

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ НЕКОМЕРЦІЙНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«КИЇВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного та європейського права

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
В.о. Завідувача кафедри
_____ Р. О.Максимович
« ____ » _____ 2024р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: УКРАЇНА В КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ КНР «ЄДИНИЙ
ШЛЯХ-ЄДИНИЙ ПОЯС»: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ТА
ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Виконавець: Ван Хечен

Науковий керівник: д.ю.н., професор, професор кафедри міжнародного та
європейського права Вареник Олександр Сергійович

Нормоконтролер:

Київ, 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВИ	8
1.1. Міжнародні економічні договори: поняття, сутність, види	8
1.2. Нормативно-правове регулювання зовнішньоекономічних зв'язків держави	19
РОЗДІЛ 2. ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ПОЛІТИКА КНР ЯК ФАКТОР ЇЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ	29
2.1. Роль КНР у розвитку міжнародних коридорів економічного співробітництва	29
2.2. Ініціатива «Шлях та Пояс» як глобальна стратегія зовнішньоекономічної політики Китаю: економічний та нормативний аспект	44
2.3. Проблеми реалізації ініціативи «Пояс і Шлях», основні напрямки її подальшого розвитку	62
РОЗДІЛ 3. КИТАЙСЬКО-УКРАЇНСЬКІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПОДАЛЬШІ ПЕРСПЕКТИВИ	68
3.1. Правові основи та основні показники китайсько-українського співробітництва в рамках ініціативи «Шлях та Пояс»	68
3.2. Напрямки та перспективи розвитку україно-китайських економічних відносин	78
ВИСНОВКИ	87
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	92

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Сьогодні участь у міжнародних договорах в економічній сфері є обов'язковою умовою для будь-якої держави, яка прагне забезпечити стабільний економічний розвиток, інтеграцію до світової економіки та захист своїх національних інтересів. У сучасному світі жодна держава не може залишатися ізольованою. Торгівля, інвестиції, транспорт і технології стають дедалі більш інтегрованими, і для доступу до цих процесів необхідна велика кількість міжнародних економічних зв'язків. Міжнародні угоди дозволяють країнам отримати доступ до світових ринків збуту своїх товарів і послуг, знижувати торговельні бар'єри та збільшувати обсяги експорту. Договори передбачають механізми для вирішення міжнародних економічних спорів, зменшуючи ризики конфліктів між державами або між державами та приватними компаніями.

В умовах війни, яку переживає Україна, та у процесі подальшої відбудови, участь у міжнародних економічних договорах стає не просто важливою, а критично необхідною для збереження економічної стабільності, відновлення зруйнованої інфраструктури та забезпечення інтеграції країни до світової економіки.

Китайська Народна Республіка (далі – КНР, Китай) за останні десятиліття перетворилася на одну з провідних економічних сил світу. Завдяки стратегічному плануванню, реформам і інтеграції у глобальну економіку, Китай утвердився як ключовий гравець у міжнародних економічних процесах. Попри виклики, країна продовжує відігравати провідну роль у формуванні нової архітектури світової економіки, залишаючись ключовим партнером для багатьох країн, включаючи Україну.

Співпраця між Україною і Китаєм у межах ініціативи «Шлях та Пояс» набуває особливої актуальності через стратегічні економічні, геополітичні та соціальні причини, пов'язані з викликами воєнного часу та післявоєнною відбудовою.

Україна розташована на перехресті ключових транспортних шляхів між Європою та Азією. Інтеграція в проекти ініціативи «Шлях та Пояс» дозволяє використати транзитний потенціал України, включно з розвитком сухопутних і морських маршрутів, зокрема через чорноморські порти. Китай впродовж останніх років є найбільшим торговельним партнером України. Участь в ініціативі «Шлях та Пояс» відкриває можливості для залучення китайських інвестицій у ключові галузі економіки, такі як транспорт, енергетика, цифрова інфраструктура. Участь України в ініціативі може зміцнити її позиції на міжнародній арені, оскільки Китай відіграє важливу роль у формуванні нових геополітичних і економічних альянсів. До того ж, співпраця з Китаєм може стати важливим додатковим джерелом ресурсів для відбудови зруйнованої війною інфраструктури.

Розвиток відносин із Китаєм вимагає адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів. Це включає регулювання інвестиційних договорів, митних процедур і забезпечення правових гарантій для іноземних інвесторів. Приєднання України до ініціативи «Шлях та Пояс» закріплено в меморандумах і міжнародних угодах. Аналіз цих документів допомагає зрозуміти, як інтеграція України в глобальні економічні ланцюги впливає на її статус у міжнародному праві. Китай активно розвиває нові механізми регулювання міжнародних відносин у межах ініціативи. Це створює нові можливості та виклики для країн-учасниць, таких як Україна, щодо захисту своїх прав та інтересів у міжнародному середовищі.

