних речей з високою додатковою повагою. По-друге, пропозиція венчурних зобов'язань є ознакою екстреного, а не грошового повороту подій. По-третє, будь-яка економіка створює за допомогою незнайомих прямих спекуляцій інтерес до капіталу, на відміну від авансів для покупки предметів у країни-боса позики. Це звичайна світова практика, яку можуть надати кредитно-кредитні організації, зокрема експортно-кредитні агентства.

Зараз існує схильність кількох випадків доходів Китаю робити прямі спекуляції. Китайські фінансові спонсори також розглядають можливість залучення організації українських нафтовидобувних організацій, але порозуміння ще не досягнуто. [38]. Нам також необхідна пряма і об'єктивна організація забезпечення привілеїв і майнових свобод кредиторів, успішне оформлення державних орієнтирів.

Таким чином, у 2017 р. частка найсучаснішої продукції до Китаю за характеристикою УКТЗЕД не перевищила 104,5 млн доларів США або 4,36% абсолютних товарів цієї країни. Водночас приплив механічних виробів з Китаю становить близько 2 мільярдів доларів США або 52,94% абсолютного імпорту з цієї країни [3]. Отже, відповідно до механічної частини обміну з Китаєм, Україна залишається експортером переважно натуральних речовин з низькою доданою вагою та продавцем інноваційних готових виробів із дещо вищою доданою вагою, принципово покупцям. Позитивним є те, що Китай залишається одним із головних обмінників України на ринку військово-сучасної продукції. Таким чином, починаючи приблизно з 1992 р., Україна та Китай завершили та фактично виконали близько 200 угод у військово-спеціалізованій сфері. Обсяг імпорту зброї до Китаю за період 1992-2008 рр. склав 624 млн. доларів США [6].

Для цієї ситуації розглянемо літаки і повітряну охорону. Для Китаю українські товари привабливі своїм надсучасним рівнем і якістю, а також помірною низькою ціною, на відміну від конкурентів. Тим не менш, незважаючи на явний інтерес до ввезення готових найсучасніших предметів, не можна ігнорувати прагнення спільників Китаю зменшити надлишок суспільних товарів і створити власну сильну військову промисловість. Основним типом китайської зброї, яку розсилає, завжди було уособлення радянської та західної моделей, що не завадило їй отримати величезний шматок пирога в країнах, на які різні експортери не звертали уваги, в основному з політичних причин.

Серйозна інноваційна вигода України короткочасна і поволі втрачається. Щоб запобігти складній для України конкуренції з Китаєм на ринку озброєнь, доцільно рухати співпрацю у військово-сучасному колі навколо завдань і досягнень, до яких китайські зусилля ще не підходять [7]. Пізніше, у наших відносинах з Китаєм, для України має бути життєво важливим подолання нинішніх негативних сторін участі, утримання від дикого суперництва та розвиток загальнокорисних методологій і проектів співпраці, зокрема в агросучасній, військовій та космічній сферах. Враховуючи вступ України та Китаю до СОТ, важливим є використання компонентів співпраці, розширення торгівлі даними між державами, участі у використанні інструментів захисту обміну [7].

Зазначається, що за даними Державного комітету статистики України, у 2017 р. біржовий товарообіг між країнами склав 7,7 млрд доларів США, китайської продукції в Україну майже 5,7 млрд доларів США (приріст на 20,5%), імпорту до Китаю – майже 2,1 млрд. дол. США (збільшено на 11,3%). Рівновага для Китаю становить 3,6 мільярда доларів США. У цей період будівництво китайських товарів в Україну було переповнене такими товарними групами, як апаратні та механічні машини, електронні машини (35,53%); матеріали та вироби з них (11,38%); кольорові метали та вироби з кольорових металів (10,90%); пластмаси та вироби з них (7,93%); результати комбінованого бізнесу (7,33%); різні сучасні предмети (7,13%); взуття, кепки, парасольки (4,86%). Імпорт українських товарів до Китаю розглядався

супутніми зборами: мінеральні предмети (42,57%); рослинні предмети (23,76%); жири та олії тварин і рослин та результати поводження з ними (23,49%).

Ключовою змінною, яка перешкоджає притоку китайських інтересів в Україну, є, перш за все, завершення конфлікту на Сході. Крім того, стабільність і послідовність законної системи для незнайомих фінансових спонсорів в Україні є важливою складовою для китайських фінансових спонсорів. Як би довго не були привілеї фінансового спонсора, як би довго не було вражаючим і як би не було проблем із захистом власної свободи в суді, введення ресурсів в Україну буде розглядатися як дуже небезпечне.

Незважаючи на непередбачувані фінансово-політичні обставини, Україна фактично має численні механізми, які є важливими для Китаю щодо вимог створення прогресивних сфер економіки, а також виконання важливих ключових завдань у різних галузі. Грошові дозволи України проти Росії взагалі пригнічують потенційні результати українських товарів для Росії і вимагають пошуку нових секторів бізнесу для машинобудування, літаків і військових товарів і товарів подвійного використання.

З огляду на вищезазначене, важливо використати загальноприйняте уявлення про військову спеціалізацію між Україною та Китаєм для її ескалації та переформатування відповідно до нинішніх реальних факторів. Водночас наука та інновації є сильною та довготривалою причиною співпраці між державами, які зосереджені на державах. Участь у сфері садівництва залишається іншою та актуальною проблемою українсько-китайського співробітництва. Сільське створення має дві характерні частини: доступність багатих земель і найновіші досягнення. Останнім часом Китай досяг значних успіхів у вирощуванні зерна та вдосконаленні домашніх тварин [21, с. 169].

Наявність в Україні величезних площ ріллі з високим потенціалом урожайності має ключове значення для можливого співробітництва тут. Водночас співпраця між Україною та Китаєм у сфері транспортних шляхів та запасів азіатських товарів для європейських країн відкриває справжні можливості. Враховуючи все, Китай, як і більшість азіатських країн, прагнуть зменшити витрати та сезон транспортування

товарів від країн-виробників до країн з величезними ринками покупців, зокрема до Європейського Союзу.

Біржова та грошова участь України та Китаю має величезну, але ще нерозкрити можливість. Спільна премія в бізнес-секторах двох країн і загострення дискурсу на різних рівнях рано чи пізно сприятимуть цій нинішній обставині, переконані члени зборів Ради зі сприяння експорту.

Міністерство економічного розвитку і торгівлі щодо грошової участі з Китайською Народною Республікою та використання світових проїздів транспортних засобів (враховуючи Шовковий шлях), що відбулося 28 квітня 2017 р. в Києві. За словами заступника міністра економічного розвитку і торгівлі Наталії Нікольської, Китай залишається потрібним спільником України в біржовому та валютному колі. Незважаючи на те, що у 2016 р. Китай був серед основних 5 країн-спільників України з обміну, Китай, з огляду на модель обмінної гравітації, характеризується для України як необхідної країни [36].

З огляду на це, основною метою уряду України є налагодження ескалації обміну між Україною та Китаєм, тим більше, що в українській сировинній техніці Китай досить довго сприймається як один із потрібних ринків, і Україна має зосередитися на цьому.

Слід зазначити, що потужна співпраця між Україною та Китаєм налагоджується досить довго, але динамічні стратегії були дуже тривалими. Розумною ілюстрацією ескалації участі є асоціація останньої місії спроможної сили Китайської Народної Республіки, яка була в Україні з дослідження доморощеного устрою державного управління санітарією, зокрема створення гамбургерів. Таку місію разом із китайською стороною та посольством Китаю в Україні можна назвати надзвичайним досягненням. Наразі триває робота з підбиття підсумків місії, формування останнього звіту та визначення місць проведення конвенції ветеринарних потреб для продукту українського гамбургера до Китаю.

Так само, як складова розширення сфери бізнесу українських товарів, Держпродспоживслужба співпрацює з китайською стороною на кількох позиціях. До цього моменту 18 доморощених організацій мають можливість відправити молоко та

молочні продукти до Китаю. До Китаю було подано значні архіви з розширеним списком підприємств, які розсилають молоко та молочні товари [30]. Паралельно ведеться робота з відкриття китайського ринку української птиці, яєць та яєчних виробів. За великим рахунком, у системі співпраці з Китаєм ми обговорюємо товар українського меду. Українські виробники дуже зацікавлені в торгівлі кормами для домашніх тварин у Китай. Під час зустрічей з делегатами вмілих фахівців КНР обговорювалися питання вирощування товарної пропозиції на товар нескінченної риби в КНР.

Держспоживслужба ефективно вирішує ці безліч проблем на різних рівнях. Раніше було досягнуто кількох результатів у відкритті китайського ринку для українських рослинних товарів. Узгоджені конвенції фітосанітарних передумов для продукту з кукурудзи, сої та зерна. Зараз в обробці багато продуктів (сорго, вишні, яблука, чорниця). Створено проекти конвенцій фітосанітарних передумов для виробництва соняшникової та бурякової вечері до Китаю. Водночас радник з торговельно-економічних питань Посольства Китайської Народної Республіки в Україні Лю Цзюнь відстоює місце українських спільників щодо недостатнього використання можливого в двох націях в обміні та грошовій участі [32]. Отже, Україна – це країна з безмежними активами, солідним ринком покупців і великими логічними, спеціалізованими та сучасними базами, і на це варто зважати світові співучасники.

2.2. Оцінка та управління ризиками в проєктах стратегічного партнерства

Перспективним стратегічним напрямом економічного співробітництва з Китаєм є безпосередня участь України у реалізації ініціативи Президента КНР щодо розвитку економічного поясу Шовкового шляху. Україна має намір брати активну участь у реалізації концепції «Один пояс – один шлях» у рамках «Нового шовкового шляху». Для успішного руху в цьому напрямку необхідно докласти чимало зусиль для реалізації цього проєкту. У 2015 р. Україна приєдналася до ініціативи «Один пояс – один шлях», підписавши Протокол про співпрацю на Шовковому шляху з Китаєм,

а зараз, фактично, шукає шляхи поглиблення та інтенсифікації торговельно-економічних відносин між країнами.