Ініціатива «Шлях та Пояс» є унікальним феноменом сучасної глобалізації. Дослідження її впливу на Україну з міжнародно-правового та економіко-правового поглядів дає можливість оцінити нові моделі співпраці між країнами. Співробітництво Китаєм в рамках проекту дозволяє дослідити, як інтеграція в міжнародні логістичні та економічні мережі впливає на розвиток країн з перехідною економікою, таких як Україна. Тема роботи об'єднує економічну теорію, міжнародне право, геополітику та соціальні

науки, що робить її цінною для формування сучасного підходу до оцінки міжнародного співробітництва.

Актуальність дослідження полягає в тому, що тема охоплює ключові виклики та можливості для України в умовах глобалізації. Вона має значення для суспільства (покращення добробуту), міжнародного права (вплив на нормативну базу) та науки (нові підходи до аналізу глобальних ініціатив). Такий комплексний підхід дозволить розкрити потенціал України в рамках ініціативи «Шлях та Пояс».

Питання участі України в глобальній економічній стратегії КНР «Єдиний шлях – Єдиний Пояс» було предметом досліджень низки вітчизняних (В. О. Кітенко, А. Гриценко, К. І. Шатрова, Л. А. Українець, З. П. Дзуліт, Ю. В. Макогон, Я. В. Шляхова та ін.) та зарубіжних (J. Reilly, J. Kynge, A. Beesley, A. Byrne, A. Chatzky, J. McBride, S. Ramachandran та ін.) вчених. Проте, комплексних, актуальних поглядів з поєднанням економічних та міжнародно-правових аспектів в дослідженні зазначеної проблематики не так багато, що ще раз підкреслює її актуальність.

Мета роботи – дослідження сучасного стану та подальших перспектив українсько-китайського економічного співробітництва в межах стратегічної ініціативи КНР «Шлях та Пояс» на основі поєднання економічних та правових аспектів.

Поставлена мета зумовлює необхідність вирішення наступних *завдань*:

- розкрити поняття, сутність та види міжнародних економічних договорів;
- описати нормативно-правове регулювання зовнішньоекономічних зв'язків держави;
- визначити роль КНР у розвитку міжнародних коридорів економічного співробітництва;
- охарактеризувати ініціативу «Шлях та Пояс» як глобальну стратегію зовнішньоекономічної політики Китаю на основі економічного та нормативного аспектів;

- визначити проблеми реалізації ініціативи «Пояс і Шлях» та основні напрямки її подальшого розвитку;
- проаналізувати правові основи та основні показники китайсько-українського співробітництва в рамках ініціативи «Шлях та Пояс»;
- визначити напрямки та перспективи розвитку україно-китайських економічних відносин.

Об'єкт дослідження – економічне співробітництво України та КНР.

Предмет дослідження – міжнародно-правові та економічні аспекти економічного співробітництва України та КНР в межах стратегічних ініціатив Китаю.

Для досягнення поставленої в цьому дослідженні мети та виконання завдань були використані загальнонаукові та спеціальні *методи дослідження*. Як основний філософський метод було визначено метод діалектики. Такий вибір зумовлений декількома причинами: 1) економічно-правові явища та процеси досліджувані в цій роботі є взаємозумовленими, впливають один на одного та перебувають у постійному розвитку; 2) економічні зв'язки між державами постійно виникають, змінюються та припиняються, що зумовлює необхідність своєчасного та швидкого нормативного регулювання. В якості емпіричних методів були використанні спостереження та описання – для дослідження наукової літератури, нормативного матеріалу щодо предмета дослідження з метою простеження сучасного стану та подальших перспектив розвитку україно-китайських економічних відносин. Описання – було використано для фіксації результатів спостереження з метою викладення історії розвитку економічного співробітництва між Україною та КНР та нормативного регулювання цього співробітництва. Серед загальнологічних методів наукового дослідження були використанні аналіз та синтез, індукція, дедукція, узагальнення, аналогія, конкретизація – при дослідженні наукової літератури та нормативних джерел. В роботі також використовувались міждисциплінарні підходи: 1) історичний – для опису історії становлення та розвитку економічних зв'язків між Україною та Китаєм та історії розвитку

ініціативи «Шлях та Пояс»; системний – для опису впливу участі України в ініціативі для її економічного розвитку. Для вироблення подальших напрямків та перспектив розвитку україно-китайських економічних зв'язків були використані методи евристичних питань та експертних оцінок (погляди різних науковців-економістів та правників на стан та подальші перспективи розвитку ініціативи «Шлях та Пояс» та місця й ролі в ній України).

Структура роботи зумовлена її метою та завданнями. Робота складається з вступу, трьох розділів основного матеріалу, висновків та списку використаних джерел. Текст роботи розміщений на 99 сторінках, з яких 8 сторінок – список використаних джерел.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВИ

1.1. Міжнародні економічні договори: поняття, сутність, види

Економічний розвиток і приріст населення в різних регіонах світу відбуваються нерівномірно, що також викликає необхідність розширювати міжнародні обміни, які сприяють розвитку нових ринків (товарів, послуг, праці, інформаційних, фінансових тощо), імпорту сировини, технологічного та інформаційного обміну, науковим, науково-технічним, виробничим, культурним та іншим зовнішньоекономічних зв'язків.

У сучасному світі прогрес кожної країни невіддільний від її участі у світовому обміні матеріальними та духовними цінностями. Нині жодна, навіть найрозвиненіша, країна не зможе однаково ефективно виробляти весь асортимент сучасної продукції. Часи національної відокремленості, господарської замкненості держав минули.

Провідні позиції в міжнародних економічних відносинах посідають економічно розвинуті країни Заходу, частка яких становить від 2/3 до 3/4 усіх видів міжнародних зв'язків. Країни, що розвиваються, ще й досі вельми залежать від експорту сировини, палива і продовольства.

Ще 1974 р. ООН прийняла програму Нового міжнародного економічного порядку, мета якого полягає в перебудові міжнародних економічних відносин на справедливій основі. Програмою передбачено [1]: 1) встановлення повного національного суверенітету над природними ресурсами і всіма видами господарської діяльності; 2) поліпшення умов міжнародної торгівлі; 3) скорочення технологічного розриву між розвиненими країнами і тими, що розвиваються; 4) полегшення тягаря фінансової заборгованості країн, що розвиваються; 5) контроль за діяльністю міжнародних монополій.

За час, який минув відтоді, країни, що розвиваються, спромоглися досягти значних успіхів. Але впровадження нового міжнародного економічного порядку, різнобічного включення Півдня у всесвітні економічні відносини залишається однією з нагальних проблем світового господарства [2].

Зовнішньоекономічні зв'язки є історичною і економічною категорією. Як історична категорія зовнішньоекономічні зв'язки є продуктом цивілізації. Вони виникають з появою держав і розвиваються разом з ними. Особливо потужний поштовх розвитку цих зв'язків дало розкладання феодалізму. Перехід від натурального господарства до товарно-грошових відносин викликав різкий стрибок у розвитку національних ринків окремих держав і в обміні товарами цих національних ринків, що призвело до розширення і поглиблення міжнародних зв'язків та міжнародного обміну в економічній сфері державних відносин [3, с. 47].

Як економічна категорія зовнішньоекономічні зв'язки являють собою систему економічних відносин, що виникають при русі ресурсів усіх видів між державами й економічними суб'єктами різних держав. Ці двосторонні відносини охоплюють всі сфери економічного життя держави і насамперед його виробничу, торговельну, інвестиційну та фінансову діяльність.

Одночасно зовнішньоекономічні зв'язки виступають інструментом впливу на економічну систему держави, яка здійснюється через механізм зовнішньоекономічної діяльності.

У сучасному світовому господарстві зовнішньоекономічні зв'язки виступають як фактори зростання національного доходу держави, економіки народногосподарських витрат і прискорення науково-технічного прогресу.

Здійснення цих зв'язків дозволяє перенести міждержавне співробітництво з звичайного обміну товарами на торгівлю послугами, спільне вирішення техніко-економічних завдань, розвиток наукової та виробничої кооперації та інших форм спільної господарської діяльності, у тому числі створення спільних підприємств.

Через механізм зовнішньоекономічних зв'язків попит на товари і послуги світового ринку переноситься на внутрішній ринок тієї чи іншої держави. Це викликає потребу у розвитку продуктивних сил, що, в свою чергу, сприяє розвитку промисловості, сільського господарства, торгівлі, сфери послуг і фінансових установ [4].

Розвиток внутрішнього ринку країни веде до випередження обсягу пропозиції над обсягом попиту всередині держави, що викликає розширення зовнішньоторговельних операцій, здешевлення вартості капіталу і зниження витрат виробництва та обігу.