Китай досить послідовний і системний у реалізації будь-яких ініціатив. У рамках ініціативи «Один пояс – один шлях» вже створено фінансові інструменти, зокрема Фонд Шовкового шляху та Азіатський банк інфраструктурних інвестицій. Для України це означає наявність фінансових ресурсів, які можна використати для реалізації спільних проєктів. Уряд України готовий до діалогу з вищезазначеними фінансовими структурами щодо відбору та затвердження проєктів спільного впровадження. Таким чином, одним із ключових елементів Нового шовкового шляху є транзит вантажів через різні країни. Важливою складовою співпраці в цій стратегічній ініціативі, на нашу думку, є створення підкомітету з транспорту і в такому форматі розпочати інтенсивний діалог щодо будівництва та модернізації інфраструктури (дороги, портова інфраструктура, інші перспективні напрямки), договори про залучення китайських інвестицій, кваліфікованих спеціалістів транспортно-логістичної галузі [34]. Крім того, необхідно активно співпрацювати у створенні належних умов для відкриття регулярних транспортних шляхів та залучення транзитних вантажів з Китаю на європейські ринки і навпаки.

По суті, китайська ініціатива «Один пояс – один шлях» закликає до розвитку торговельних відносин між Китаєм та Європою. У зв'язку з цим посол Китаю в Україні Ду Вей зазначив, що без України цей проєкт немислимий. У довгостроковій перспективі проєкти Шовкового шляху можуть дозволити Україні обійти російські транзитні обмеження до країн Центральної Азії. Крім того, Великий шовковий шлях включений до Списку освітньої, наукової та культурної спадщини ООН (ЮНЕСКО). Відповідне рішення ухвалили 22 червня.

Добре відомі два діаметрально протилежні підходи до цих ініціатив. Деякі вчені вважають, що це черговий публічний хід Китаю, прагнення скористатися поширеним і досить романтичним розкрученим брендом, реальний зміст якого вкладено далеко не двозначними ідеями. Проте численні дослідження та результати міжнародних форумів показують, що це довгострокова багаторівнева глобальна стратегія Китаю.

Китай має ресурси та масштаби, щоб очолити ринок із понад 4 мільярдами людей, що простягається від Балтійського моря до Південно-Східної Азії. [11].

Враховуючи вищевикладене, доцільно розглянути, що таке Великий шовковий шлях. Це стародавній торговий канал, найвідоміша модель економічного співробітництва в історії людства. Шовковий шлях зробив величезний внесок в економічні та гуманітарні обміни між Сходом і Заходом. Зараз воно починає відроджуватися завдяки швидкому розвитку комунікацій та доріг. Нове втілення Великого шовкового шляху ще не має чітких географічних рамок, початкової та кінцевої точок. Найважливіша глобальна ідея полягає в тому, що Схід і Захід знову намагаються зблизитися. Пекін тримає шлях до іншого китайського завдання повністю відкритим, що підтверджується Концептуальним планом дій для підприємства від березня 2015 р.. [3].

Основне переконання дається транспортному засобу та скоординованим факторам пеленга. Численні вчені здебільшого зводять стратегію лише до нескінченних курсів Шовкового шляху. Це, таким чином, обмежує й обмежує розуміння його квінтесенції. По суті, стратегія економічного поясу Шовкового шляху передбачає узгоджену методологію, яка охоплює всі кола життя району. З точки зору експансії, Схід і Захід знову намагаються допомогти ближче через виконання масштабних проектів [22, с. 273].

З точки зору загальної методології, стратегія призначена для вирішення супутніх фінансових цілей:

- 1) удосконалення митної, візової та різних систем для роботи з діловими людьми (як територіальними, так і китайськими) та розвитку співпраці;
- 2) формування транспортної та узгодженої факторної бази, що гарантує транспортування продукції (в основному китайської) у бізнес-сектори Центральної Азії, Росії, Європи, Близького Сходу;
- 3) збільшення обсягу спільного обміну з усіма народами округу;
- 4) розширення обсягу розрахунків у державних грошових стандартах з можливістю перетворення юаня на провінційну готівку, яка фактично захоче потиснути місця долара та євро;

5) розширення контактів у логічних, спеціалізованих, повчальних та філантропічних колах, де одним із напрямків участі є збільшення кількості студентів із країн Центральної Азії, які зосереджуються в китайських коледжах, включаючи вирішення проблеми китайської культури за кордоном та розширення значення «яка сила» у міжнародній стратегії нової китайської ініціативи.

Незважаючи на просто грошових, Стратегія передбачає вирішення різноманітних соціальних, соціальних та різноманітних труднощів. Розвиток економічного поясу Шовкового шляху є одним із найважливіші частини плану благоустрою тринадцятої п'ятирічки (2016-2020). Техніка розрахована якомога довше. Більшість представників влади погодяться з тим, що на виконання основного етапу Стратегії знадобиться близько 30 років.

Китайські залізничні організації мають водійські ситуації у світових рейтингах. Вони насильно прориваються в сектори світового бізнесу. У китайських організацій абсолютно не буде конкурентів у реалізації транспортних проєктів в рамках Стратегії економічного поясу Великого шовкового шляху. Проєкт швидкісної магістралі Москва-Казань розглядається як одна з головних проблем, що тягнеться продовженням на південь і схід до Пекіна та Тихого океану та на захід до Роттердама та Атлантичного океану. У будь-якому випадку, спосіб впоратися з цим задумом далеко не однозначний. Було домовлено, що в 2016 р. HSM в Китаї буде переведено на лінію з Казахстаном. За умови, що його відправлять із Казані через Казахстан, це істотно обмежить транспортування в Транссибір і Бам, тому для російської сторони це зловісно. Якщо припустити, що він пройде через район Сибіру, про Казахстан забудуть, що теж дивовижно. Тому більшість спеціалістів найбільшим каталізатором вважають розвиток проїжджої частини у двох напрямках. Існують різні варіанти, зокрема через Монголію, яка, таким чином, щиро налаштована на можливість іншого Шовкового шляху [15].

Крім того, виконання таких масштабних фундаментальних проєктів потребуватиме колосальних витрат матеріалів для розробки, обладнання, і це лише верхівка айсберга. Це дозволить укласти ліміт створення як самого Китаю, так і різних членів у цих проєктах фонду.

Другим за значимістю в Стратегії економічного поясу Шовкового шляху є енергетичний пояс. Більша частина Євразії стикається з критичною нестачею енергетичних ресурсів. Потрібне широке формування нових енергетичних офісів. Існують значні підприємства, і за умови наявності грошових активів вони цілком можливі. Ухил, як очікується, робити на «зеленій» енергетиці. Численні фахівці пропонують створити помірно вільний енергетичний ринок на майбутнє з відповідним ринковим фундаментом. Ми говоримо, найголовніше, про наші власні торгівлі вуглеводнями, вільні від західних торгів, і в довгостроковій перспективі це також засіб оцінки стратегії. Водночас, як хотілося б думати, найбільш екстремальні рекомендації лежать у сфері створення пов'язаного енергетичного устрою країн ЄПС. Ми обговорюємо організацію надійних газо- та нафтопроводів, електромереж, які б охопили весь регіон Євразії, приєдналися до зусиль двох виробників і покупців енергетичних активів. Для цієї ситуації дуже важливо, що означатиме проілюстрована стратегія для загальноіснуючих фінансових мереж на пострадянському просторі, насамперед Євразійського економічного союзу та ШОС, і в яких формах може відбуватися їх об'єднання чи, навпаки, опір.

З кожним із перерахованих вище цінних відкритих дверей Україна прагне перетворитися на своєрідний ешафот між Азією та Європою, перетворюючи поточний потенціал у можливості для бізнесу. Україна може запропонувати адміністрацію у сфері залізничного, океанського та повітряного транспорту, а також стати важливим транспортним центром протягом часу, витраченого на надання китайських товарів європейським бізнес-секторам і результатів вітчизняних та європейських виробників назад до Китаю. Україна разом створює найбільш задовільні умови для перевезення власників через морські порти країни, зокрема потяг «Вікінг» і «Зубр», які беруть участь у перетині суден на Транскаспійському міжнародному транспортному коридорі.

Враховуючи вищезазначене, наголошуємо, що ця сфера двосторонньої участі разом є цінною. Можливості для розвитку співпраці в садівництві надзвичайно великі. Це чудово для Китаю, оскільки гарантує продовольчу безпеку країни. Конфігурація 16 + 1, яка продемонструвала свою розумність і життєздатність, є

сильною стадією, яка може дати додатковий імпульс відповідному дискурсу з Китаєм. Україна намагається розширити поточну конфігурацію та включити її як повноцінну особу з нинішньої моделі участі Китаю з Центральною та Східною Європою ОПЕК.

Отже, за оцінками Міністерства залізниці України, перевезення тримачів усередині нового проходу може тривати до 15 днів у зв'язку з синхронізацією океанічних (залізничних) і залізничних ділянок маршруту. Україна разом зі своїми спілниками відмовилася від організації нових операційних ланцюжків та включення мереж громадського транспорту до всесвітньої організації глобального транспорту. Національна комісія з розвитку та реформ Китаю оцінює, що до 2020 р. між Китаєм та Європою щор. курсуватиме близько 5000 вантажних поїздів. Також буде побудовано 43 центральні точки транспортних засобів і 43 залізничні лінії. Примирення Європи та Азії та спроби об'єднати транс'європейську транспортну мережу TEN-T та ініціативу «Один пояс і шлях» мають вирішальне значення для грошово-кредитного розвитку України. Україна з її морськими портами та передовою залізницею є транспортним коридором між Сходом і Заходом, Північчю і Півднем, і шукає свою систему подорожей і транспорту в сязві китайської співпраці в Адріатичному, Балтійському та Чорному морях.

У цій унікальній ситуації життєво важливо брати участь, зокрема з китайськими спілниками, щоб створити переконливу модель використання українських портів.