Зовнішньоекономічні зв'язки в процесі їх розвитку та ускладнення потребують певного правового регулювання та формалізації.

У міжнародно-правовому регулюванні економічних відносин держав першорядну роль відіграють основні загальновизнані принципи міжнародного права та спеціальні принципи економічного співробітництва держав. Однак, яким би не був широким комплекс цих принципів, практичне їх застосування і регулювання конкретних економічних відносин здійснюється шляхом безпосередньої домовленості між самими державами – учасниками економічних відносин.

Основною міжнародно-правовою формою регулювання сучасних міждержавних економічних відносин є двосторонні та багатосторонні договори, що регламентують різні аспекти цієї великої сфери міждержавного співробітництва. Багатоплановість міжнародних економічних відносин, тісний їхній взаємозв'язок з політичними відносинами держав веде до того, що в договірній практиці регулювання економічних, науково-технічних та інших питань основну роль відіграють договори. Економічні договори між державами являють собою необхідну юридичну форму регулювання міжнародних економічних відносин [5, с. 262].

В своїй Доповіді тисячоліття (A/54/2000) Генеральний секретар ООН Кофі Аннан зазначав, що «підписання і ратифікація країнами міжнародних договорів і конвенцій сприяли б зміцненню панування права» [6]. Крім того,

за його словами, багато країн не мають можливості брати участь у повному обсязі в системі міжнародних договорів, тому що «... не мають у своєму розпорядженні необхідних фахівців і ресурсів, особливо в тих випадках, коли для набуття чинності міжнародними документами необхідні національні закони» [6]. У цій же доповіді Генеральний секретар закликав «...усі відповідні органи системи ООН надавати необхідну технічну допомогу, для того щоб кожна держава, яка бажає зробити це, могла взяти повну участь у механізмах глобального правового порядку» [6].

Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 року (далі – Конвенція) визначає міжнародний договір як «міжнародну угоду, укладену між державами в письмовій формі і регульовану міжнародним правом, незалежно від того, чи викладена така угода в одному документі, у двох чи кількох зв'язаних між собою документах, а також незалежно від її конкретного найменування» [7].

І хоча в Конвенції йдеться лише про договори укладені в письмовій формі, це не означає, що держави не можуть укласти договори в усній формі. Договори в усній формі отримали найменування «джентльменських угод». Вони мають таку ж юридичну силу, що й договори в письмовій формі. Також слід зазначити, що в сучасній договірній практиці немає серйозних перешкод до того, щоб міжнародний договір міг міститися в телеграмі, телексі, факсі, електронному повідомленні або міг бути укладений за допомогою обміну такими повідомленнями. Наведемо лише один приклад із практики міждержавних відносин. Так, у вересні 1998 року відбулося підписання спільного комюніке про електронну комерцію президентом США та ірландським прем'єр-міністром за допомогою електронного цифрового підпису. І хоча це комюніке не було міжнародним договором, проте в майбутньому цілком можна передбачити появу «електронних» міжнародних договорів [8, с. 9].

Договорами, в міжнародно-правовому сенсі, виступають тільки угоди між суб'єктами міжнародного права. До таких договорів не належать угоди,

які укладають міжнародні транснаціональні компанії з будь-якими державами. У свою чергу більшість юристів визначають міжнародний договір як угоду. «Термін «договір», – писав американський юрист Д. Філд у своєму проекті Кодексу міжнародного права, «означає письмову угоду між двома або більше націями для встановлення або скасування акта, який створює, припиняє або іншим чином зачіпає міжнародне право або відносини» [9, с. 139].

Зверев Є. О. визначав міжнародні договори як «угоди між народами, що мають своїм предметом встановлення, регулювання або припинення будь-якого юридичного зв'язку чи міжнародних відносин» [10, с. 149]. На думку Кретової І. Ю. «міжнародний договір – це угода двох або кількох держав щодо державних верховних прав, з метою встановлення, визначення, зміни або припинення політичного чи юридичного відношення між ними» [11, с. 26]. Стрибко Т. І. писала, що «міжнародно-правовий договір є угодою волевиявлення, що відбулася між двома або кількома державами щодо державних верховних прав» [12, с. 146].

Окремий інтерес становить визначення німецького юриста Ф. Бербера, який визначає міжнародний договір як угоду не тільки між державами, а й між суб'єктами міжнародного права взагалі: «Міжнародний договір є свідомим і добровільним об'єднанням узгоджуваних волевиявлень щонайменше двох суб'єктів міжнародного права, що спрямоване на виникнення, зміну і скасування правових відносин» [9, с. 146].