Важко обійтися без китайських підприємств і азійського ринку, що розвивається. Сьогодні надзвичайно важливо вирішити питання щодо організації підтримки України у виконанні завдань та ескалації біржової, фінансової та венчурної участі між Україною та Китаєм. Китай, безумовно, зацікавлений у підтримці України в цій Стратегії, і це неодноразово наголошувалося, зокрема, під час виконання державної програми розвитку вітчизняного агросучасного комплексу, налаштованого на модернізацію запланованих операцій з торгівлі зерном. Посилення серйозних ситуацій у значних галузях бізнесу прямо залежить від модернізації та розвитку транспортної основи. Тут Україна та Китай матимуть можливості для тісної участі. Україна, як один із головних гравців на продовольчому біржі планети, отримує

можливість стати і на даний момент перетворюється на найважливішого постачальника сільськогосподарських товарів для Китаю.

Україна та Китай ефективно формують участь у соціальних та благодійних колах. Останнім часом обидві країни здійснили чимало спільних логічних та спеціалізованих проєктів, пам'ятаючи сферу біотехнологій та програмної інженерії. Переважна частина цих підприємств включає комерціалізацію результатів із спільним створенням інноваційних головоломних виробів.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕВИХ ПРОЄКТІВ НА ОСНОВІ СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА

3.1. Інвестиційне партнерство

Інвестиційно-торговельне співробітництво є одним із пріоритетних проєктів «Один пояс – один шлях». Важливо зосередитися на створенні сприятливого бізнес-середовища, усуненні інвестиційних та торговельних бар'єрів в інтересах бізнес-середовища в регіоні та кожній країні, веденні інтенсивного діалогу в контексті зон вільної торгівлі та країн і територій. і дороги та використовувати потенціал співпраці для зміцнення співпраці та підвищення її якості.

У зв'язку з цим країни, які беруть участь у створенні «Шляху», мають посилити митне співробітництво у сфері комунікації, взаємного визнання наслідків митного контролю та взаємної адміністративної допомоги за допомогою правових інструментів, а також міжнародне та міжнародне співробітництво у сфері інспекції та карантину, сертифікацію та видачу патентів. Важливим є затвердження, статистика, що тим самим сприяє реалізації угоди СОТ про посилення корпоративної відповідальності. Серед головних чинників слід виділити:

1. Покращення митної інфраструктури на прикордонних пунктах пропуску, прискорення впровадження системи «єдиного вікна» у пунктах пропуску, зниження витрат та збільшення пропускної спроможності.

2. Рекомендується також підвищити безпеку постачання та полегшити цей процес, сприяти координації процедур управління кордоном та онлайн-перевірці карантинних сертифікатів, встановити загальне визнання акредитованих суддів (розповсюджувачів).

3. Зняття нетарифних бар'єрів у торгівлі, підвищення прозорості технічних торговельних заходів та рівня вільної торгівлі та спрощення процедур [15].

4. Розширити сферу бізнесу, удосконалити її структуру, знайти нові моделі зростання для сприяння справедливості підприємства.

5. Розвиток нових видів бізнесу, просування транскордонної електронної комерції та інших нових видів бізнесу.
6. Створювати та вдосконалювати систему підтримки сервісного бізнесу, зміцнювати та розширювати традиційну галузь, сприяти розвитку сучасної сфери послуг.
7. Поєднуючи інвестиції з органічним бізнесом, розширювати бізнес за рахунок інвестицій.
8. Прискорити створення сприятливих інвестиційних умов, усуваючи інвестиційні бар'єри.
9. Активізувати переговори щодо двосторонніх угод щодо захисту інвестицій та подвійного оподаткування, захисту законних прав та інтересів інвесторів.
10. Розширювати сфери взаємного інвестування, ініціювати більш широке співробітництво в сільському, лісовому та рибному господарстві, тваринництві, агропереробці та інструкціях по переробці, а також активно просувати співпрацю в аквакультурі, морському рибальстві, переробці морепродуктів, очищенні морської води та морській біопсії, морському середовищі, промисловість оборони та морського туризму.
11. Розширити співпрацю у розвідці та видобутку вугілля, нафти, газу, металів та інших традиційних мінерально-енергетичних ресурсів.
12. Сприяння повноцінній співпраці у сферах гідроенергетики, атомної енергетики, вітроенергетики, сонячної енергії та інших видів чистої та відновлюваної енергії, а також у сфері переробки та використання енергетичних ресурсів, звідки вони надходять.
13. Створення виробничого ланцюга для співпраці у сфері енергетики у верхній і нижній частинах.
14. Кооперативний розвиток у сфері технологій, обладнання та інженерних послуг для комплексної переробки енергоресурсів.
15. Сприяння співпраці в нових галузях відповідно до принципів взаємної вигоди, сприяння подальшому розвитку всебічного співробітництва між країнами

Шовкового шляху в нових галузях, таких як інформаційні технології наступного покоління, нові біотехнології та енергетика та створення системи допомоги для інвестиційних систем і комерційних партнерств.

16. Поліпшення розподілу праці у виробничому ланцюжку, стимулювання спільного розвитку всіх органів у виробничому ланцюжку та суміжних галузях, стимулювання створення дослідницьких систем, розробки, виробництва та збуту, підвищення допоміжного потенціалу та регіональної конкурентоспроможності. виготовлення.

17. Розширення взаємної прозорості сфери послуг, сприяння розвитку регіональної сфери послуг.

18. Пошук нових прикладів інвестиційної кооперації, сприяння спільному створенню зовнішньо торговельно-економічної інтеграції та прикордонних зон економічної інтеграції з іншими формами промислових резервів, сприяння розвитку промислових угруповань.

19. У той же час концепція екологічної культури відіграє важливу роль у торгівлі та інвестиціях, зміцнює співпрацю в галузі охорони навколишнього середовища, біорізноманіття та зміни клімату, а також спільно будує «зелений» Шовковий шлях [53].

Китай заохочує іноземні компанії інвестувати в економіку Китаю і заохочує місцеві компанії інвестувати в інфраструктуру та промисловий розвиток уздовж Шовкового шляху. Китай підтримує компанії в економічній діяльності, допомагає місцевому економічному розвитку, збільшує зайнятість і процвітання, виконує соціальні зобов'язання та захищає біорізноманіття та навколишнє середовище.

Вільний рух капіталу є важливою основою для реалізації проекту «Один пояс – один шлях». Для посилення фінансової інтеграції заохочуйте створення системи фінансової стабільності, фінансових інвестицій та системи кредитного рейтингу в Азії. Розширити масштаби та розміри обміну та розрахунків валют двох країн. Сприяти прозорості та розвитку азійських фондових ринків. Для спільного сприяння створенню Азіатського банку інфраструктурних інвестицій та Банку розвитку БРІКС усі зацікавлені сторони консультуватимуться щодо створення установи фінансової

підтримки в рамках ШОС, щоб прискорити створення та функціонування фонду Edit Line.

Для посилення оперативного співробітництва в рамках банківської системи між Китаєм та АСЕАН та банківською спільнотою ШОС розпочати розвиток багатостороннього фінансового співробітництва за допомогою кредитів, пов'язаних із банками. Підтримка розміщення цінних паперів у юанях у Китаї урядами, корпораціями та фінансовими установами з високими кредитними рейтингами вздовж Шовкового шляху.

Крім того, той факт, що авторитетні китайські фінансові установи та компанії можуть пропонувати цінні папери в юанях та іноземних валютах за кордоном, стимулює використання надходжень, особливо в країнах, які лежать на «зоні та маршруті». Необхідно також посилити співробітництво у сфері фінансового нагляду та сприяти підписанню двосторонніх угод у рамках співпраці з управлінням та нагляду з метою поступового розвитку ефективних механізмів управління та координації в регіоні. Необхідно удосконалити систему ризик-менеджменту та конфліктів, створити регіональну систему раннього попередження про фінансові ризики, створити механізм обміну та співпраці у подоланні ризиків та прикордонних конфліктів [55].

Необхідно посилити транскордонний обмін і партнерство між кредитними менеджерами, кредитними установами та рейтинговими агентствами. З метою повного використання можливостей Фонду Шовкового шляху та Національного фонду національної незалежності спрямовувати кошти комерційним структурам та соціальним фондам для спільної участі у реалізації пріоритетних проектів «Один пояс і один шлях».

З огляду на це, близькість і злагода між людьми є соціальною основою для побудови «Один пояс – один шлях». Продовжувати та розширювати ідеї дружнього та згуртованого підходу Шовкового шляху, значно розширювати культурні, наукові комунікації, обмін персоналом, співпрацю зі ЗМІ, а також спілкування молоді та жінок, волонтерську роботу та закласти міцний фундамент соціалізації для зміцнення обох. країн і на міжнародному рівні. співробітництво.

Необхідно підвищити обмінний курс студентів, щоб сприяти співпраці в спільній освітній організації. Китай надає 10 000 державних стипендій щорічно студентам із країн уздовж Шовкового шляху. Організовувати культурні пр., фестивалі, кінофестивалі, телефестивалі, книжкові ярмарки та інші заходи з країнами «Одного поясу – одного шляху» нарівні. Співпрацювати над виробництвом та перекладом високоякісних радіо- та телевізійних рекламних роликів для чудової кінематографічної роботи, подавати спільні заявки на реєстрацію об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО та разом працювати над захистом цих об'єктів, зміцнювати співпрацю в обміні персоналом між країнами з «Одним поясом – одним шляхом». Посилення співпраці у сфері туризму та розширення її сфери, спільна розробка унікального міжнародного туристичного маршруту та продуктів та унікальність Шовкового шляху, полегшення візового режиму для туристів із країн уздовж Шовкового шляху. Просування круїзного туризму на Шовковому шляху XXI століття. Щоб повністю полегшити обмін на дитячому майданчику, підтримайте організацію великих міжнародних спортивних заходів у країнах Шовкового шляху.

Посилити співробітництво у сфері передачі інформації про інфекційні захворювання, обміну профілактичними технологіями та підготовкою кваліфікованих спеціалістів із сусідніми країнами, підвищити спроможність реагувати на надзвичайні ситуації у сфері суспільної санітарії. Надавати медичну та невідкладну допомогу зацікавленим країнам, розвивати практичне партнерство у сфері охорони здоров'я матері та дитини, реабілітації інвалідів, туберкульозу та малярії. Спільний розвиток у галузі народної медицини.

Посилення науково-технічного співробітництва, створення спільної лабораторії, Міжнародного центру трансферу технологій та Центру морського співробітництва, сприяння обміну науково-технічними кадрами, співробітництву у сфері головних науково-технічних розробок, спільному збільшенню.

Можливості науково-технічних інновацій. Інтеграція наявних ресурсів, активна участь та розвиток практичного партнерства з країнами уздовж Шовкового шляху у сферах зайнятості молоді, навчання підприємництву, розвитку навичок, соціальних послуг, адміністративного управління колективного інтересу [45].

Сприяння міському обміну та співробітництву, підтримці встановлення відносин співпраці між основними країнами країни вздовж Шовкового шляху та сприяння практичному співробітництву на основі гуманітарного обміну. Підтримати спільну дослідницьку організацію та сесії центрів мозку країн уздовж Шовкового шляху. Посилення обміну та співробітництва між неурядовими організаціями вздовж Шовкового шляху, зосередження уваги на масах, участь у благодійних заходах для підтримки освіти та охорони здоров'я, зменшення бідності, збереження біорізноманіття та захисту навколишнього середовища, покращення умов праці та засобів до існування в бідних районах, що сприяють вздовж Шовкового шляху.

Реальність така, що, заохочуючи створення «Одного поясу – одного шляху», Китай повністю використовує порівняльні переваги регіону, реалізуючи більш прозору стратегію, сприяючи співпраці та співпраці між східними, центральними та західними регіонами. У той же час спільні економічні та культурні переваги провінцій Шеньсі та Ганьсу, а також культурної спільноти людей Нінся та Цинхая, будуть використані для створення району вищого розвитку Сіань, щоб прискорити трансформацію, прозорість у Ланьчжоу та Сініні.

У рамках подальшого співробітництва доцільно рухатися вперед до створення Євразійської швидкісної транзитної зони «Москва-Пекін», щоб створити «вікно» на північ. Фактично, вже більше року уряд Китаю активно просуває ініціативу «Один пояс – один шлях», посилює комунікацію та консультації з країнами-партнерами та сприяє практичному співробітництву з ними, і вже відбулося багато інших успішних заходів. Наприклад, президент Китаю Сі Цзіньпін, прем'єр-міністр Чи Кецянь та інші глави держав відвідали понад 20 країн, взяли участь у діалозі між зміцненням.

3.2. Приклад портфельного інвестування стратегічного партнерства

Як уже згадувалося, Китай є однією з найбільших торговельних країн світу. Китайський ринок відкриває великі можливості для українських компаній. Для Китаю Україна є одним із найважливіших партнерів у розвитку торгово-інвестиційних проєктів у сфері продовольчої безпеки. Китай також є одним із найбільших

торговельних партнерів у аграрному секторі. Україна експортує переважно зерно та соняшникову олію. Крім зерна та олії, китайський ринок потребує української сировини та продуктів харчування [41, с.160]. Згідно з дослідженням, за останні роки Україна значно розширила експорт сільськогосподарської продукції до Китаю. Але він не використовує свою владу повна. Першу угоду між урядами Китаю та України було підписано в 1992 р., після чого було створено Державну продовольчо-зернову корпорацію України, яка включала підтримку виходу українських фермерів на ринок Китаю. Завдяки цьому проєкту аграрії змогли експортувати кілька видів зерна. Крім того, китайська сторона фінансувала проєкт. Китайські інвестори в основному зацікавлені в комплексній реалізації інфраструктурних проєктів. Випадки прямих інвестицій, які могли б гарантувати значне відновлення української економіки, залишаються поодинокими. Важко оцінити потенціал українсько-китайської співпраці. Фактично, Китай може стати найбільшим транскордонним інвестором до 2020 р. з портфелем у 20 трильйонів доларів. Останнім часом значно зросла кількість проєктів, які реалізуються китайськими організаціями в Україні. Цьому сприяє зовнішня політика Китаю та покращення інвестиційного клімату в Україні. Так, за даними American Institute of Commerce and Heritage Foundation, загальна сума інвестиційно-будівельних контрактів в Україні у 2015 р. становила лише 9,6 млрд доларів, що дуже мало (27,8 млрд доларів), яка, наприклад, у Польщі скорочується [76].

Основними галузями економіки, які приваблюють Китай, є сільськогосподарський і будівельний сектори, які загалом відповідають характеристикам китайської економіки, особливо велика кількість населення цієї країни та потужний промисловий сектор. Результати аналізу показали, що перешкодами для збільшення частки України в структурі китайських інвестицій є не лише високий ризик інфляції, корупції та політичної нестабільності, а й туманна історія відносин з українськими компаніями. Прикладом є угода, підписана в 2013 р. між ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» (ДПЗКУ) та Китайською національною корпорацією машинобудування та генеральних контрактів (ДСЕС).[22]

Їхня загальна вартість становить 3 мільярди доларів. Фактично це партнерство є найбільшим проєктом Китаю в Україні. У рамках першого внеску в 1,5 мільярда доларів ДПЗКУ зобов'язався поставляти зерно до Китаю протягом 15 р. і використовувати виручені кошти для погашення боргу. За рахунок другої частини траншу планується закупити китайське обладнання. Такий великий договір укладено шляхом надання державних гарантій, і якщо державний орган не виконує свої зобов'язання, уряд повертає борг перед Фондом держмайна. Вартість цього кредиту була знижена з 4,5% + Libor на 6 місяців до 3% у 2016 р.. Перша частина проєкту отримала гроші в кредит, але друга частина через взаємні претензії залишилася лише на папері. Компанія припинила погашення боргу перед Китаєм. Крім того, ДПЗКУ розпочав процес продажу активів (для збанкрутілого «ДАК» потужністю 267 МВт.

Механізмом придбання корпоративних прав стало погашення підприємством боргу перед китайським інвестором. Загальна вартість інвестиції в цьому проєкті китайської сторони оцінила в 1 млрд дол. Все це призвело до блокування рахунків ДПЗКУ наприкінці 2017 р. на вимогу Китаю через борги по кредиту. Зазначається, що Китай дає фінансування, насамперед, під закупівлю обладнання, виготовлення якого в Китаї. Таким чином, китайський інвестор забезпечує підтримку свого промислового сектора та значні обсяги експорту. У цьому випадку він здатний експортувати, підтримувати високі темпи зростання ВВП, що важливо для економіки Китаю. З цієї причини, незважаючи на значні інвестиційні ризики, Китай буде нарощувати інвестиції в Україну. Однак це не означає, що Україна не може змінити інвестиційний клімат і відмовитися від старих методів управління та ведення бізнесу. Насамперед, нинішня китайська інвестиційна модель не може бути вигідною Україні. По-перше, оскільки не має на меті розвивати власне виробництво, створювати робочі місця для українців. По-друге, продаж компаній через борги є показником кризи, а не економічного розвитку. По-третє, кожна економіка розвивається за рахунок прямих іноземних інвестицій, капіталовкладень, а не за рахунок позик для купівлі товарів у позиченої країни. Це загальний міжнародний механізм, який можуть запропонувати фінансові установи, особливо іноземні кредитні.

Для того, щоб Китай був готовий інвестувати в капітал українських компаній, необхідно вжити чітких заходів – просте податкове управління, яке має бути конкурентоспроможним порівняно з іншими країнами [38]. Потрібна також прозора система, спрямована на захист майна та майнових прав кредиторів, ефективна система державного контролю. Тобто нам потрібно зробити Україну конкурентоспроможною за інвестиціями в порівнянні з іншими країнами, тому що все одно вигідніше і безпечніше вкладати кошти в інші органи влади і, відповідно, інвесторів.

Слід зазначити, що Китай і США в Південній Азії мають спільний інтерес у сприянні економічному розвитку, безпеці та стабільності в Афганістані. Так, Китай бере активну участь у розробці корисних копалин в Афганістані, і це сприяє економічному розвитку Афганістану. Дохід від інвестицій Китаю збільшує зарплату уряду Афганістану та допомагає уряду підтримувати зарплату уряду Афганістану. Це також допомагає уряду підтримувати високі витрати на безпеку, включаючи навчання афганських сил безпеки НАТО.

Справа в тому, що Сполучені Штати і НАТО також сподіваються, що Китай і надалі збільшить економічну допомогу Афганістану. Виходячи з цього, співпраця між Китаєм та Сполученими Штатами щодо основних енергетичних інфраструктурних та інтеграційних проектів в Афганістані має важливе значення для дотримання загальних торгово-економічних законів. Енергетична інтеграція економічної зони Шовкового шляху вирішуватиме Близький Схід і Центральну Азію та багато регіональних проблем. У Китаї з'являється низка двосторонніх та міжнародних енергетичних систем для сприяння регіональній енергетичній інтеграції, що може вплинути на глобальне управління енергетикою.

Україна розглядає «Новий шовковий шлях» як міжнародний політичний проєкт і очікує від нього економічних та зовнішньополітичних бонусів (у контексті протистояння із Заходом). Країни Центральної Азії, навпаки, розглядають Новий шовковий шлях як суто науковий. Отже, для Казахстану Новий шовковий шлях – це комплекс транспортно-логістичних проєктів. Взаємодія з ним є концепцією стратегії «Нурлі жол» («Шлях світла»), яка зосереджена на економічному розвитку країни і

особливо її околиць. Киргизстан і Таджикистан розглядають новий шовковий шлях як важливий шлях доступу до ресурсів для соціального та економічного розвитку через кредити, прямі інвестиції та технології.

Загалом, європейський діалог поки не має чіткої відповіді на питання «Чому Європі постійно потрібен Новий Шовковий шлях?», а головною мотивацією китайської програми є бажання «пропустити щось важливе».

Незважаючи на ці характеристики, всі країни мають ряд елементів діалогу. До них належать:

1) потужний вплив тривожних розмов на управлінські рішення. На рівні політичної риторики політики використовують теорії «діалогу з надією», але коли йдеться про реальні дії, особливо на пострадянському просторі, вони, як правило, керуються тривожними настроями. Серед жителів материкової частини Киргизстану та умовної Німеччини ці погляди домінують у суспільній думці;

2) Дискурс у всіх розглянутих країнах характеризується відсутністю чіткого розуміння змісту та перспектив «Нового шовкового шляху». Більше того, у ЗМІ, аналітиці та науці немає жодної консолідованої позиції, яка була б результатом активного обговорення питання щодо обмеженої та конкретної інформації в першоджерелах;

3) Очікування китайських інвестицій у спільні проекти є домінуючим мотивом у всіх країнах. Надії китайців спільними зусиллями побудувати «спільноту долі» поки не дійшли до адресатів;

4) Для всіх країн більш-менш характерна тенденція до розчарувань у «Новому шовковому шляху» через відсутність «швидких результатів». З точки зору вчених різних країн, ці характеристики є найважливішими для визначення того, що таке «Новий шовковий шлях».

Ініціатива «Новий шовковий шлях», оголошена головою КНР Сі Цзіньпіном у вересні 2013 р. в Назарбаївському університеті в Астані, стала важливим інструментом політики впливу Китаю. Очікується, що автомагістралі, залізниці та нові морські шляхи зміцнять торгівлю між Європою та Азією, і, відповідно, Новий шовковий шлях, як очікується, стане джерелом ширш.х переваг для учасників. Сі

Цзіньпін обіцяє Казахстану та іншим країнам Центральної Азії мільярдні інвестиції в економіку та інфраструктуру. Подібну картину можна спостерігати і в Європі. У березні 2014 р. під час офіційного візиту до Німеччини президент Китаю ознайомився з будівництвом залізниці з Китаю в Дуйсбург і пообіцяв збільшити китайсько-німецьку торгівлю та залучити інвестиції. Новий шовковий шлях як концепція міжурядового співробітництва не повинен ігнорувати позицію країн-партнерів. Методи аналізу дискурсу працюють дуже погано по відношенню до Китаю, де домінує специфічна китайська змова, що виходить від держави, яка фактично монополізувала розвиток дискурсу. У дискурсі немає недержавних акторів. ЗМІ, науково-дослідні інститути та «фабрики бачення» так чи інакше контролюються державою. Більше того, вроджена звичка прислухатися до провладної «генеральної лінії» й слідувати їй щодо абстрактних ідеологічних питань фактично призвела до очищення простору для інтелектуальних роздумів щодо дій держави [23].

Слід зазначити, що Новий шовковий шлях для Китаю виконує важливу функцію елемента ідентичності, пов'язаної з поверненням до статусу великої держави. Існує гіпотеза, що Новий шовковий шлях як зовнішньополітичний інструмент відповідає традиційному уявленню Китаю про міжнародні відносини (формальні суверенно-васальні відносини). Проект орієнтовно спрямований на створення серед сусідів ланцюга держав-сателітів, чия економіка буде тісно переплетена з Китаєм і чия фінансова система буде безпосередньо залежати від фінансових ресурсів Китаю.

Пропагуючи Новий шовковий шлях на світовій арені, Китай застосовує принципово новий зовнішньополітичний підхід до західної практики, який можна охарактеризувати як «нову політику впливу». Зосередженість на наднаціональній інтеграції є лише частиною цього ширшого підходу. Особливості цього підходу полягають у наступному:

- 1) Крім вирішення проблем розвитку економіки та забезпечення національної безпеки, Китай як наддержава прагне визнати свою офіційну лідерську роль серед партнерів по Новому Шовковому шляху. Водночас завдання «завоювання», «встановлення військового чи економічного контролю» не має пріоритету в

короткостроковій та середньостроковій перспективі і не враховується як показник успішності зовнішньої політики;

2) Китай вирішує завдання побудови формального керівництва без явного втручання у внутрішні справи суверенних держав. Прагматична політика Китаю в Африці, Близькому Сході та Центральній Євразії показує, наскільки ефективним може бути цей принцип у побудові відносин з країнами з перехідною економікою в інституційному та економічному розвитку;

3) Китай використовує стратегію «об'єднання» регіону без створення наднаціональних органів. Можливо, це тимчасово, оскільки був створений Форум Шовкового шляху, здатний заповнити інституційний вакуум в ініціативі «Новий шовковий шлях» і навіть стати альтернативою ШОС (Шанхайській організації співробітництва) для Пекіна. Однак у травні 2017 р., коли відбувся форум, ці сподівання не виправдалися. Незважаючи на всесвітній інформаційний шум, захід виявився безглуздим, не призвів до прийняття конкретних рішень. Такий поворот подій виявився дуже вигідним для китайського лідера напередодні 19-го з'їзду Комуністичної партії Китаю, але на питання, як реалізувати план співпраці без створення міжнародних координаційних органів, поки немає відповіді.

Дослідження показало, що «Новий шовковий шлях» не є взаємопов'язаним проектом і, з огляду на успіх євразійської інтеграції (навіть у структурі, заснованій на досвіді західних інтеграційних структур), явно неможливий. З точки зору концептуального підходу, Новий шовковий шлях є спільною філософією розвитку між Китаєм та багатьма країнами (не лише Євразією). З практичної точки зору план є хорошим «пакетом» для «закриття» економічного співробітництва з Китаєм в надії на забезпечення китайського капіталу та технологій [26].

Новий метод редагування міг би, на нашу думку, спотворити звичайні географічні календарі з 19 століття, коли великі держави змагалися за панування в Євразії. Так, Казахстан все більше стурбований тим, що китайська присутність у їхній країні збільшиться. Протести, викликані цими страхами, послаблюють режим Назарбаєва. Москва також стурбована появою такого сильного конкурента, як Китай, у Центральній Азії.

Проте слід зазначити, що потенційні переваги Нового шовкового шляху є значними, але і ризики значні. Наприклад, мені цікаво, чому Європейський Союз досі уникає активної участі в цьому проєкті. Насправді Європа має бути віддана відновленню сухопутних шляхів до Азії. Натомість Казахстан, Іран та Туреччина будують Новий Шовковий шлях із Китаєм. Деякі історики стверджують, що Шовковий шлях – це система караванних шляхів у Центральній Азії, яка існувала століттями і була менш важливою для торгівлі, ніж культурний обмін. Економічна діяльність на Шовковому шляху була незначною. Хоча рух ідей, релігій і людей цими шляхами змінив історію світу, і це вже не раз. Можливо, подібну роль зіграє новий Шовковий шлях чи так званий «Пояс». Це буде густонаселена економічна зона, що стимулює розвиток торгівлі, промисловості та руху людей. І пов'язані з цим зміни в політиці, культурі та безпеці будуть не впливом проєкту, а його основним елементом.

Фактично Китай швидко змінюється під час правління Сі Цзіньпіна. Уряд Китаю все більше усвідомлює, що, хоча їхня країна економічно зросла, їй загрожує піднятися до світу лише завдяки торгівлі. Політично Китай залишиться ізольованим і сильно залежним від міжнародної системи, створеної іншими країнами і за межами Пекіна. Китайський уряд хоче, щоб його політичний та культурний вплив зростав відповідно до економічної могутності від Південно-Східної до Центральної Азії.

Існує думка, що китайський уряд хоче змінити імідж Китаю за допомогою проєкту «Один пояс – один шлях», показати, що їхня країна не тільки бере участь у світовій економіці, а й активно впливає на неї, змінює її. У той же час, щоб розширити свій глобальний вплив, Китаю потрібна нова політика, яка могла б конкурувати із західною. На цьому тлі реалізація такого масштабного проєкту, безсумнівно, пов'язана з ризиками та конфліктами. Що стосується «Нового Шовкового шляху», ми бачимо наступні основні проблеми.

Перше – це незавершені системи міжнародних договорів та співробітництва щодо незавершених проєктів. Відмова від участі в Індійському форумі, згадана вище, є найбільш яскравим прикладом, але не єдиним у своєму роді. Очевидно, що ряд країн-учасниць проєкту намагаються максимально використовувати свої економічні та географічні можливості, зробити, перш за все, Пакистан, Польщу (яку на

Пекінській конференції представляла прем'єр-міністр Беата Шидло) і особливо Туреччину. Відсутність шести з семи членів G7 (крім Італії) на Пекінській конференції є важливою. Проте Сполучені Штати та Європейський Союз є важливими партнерами у зовнішній торгівлі Китаю.

Другий серйозний негативний фактор пов'язаний з нещодавною фінансово-економічною кризою в самому Китаї. За даними Міністерства національної комерції, у 2016-2017 рр. відбулося зниження інвестицій у проекти Silk New Way китайськими державними компаніями [27]. Особливо це стосується прямих іноземних інвестицій Китаю в 53 країни, де такі проекти вже розпочалися, фактично прямі іноземні інвестиції впали на 2% у 2016 р. і на 18% у 2017 р..

Таким чином, основними інституціями, які фінансують проекти транспортної інфраструктури в рамках програми «Пояс одного шляху», є Фонд «Шовковий шлях» (FSF), Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (АВІІ), новий банк розвитку БРІКС та Банк Азії. АБР). Ці організації працюють за приватної участі Китаю. Так, FSHP було створено Китаєм на початку 2015 р. зі статутним капіталом 40 мільярдів доларів. Раніше FSH мала спеціалізуватися на транспортно-логістичних проектах, але згодом сфера її діяльності значно розширилася. Перші інвестиції в розмірі 1,65 млрд доларів США були здійснені в квітні 2015 р. в будівництво гідроелектростанцій в Пакистані. Другим інвестиційним проектом, профінансованим FSHP у червні 2015 р., стало поглинання Китайської національної хімічної корпорації італійською автомобільною групою Pirelli. АВІІ, запущений за ініціативою Китаю 29 червня 2015 р., збирає 100 мільярдів доларів США. За словами китайських дизайнерів АВІІ має забезпечити стимули для економічного зростання в Азії та за її межами. Учасниками СНД є країни-учасниці СНД: Азербайджан, Казахстан, Росія, Таджикистан та Узбекистан. Основний бізнес АВІА – спрямовувати ресурси та приватні інвестиції в інфраструктурні проекти в Азії. У АВІІ беруть участь 57 країн. Найбільшим пакетом акцій у затвердженому капіталі АВІІ є Китай – 29,78 млрд доларів, що дає 29,8777% голосів і право оскаржити рішення АВІІ.

Новий Банк розвитку БРІКС, створений 21 липня 2015 р., може брати участь у будівництві інфраструктури в Центральній Азії. Його діяльність спрямована на

фінансування інфраструктурних та енергетичних проєктів, які мають регіональні зв'язки з країнами-членами БРІКС. Потенційними учасниками програми «Один пояс – один шлях» є АБР (заснований у 1966 р.). Фінансує сільськогосподарські проєкти, природні ресурси, освіту та охорону здоров'я, енергетику та фінанси. У 2015 р. АБР надав близько 27 мільярдів доларів у вигляді позик і грантів у різних сферах. Деякі з них розташовані в Центральній Азії, де АБР реалізує низку ініціатив у рамках програми Центрального економічного партнерства для Центральної Азії (ЦАРЕС). Усі країни ЦАРЕС є країнами АБР, що розвиваються. З 1996 р. АБР інвестував у 158 проєктів ЦАРЕС на загальну суму 24,6 мільярдів доларів США. Вплив Китаю на АБР невеликий, значну роль відіграє Японія, чия позиція щодо проєкту «Один пояс – один шлях» визнана нейтральною. Проте участь АБР у фінансуванні окремих проєктів у Центральній Азії можлива.

Більше 70 країн, міжнародних та регіональних організацій виявили бажання підтримати та взяти участь в ініціативі «Один пояс – один шлях». Більше 30 держав і міжнародних організацій вже підписали угоду про спільне будівництво з урядом Китаю в рамках проєкту. Китайський уряд разом із 17 країнами, які беруть участь у проєкті, створив 46 кооперативів за межами Китаю та надав понад 60 000 нових робочих місць. Ідея створення економічної зони Шовкового шляху була представлена влітку 2013 р.. Президент Сі Цзіньпін під час свого візиту до Астани. Сі Цзіньпін запропонував створити економічну зону Шовкового шляху, щоб зміцнити економічні відносини між азіатсько-євро-азіатськими країнами. У листопаді 2014 р. президент Китайської Народної Республіки оголосив про намір Китаю інвестувати 40 мільярдів доларів США до фонду EPS для фінансування будівництва та модернізації сучасних автомобілів, залізниць і трубопроводів. Основною метою цих заходів було збільшення товарообігу з європейськими країнами.

У Концепції та робочому плані сприяння спільному будівництву Шовкового шляху XXI століття та економічної зони Шовкового шляху (опубліковано в березні 2015 р.) зазначається, що головною метою Китаю є розбудова Китаю та Центральної Азії, Росії та Європи та інших країн. Перської затоки та Середземного моря. У концепції зазначається, що проєкт «Один пояс – один шлях» відкритий для всіх країн,

міжнародних та регіональних організацій і створює основу для економічного співробітництва Китаю із зацікавленими країнами. Китай готовий співпрацювати з іншими країнами для подальшого розвитку ініціативи, додавання нових проєктів і участі в багатосторонньому співробітництві, а також закликати до рівноправного діалогу з міжнародних питань.

У 2015-2016 роках в рамках ініціативи «Один пояс – один шлях» було підписано декілька міжнародних сертифікатів. Однією з найважливіших стала спільна заява, в якій були визначені ключові напрямки співпраці: великі інфраструктурні проєкти, побудова взаємовигідної системи захисту інвестицій, стимулювання інвестицій та довгострокові механізми вирішення інвестиційних спорів – передові технології, медичні послуги та освіта. розвиток наукових можливостей. У 2014 р. було створено Центр управління інвестиціями «Морський шовковий шлях». Це приватна компанія, яка планує створити банк Шовкового шляху вартістю 100 мільярдів доларів для інвестування в морські маршрути.

Шовковий морський шлях є продовженням інвестиційної стратегії Китаю у великих портах Індійського океану та світу. Уряд України докладає спільних зусиль для трансформації своїх експортних систем та розвитку експортного потенціалу. Великі надії на досягнення цих цілей покладаються на «транзитний шлях» Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту. Для України це важлива альтернатива доставці продукції. Так, 15 січня 2016 р. пором вийшов з Іллічівська, Україна, з першими 10 машинами та 20 контейнерами для доставки до Китаю (через Грузію, Азербайджан та Казахстан). За два тижні вантажний потяг перетнув Чорне та Каспійське моря, перетнув Кавказ та Центральну Азію та 31 січня досяг казахсько-китайського кордону.

ПАТ «Укрзалізниця» запропонувала знижки на судна Балтійське море – Чорне море після обслуговування залізничного порома на маршруті «Новий шовковий шлях». ЄПБО створює можливості для інтеграції своєї транспортної системи в Євразійську регіональну транспортно-транспортну мережу, забезпечуючи тим самим зростання супутніх транспортних і транспортних послуг, а також доступ до Китаю, Європейського Союзу та ринків, що розвиваються в регіоні. ЄЕП може сприяти

посиленню індустріалізації між країнами, що створить можливості для створення нових економічних виробничих груп.

Реалізація плану породжує серйозні економічні проблеми, які гальмують розвиток його проєктів. Прикладами фіксації руху на нових маршрутах є експерименти, демонстрації. Значних економічних вигод від впровадження нових способів доставки з Китаю в Європу і назад не спостерігається. У цьому контексті в рамках концепції ЄПС чітко сформульовані стратегії переміщення виробничих потужностей з Китаю до сусідніх країн. Відносини співробітництва та стратегічного співробітництва між Україною та Китаєм рекомендується розглядати як форму міжнародного співробітництва як тісні стосунки, союз на основі схожих поглядів, критеріїв, концепцій та деяких цілей, які не відповідають обов'язково загальний. Такі стосунки дають можливість звернутися за допомогою до партнера з тих чи інших питань, дій, які вигідні найбільш активним партнерам і, відповідно, дотримуватися стратегічно прорахованої позиції.

Дослідження показало, що після гуманітарної революції (погляд Пекіна на інцидент був повністю згорнутий) стосунки між двома країнами повністю розірвалися. Логіка проста: в українському політичному контексті існує ненависть до «комуністичного Китаю», багато українських лідерів не до кінця розуміють особливості роботи влади в конфуціанському світі. Як наслідок, Україна, яка має правову систему та високий рівень стратегічного співробітництва з Китаєм, не користується перевагами найбільшого світового торгового партнера, другої за величиною економіки світу, найбільшого закордонного золотого та срібного резерву і майже необмеженими можливостями інвестування.

З метою захисту національних інтересів у міжнародній торгівлі важливою є розробка стратегії заміни енергетичних ресурсів, товарів народного споживання та промислових товарів шляхом заохочення внутрішнього виробництва; експортної стратегії, яка буде орієнтована на експорт продукції з високим рівнем переробки та доданою вартістю; стратегії імпорту на основі імпортової технології; можлива домовленість про створення зони вільної торгівлі та захисних положень для

українського експорту з метою перенаправлення експорту сільськогосподарської продукції зі зернових на високоякісну готову продукцію та довгострокове зберігання.

Щоб гарантувати підвищений рівень обміну між Китаєм та Україною, 15 травня 2015 р. НБУ та Народний банк Китаю погодилися на двосторонню угоду про готівкову торгівлю китайським юанем/гривнею на суму до 54 мільярдів гривень (2,4 доларів США). млрд) і 15 млрд китайських юанів. Одночасно про посилення участі між Україною та Китаєм демонструють відправлення 29 квітня 2015 р. безпасажового рейсу Київ-Пекін-Київ (Міжнародні Авіалінії України) та рішення про негайне взаєморозуміння між українськими та китайськими поштовими складами. Без сумніву, Китай намагається використати надзвичайну політичну та соціальну ситуацію для посилення своєї присутності та впливу в Україні. Водночас Китай намагається прийняти справедливую ситуацію щодо політичної боротьби в Україні, очевидно, не підтримує жодних зібрань, зберігає стратегічну дистанцію від будь-яких розборок. З огляду на вищезазначене, фінансовий вплив Китаю на Україну, як нам хотілося б думати, буде тільки розвиватися, враховуючи те, що Україна входить у десятку найкращих світових виробників харчових продуктів (за лідируючої позиції соняшникової олії та кукурудзи). Таким чином, Китай намагається отримати свої схильності як на світовому, так і на продовольчому ринку.

Багато науковців висловлюють сподівання, що українсько-китайський двосторонній обмін із незвичною монетарною системою та рівним використанням можливостей відповідної участі має надзвичайні можливості. Підтвердженням точки зору є інформація Державної служби статистики України щодо топографічного оформлення незнайомого біржового товарообігу протягом 2001-2017 рр., де частка Китаю становить середину 4,69% (3,08% комплектної продукції та 6,04% від усього імпорту) Китай визнаний рішучим прихильником українсько-європейського співробітництва в географічному та політичному плані та завжди визначав Україну як «важливу країну в Європі». Керівництво Китаю підтримує підписання Україною Угоди про асоціацію з ЄС і розглядає можливість включення України до розвитку проекту. За результатами наукових досліджень зрозуміло, що в разі успішної реалізації амбітного китайського проекту Україна займе фундаментальне географічне

та політичне положення «перша країна Європи на Шовковому шляху». Інтерес Китаю до співпраці з Україною також пов'язаний з рішенням китайського керівництва створити «іноземну продовольчу базу». Ми говоримо про використання можливостей українського агробізнесу, а також китайських інвестицій і технологічних можливостей.

ВИСНОВКИ

У 2013 р. Головою Китайської Народної Республіки Сі Цзіньпіном було запропоновано проект Нового шовкового шляху, також відомого як «Один пояс – один шлях», або «Ініціатива: Пояс і дорога».

Це величезний проєкт, який має на меті об'єднати Китай із Заходом. Він має важливе значення як для самого Китаю, так і для Європейського союзу й для низки інших азіатських країн. Проєкт «Один пояс – один шлях» охоплює близько 60 держав, 65 % населення світу та 75 % енергетичних ресурсів всього світу.

Масштабна модернізація всієї виробничо-економічної інфраструктури країн центральноазіатського регіону і безпрецедентне збільшення робочих місць, стане потужним фактором розгортання трудової міграції ззовні всередину регіону, прискорить всередині регіональну, економічну інтеграцію цих країн. Модернізація всіх сфер діяльності в центральноазіатському регіоні сприятиме зростанню ВВП цих країн, що підвищить добробут населення.

Дослідження показали, що Україна та Китай мають великий потенціал для фінансової участі. Розвиток українсько-китайської ключової участі та організації є ще одним початковим етапом протягом усього існування відносин між двома народами. Водночас важливо неухильно підвищувати ступінь участі українсько-китайського бізнесу, виконувати домовленості та прискорити розробку нової «моделі повної прозорості». Важливо розвивати кола ділового співробітництва між Україною та Китаєм у сферах: венчур, енергетика, наука та інновації, садівництво, навколишнє середовище, транспорт, культура. Важливо пришвидшити облаштування системи українсько-китайської зони дерегуляції, координувати роботу в основних ключових підприємствах, допомогти українсько-китайській екстенсивній грошовій одиниці прискорити просування.

У даній роботі стверджується, що участь двох народів у логічному та спеціалізованому коли переведе українсько-китайську обмінно-грошове співробітництво на інший етап. Україна і Китай, дві країни, створені в різних регіонах, але з фінансової точки зору мають надзвичайний потенціал для співпраці,

головним чином в енергетиці, сільському господарстві, службі рейнджерів, рибальстві, туристичній індустрії, розвитку інфраструктури, а також перспективними регіонами: політ, використання чистих енергетичні активи, спільне освоєння нових джерел енергії, екологічне забезпечення. Участь тут виведе обмінні та валютні відносини між двома народами на суб'єктивно новий рівень.

Дослідження показало, що після Революції гідності, щодо якої Пекін зайняв досить нейтральну позицію, двосторонні відносини між двома країнами були досить стриманими. Причина проста: в українському політичному середовищі існує упередження щодо «комуністичного Китаю», і багато українських чиновників не розуміють деталей функціонування влади в конфуціанському світі. Тому Україна, яка має правову базу та стратегічне партнерство на високому рівні з Китаєм, не користується перевагами співпраці з найбільшим світовим експортером, другою за величиною економікою світу та країною з найбільшими у світі золотовалютними резервами. Виявляється, що ефективний політичний діалог між Україною та Китаєм на найвищому рівні може використовувати Китай як джерело інвестицій і технологій, а також дати можливість ретельного військово-технічного співробітництва. Китайські інвестиції у східні та південні регіони України водночас допомагають вирішувати проблеми безпеки в цих регіонах. Бажання та практичні крр. України налагодити тісні економічні відносини з Європою аж ніяк не є перешкодою для співпраці з Китаєм. Після підписання та ратифікації Угоди про асоціацію з ЄС Україна стала своєрідними «воротами» до Європи. Це важливо як для китайсько-українських відносин (відповідно до Шовкового шляху), так і для торговельних відносин між Китаєм та ЄС. Ініціатива «Один пояс – один шлях» була оголошена на 18-му з'їзді Комуністичної партії Китаю, що відбувся восени 2013 р.. Він поєднує проекти «Економічний пояс Шовкового шляху» (EPS) і «Морський шовковий шлях XXI століття». У рамках ЕПШШ розглядається створення трьох трансєвразійських транспортних коридорів: північного (Китай – Центральна – Азія – Росія – Європа), центрального (Китай – Центральна й Західна Азія – Перська затока й Середземне море) і південного (Китай – Південно-Східна Азія – Південна Азія – Індійський океан). Проект «Морський шовковий шлях 21 століття» передбачає створення двох

морських шляхів: від узбережжя Китаю через Південно-Китайське море до південної частини Тихого океану та з Китаю до Європи. Понад 70 країн, міжнародних та регіональних організацій оголосили про свою підтримку та участь в ініціативі «Один пояс – один шлях». Більше 30 країн і міжнародних організацій підписали спільні угоди про будівництво проєкту з урядом Китаю. Разом із 17 країнами, які беруть участь у проєкті, уряд Китаю створив 46 зон співпраці за кордоном, створивши понад 60 000 робочих місць. Ідея будівництва Економічного поясу Шовкового шляху була запропонована восени 2013 р.. Під час візиту президента Сі Цзіньпіна до Астани. Сі Цзіньпін запропонував побудувати економічний пояс Шовкового шляху, щоб наблизити економічні зв'язки між країнами Азії та Євразії. У листопаді 2014 р. президент Китайської Народної Республіки оголосив, що Китай готовий інвестувати 40 мільярдів доларів у кошти EPS для фінансування будівництва та модернізації автомобілів, залізниць і трубопроводів. Основною метою цих заходів є збільшення торгівлі з європейськими країнами.

ПАТ «Укрзалізниця» пропонує знижки на Балто-Чорноморські контейнери, які перебувають у залізничних поромних перевезеннях на маршруті «Новий шовковий шлях». ЄПБО створює можливості для інтеграції своїх транспортних систем у транспортні та логістичні мережі в Євразійському регіоні, забезпечуючи зростання транзиту та супутніх логістичних послуг, а також доступ до Китаю, Європейського Союзу та ринків регіону, що розвиваються. ЄЕП може сприяти зміцненню промислової кооперації між країнами, що створить можливості для формування нових економічних виробничих кластерів. Виявляється, що ефективний політичний діалог між Україною та Китаєм на найвищому рівні може використовувати Китай як джерело інвестицій і технологій, а також дати можливість ретельного військово-технічного співробітництва. Китайські інвестиції в східну і південну Україну допомагають вирішити проблеми безпеки. Бажання та практичні крр. України налагодити тісні економічні відносини з Європою аж ніяк не є перешкодою для співпраці з Китаєм. З підписанням та ратифікацією Угоди про асоціацію з ЄС Україна стала своєрідними «воротами» до Європи. Це важливо як для китайсько-українських відносин (відповідно до Шовкового шляху), так і для торговельних відносин між

Китаєм та ЄС. Результати аналізу показують, що великі досягнення торговельно-економічного співробітництва відображаються у зростанні товарообігу, інвестицій – капітальних вкладень, але ціна, умови, які супроводжують багато проєктів, і структура торгівлі викликають діаметрально протилежні оцінки. У процесі встановлення стратегічного партнерства дещо спотворюється економічна сутність принципів рівності, поваги інтересів один одного, взаємодоповнюючих переваг. Пропозиція України брати участь у сфері співробітництва з модернізації та диверсифікації промисловості в Північно-Східному Китаї не виходить за рамки реєстрації міжурядового документа.

Прогрес співпраці досліджують китайські спільники, наскільки просуваються заходи, спрямовані на отримання нерафінованих речовин, допуск до магазинів і роботу китайської роботи. З цим пов'язані напрямки венчурних робіт. До цього моменту стан венчурного кола принципово не впливає на благоустрій українських територій, модернізацію та профільний рівень окремих галузей промисловості.

Підтверджується, що в будь-якому випадку у співпраці України та Китаю є участь у колі співчуття, важливому з точки зору включення мешканців та створення інформації про спосіб життя сусідньої країни, що допоможе у вирішенні проблеми. нормальна організація ключів. Основною умовою плідної організації такого доручення є врегулювання проблемних питань, наприклад, законного та незаконного переселення, управління фінансовими вправами китайців на український регіон, спільна робота яких у багатьох випадках спрямована на уникнення порушення екологічних норм.

СПИСОК ІНФОРМАЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Біла С.О. Структурна політика в системі державного регулювання трансформаційної економіки. 2001. С. 408
2. Висоцька М. П. Аналіз основних тенденцій розвитку економічних відносин між Україною та Китаєм. 2013. С. 14.
3. Висоцька М. П. Дослідження антикризових підходів управління макроекономікою. Стратегія розвитку України. 2018. Вип. №1. С. 107–111.

4. Висоцька М.П. Аналіз основних тенденцій розвитку економічних відносин між Україною та Китаєм. Стратегія розвитку України. 2013. Вип. 2. С. 14-20.
5. Волошин Ю. О. Конституційно-правове забезпечення європейської міждержавної інтеграції: теоретико-методологічні аспекти. 2010. С. 428
6. Волошин Ю.О.,Карпачова Н.І., Єпіфанов О.В., Марцеляк О.В. Міжнародно-правові стандарти в сфері охорони культурної спадщини та їх імплементація у національне законодавство держав. 2019. №2. С. 35-41
7. Волошин Ю.О.,Марцеляк О. В., Янчук А. О. Омбудсман з питань охорони здоров'я як фактор гарантування прав людини в умовах медичної реформи в Україні. 2019 . Том 21, № 5(116) . С. 702-706.
8. Головацька С. М. Перспективи розвитку проекту «Один пояс, Один шлях». 2021. С. 88.
9. Грабинсько І. М. Особливості торговельних відносин Середньовічної Європи з Китаєм. 2019. С. 335
10. Державна компанія «Укрспецекспорт»: веб-сайт. URL: <http://www.ukrspecexport.com/index/view/page/55/id/1588> (дата звернення: 20.03.2021).
11. Державна служба статистики України: веб-сайт. URL:<http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 20.03.2021).
12. Дослідження на Миколаївщині: веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3163946-mikolaivsina-vhodila-u-velikij-sovkovij-slah-se-24-tisaci-rokiv-tomu-arheolog> (дата звернення: 20.03.2021).
13. Кіктенко В. О. Семантика і прагматика концепту ініціатива «Один пояс, один шлях». 2018. С. 58–68.
14. Кошовий С. А. Економічний пояс великого шовкового шляху: транспортний вимір. 2014. Вид. № 12. С. 51-60
15. Кулсариева А.Т., Султанова М.Э., Шайгозова Ж.Н. Великий Шелковый путь и тенгрианство в стратегиях культурной политики современного Казахстана. 2017. №4(15). С 96–112.

16. Лай Линчжи. «Мягкая сила» Китая в реализации инициативы «Один пояс – один путь»: медийный дискурс // Вестник ВГУ. Серия: Филология. Журналистика. 2018. № 1. С. 106–109.
17. Луцкий М.Г. Исследование программных средств анализа и оценки риска информационной безопасности. 2011. Вип. №3. С. 97-108.
18. Луцкий М.Г., Иванченко Е.В., Казмирчук С.В. Базовые понятия управления риском в сфере информационной безопасности. 2011. Вип. №2. С. 86-94.
19. Луцкий М.Г., Иванченко Е.В., Корченко А.Г., Казмирчук С.В., Охрименко А.А. Современные средства управления информационными рисками. Защита информации. 2012. С. 5-16
20. Луцкий М. Теоретичні аспекти управління корпораціями. 2008. С. 225
21. Макроекономічні показники: веб-сайт. URL: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=23487024&cat_id=57896#__NO_LIN_K_PROXX (дата звернення: 20.03.2021).
22. Новак В. О., Луцький М.Г., Макаренко Л.Г. Інформаційне забезпечення менеджменту. 2006. С. 462
23. Опитування про системи ризику фінансового сектору : веб-сайт. URL: <https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=70786785> (дата звернення: 20.03.2021).
24. Офіційний сайт “International trade center”: веб-сайт. URL: <http://www.trademap.org> (дата звернення: 20.03.2021).
25. Офіційний сайт Статистичного відділу ООН з міжнародної торгівлі: веб-сайт. URL: <http://comtrade.un.org> (дата звернення: 20.03.2021).
26. Порозозник В. Проєкт "Один пояс-один шлях" можливості для України. URL: http://www.icps.com.ua/assets/uploads/images/files/china_project_s.pdf (дата звернення: 23.11.2021).
27. Про «Новий шовковий шлях»: веб-сайт. URL: <https://itc.ua/news/novyiy-shelkovyyi-put-v-kieve-predstavili-kontsept-vyisokoskorostnoy-zheleznodorozhnoy-magistrali-kitay-ukraina-evropa/> (дата звернення: 21.04.2021).
28. Продовольча та сільськогосподарська організація ООН (ФАО): веб-сайт. URL: <http://www.fao.org/home/en> (дата звернення: 20.03.2021).

29. Ронін А. М., Черненко Н. О. Питання українсько-китайських науково-технічних відносин у сучасному світі. 2016. Вип. 20(Е). С. 173-180.
30. Троян С. С. Сучасні відносини Україна – КНР: проблеми і перспективи / Троян С. С., 2018. – 86 с.
31. Троян С.С., Ласкіна І.О. Новий шовковий шлях - сучасний геополітичний проект і його вплив на світовий ринок. 2021. С. 121-129.
32. Чан С. Економічна безпека та необхідність забезпечення інноваційного розвитку підприємств України. 2017. URL: http://www.ela.kpi.ua/bitstream/123456789/20051/1/MNTS2017_60_Chan.pdf. (дата звернення: 20.03.2021).
33. Чепка В. В. Фінансова стійкість підприємства: сутність та фактори впливу. 2017. URL: http://economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/107.pdf. (дата звернення: 20.03.2021).
34. Черниш Н. Й. Соціологічні аспекти вивчення взаємозв'язків між глобалізацією та пандемією COVID-19. 2020. № 4 (75). С. 9–16.
35. Чжан Сіюн. Один пояс — один шлях. URL: <http://gazeta.dt.ua/international/odinpoyas-odin-shlyah-.html> (дата звернення: 23.11.2021).
36. Шатрова К.І. Аналіз проекту КНР «Новий Шовковий шлях» та місце України в ньому. Причорноморські економічні студії. 2017. Вип. 22. С. 20–25.
37. Як коронавірус вплинув на плани Китаю щодо побудови нового «шовкового шляху». Радіо свобода: веб-сайт. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/china-new-era-belt-and-road-amid-pandemic/31155590.html> (дата звернення: 20.03.2021).
38. Як коронавірус вплинув на плани Китаю щодо побудови нового «шовкового шляху»: веб-сайт. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/china-new-era-belt-and-road-amid-pandemic/31155590.html> (дата звернення: 20.03.2021).

39. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration: веб-сайт. URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content_648428_4.htm (дата обращения: 06.10.2018).
40. Asian infrastructure investment bank. Official web site of Asian infrastructure investment bank: веб-сайт. URL: <http://www.aiib.org> (дата обращения: 12.10.2018).
41. Baniya S., Rocha N., Ruta M. Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis. Washington, D.C.: World Bank Group, 2019. 42 p.
42. Belt & Road Initiative expected to boost Mongolia's development: The State Council of the People's Republic of China: веб-сайт. URL: http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/07/12/content_2814753915 (дата звернення: 20.03.2022).
43. Carmen A. M. China's New Silk Road An Emerging World Order. 2019. 196 p.
44. Chatzky Andrew, McBride James. «China's Massive Belt and Road Initiative», Council on Foreign Relations: веб-сайт. URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (дата звернення: 20.03.2022).
45. China trade statistics. World Integrated Trade Solution: веб-сайт. URL: <http://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/CHN> (дата звернення: 05.10.2021).
46. China's «Arctic Silk Road». The Maritime Executive: веб-сайт. URL: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road> (дата звернення: 20.03.2022).
47. Collin Baffa. Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam. URL: <http://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladeshchina-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/> (дата звернення: 20.03.2022).
48. Haass Richard N. Bringing China into the fold. 2009. P. 14-15.
49. J. Marszałek-Kawa. Chińska polityka zagraniczna i jej uwarunkowania. 2008. 300 s.
50. Jonathan Woetzel. Bridging global infrastructure gaps. McKinsey Global Institute, McKinsey & Company. URL: <http://www.mckinsey.com/industries/capital->

звернення: 20.03.2022).

51. Maritime Silk Road. Ministry of foreign affairs of the People`s republic of China. URL:

http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml

(дата обращения: 13.03.2022).

52. Meredith R. Chiny I Indie. Supermocarstwa XXI wieku. Warszawa: Media Lazar NADIR, 2009. 352 s.

53. Opportunities Along the New Silk Rail Route. URL:

[https://siteselection.com/issues/2021/jan/asia-opportunities-along-the-new-silk-rail-](https://siteselection.com/issues/2021/jan/asia-opportunities-along-the-new-silk-rail-route.cfm)

[route.cfm](https://siteselection.com/issues/2021/jan/asia-opportunities-along-the-new-silk-rail-route.cfm) (дата звернення: 20 Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century

54. Richard Ghiasy, Jiayi Zhou. The Silk Road Economic Belt. Considering security implications and EU–China cooperation prospects. 2017. – 76 p.

55. Silk Road Fund. Official web site of the Silk Road Fund: веб-сайт. URL:

<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html> (дата звернення: 06.10.2021).

56. Silk Road Fund. Official web site of the Silk Road Fund: веб-сайт. URL:

<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html> (дата звернення: 06.10.2021).

57. Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project. Official web site of Asian infrastructure investment bank: веб-сайт. URL:

<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html> (дата

звернення: 11.10.2021).

58. Tajikistan: Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement. Official web site of Asian infrastructure investment bank: веб-сайт. URL:

<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html> (дата

звернення: 22.10.2021).

59. The Belt and Road Initiative: веб-сайт. URL: [http://china-trade-](http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.html)

[research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-](http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.html)

[Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.html](http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.html) (дата звернення: 20.03.2022).

60. Troyan S., Podvorna O. Security insecure: Central-Eastern Europe. Instytut Nowa Europa (Lublin, Polska). URL: <https://ine.org.pl/en/security-insecured-central-eastern-europ> (дата звернення: 13.10.21).
61. Troyan S., Kyrydon A. Conceptual Fundamentals of Post-Westphalian International Relations. Roczniki Nauk Społecznych. Т. 12 (48). No 4. 2020. P. 69–85.
62. Troyan S., Kyrydon A. International relations as a system and a discipline: From the westphalian to the post-westphalian world order. Studia i Analizy Nauk o Polityce. No 1. 2021. P. 107–122.
63. Troyan S., Nechaieva-Yuriichuk N. Evolution of the Westphalian Order under the Influence of the World Wars: Historical and International Relations Aspects. Codrul Cosminului. 2020. P. 187-206;
64. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road: веб-сайт. URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (дата звернення: 20.03.2022).
65. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Ministry of foreign affairs of the People`s republic of China: веб-сайт. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml (дата звернення: 13.10.21).
66. World Economic Forum. China`s \$900 billion New Silk Road — What you need to know: веб-сайт. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explaine> (дата звернення: 20.03.2022).
67. Xinhua. Central Committee`s Decision on Major Issues Concerning Comprehensively Deepening Reforms. 2013. 45 p.
68. Xinhua. Full text of Riga Declaration. URL: http://www.china-ceec.org/eng/zyxw_4/t1414325. (дата звернення: 13.10.21).
69. Xinhua. Xi Jinping zai Shanghe zuzhi fenghui fabiao jia tichu 4 dian zhuzhang, Xinhua. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-02/01/c_133962709.htm. (дата звернення 11.11.2021)

70. Yongliang, Lin. The Global Significance of the Belt and Road Initiative. 2017, Vol. 2, N 2.
71. Yougang Chen. Chinese infrastructure: The big picture. URL: <http://www.mckinsey.com/global-themes/winning-inemergingmarkets/chinese-infrastructure-the-big-picture> (дата звернення: 05.10.2021).
72. Zhaloba I. The New Silk Road and Ukraine: A Meeting Halfway. 2017. Nr. 22. P. 259-266.