Найповнішим з усіх вище перелічених визначень міжнародного договору є визначення, дане англійським юристом Дж. Фіцморісом у його першій доповіді, представленій до Комісії міжнародного права на VIII сесії 1956 року: «Договір є міжнародна угода, втілена в єдиний формальний акт (незалежно від його назви, титулу чи позначення), укладена між сторонами, дві або всі з яких є суб'єктами міжнародного права, які володіють міжнародною правосуб'єктністю та правоздатністю укладання міжнародних договорів» [9, с. 147].

Загалом, наведені визначення міжнародного договору містять положення про те, що міжнародний договір є угодою або узгодженим волевиявленням держав та інших суб'єктів міжнародного права. З урахуванням вищезазначеного доцільно використовувати визначення міжнародного договору, що випливає зі статті 2 Конвенції. У цьому визначенні вказується юридична сутність міжнародного договору, яку «становить угода, що є результатом узгодження волевиявлення договірних сторін».

Варто відмітити, що подібне визначення міжнародного договору міститься й у ст. 2 Закону України «Про міжнародні договори України»: «міжнародний договір України – укладений у письмовій формі з іноземною державою або іншим суб'єктом міжнародного права, який регулюється міжнародним правом, незалежно від того, міститься договір в одному чи декількох пов'язаних між собою документах, і незалежно від його конкретного найменування (договір, угода, конвенція, пакт, протокол тощо)» [15].

Об'єктом міжнародного договору є все те, з приводу чого держави укладають договір, тобто вступають у договірні відносини. Як об'єкт можуть виступати матеріальні та нематеріальні блага, дії та утримання від дій. Міжнародне право не містить будь-яких обмежень щодо вибору об'єкта для міжнародних договорів. Будь-який об'єкт міжнародного права може бути об'єктом міжнародного договору. Як правило, об'єкт договору відображається в найменуванні договору. Самі держави визначають, що має бути об'єктом міжнародного договору.

Як випливає з міжнародної практики, будь-яке питання, як таке, що належить до міжнародних справ, так і таке, що входить у внутрішні справи держави, може стати об'єктом міжнародного договору. Але держави утримуються від того, щоб об'єктом міжнародного договору були питання, що становлять винятково внутрішню компетенцію держави.

Враховуючи мету та завдання цього дослідження, розглянемо специфіку міжнародних договорів об'єктом яких виступають економічні інтереси, тобто міжнародних економічних договорів.

Відразу варто відмітити, що специфіка таких договорів не завжди виокремлюється у відповідних наукових дослідженнях, і такі договори зводяться до загального правового регулювання міжнародних договорів. Така позиція є не зовсім правильною.

Наприклад, І. І. Дахно визначає міжнародний економічний договір як добровільну угоду між двома або більшою кількістю суб'єктів міжнародного права, відповідно до якої встановлюються, змінюються чи припиняються їх взаємні права та обов'язки [16, с. 120]. Однак це визначення не містить предмета регулювання саме міжнародних економічних договорів.

Більш точним, у зв'язку із вищенаведеним, видається визначення надане В. Ф. Опришко, який визначає міжнародні економічні договори як добровільно укладені між державами рівноправні угоди економічного характеру, у яких закріплюються норми та принципи, що регулюють міжнародні економічні відносини [2, с. 44]. Удосконалюючи це визначення, варто зауважити, що стороною міжнародного економічного договору можуть виступати не лише держави, а й наднаціональні утворення. Наприклад, сторонами Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом (далі – ЄС) виступають не лише Україна, 28 держав-членів ЄС, а й сам ЄС як окремий суб'єкт та Європейське співтовариство з атомної енергії. Підлягає уточненню й позиція В. Ф. Опришко в частині того, що міжнародні економічні договори є рівноправними угодами, адже історія міжнародного права дозволяє стверджувати про наявність так званих нерівноправних договорів (у тому числі економічного характеру), до яких, наприклад, відносять так звані договори Ансей, що були підписані 1858 р. між японським сьогунатом Токугава та п'ятьма західними державами (США, Голландією, Росією, Великобританією та Францією), які мали значні торговельні переваги для західних країн та обмеження для Японії [17].

Варто погодитися при цьому з В. В. Чайковською, яка розподіляє міжнародні договори, що регулюють економічні відносини, на «загальнонормативні договори», які містять норми загального порядку, розраховані на неодноразове та тривале застосування («договори-закони» в термінології В. М. Шумілова), та на договори, що містять конкретні зобов'язання сторін («договори-правочини» в термінології В. М. Шумілова) [18, с. 21]. До «договорів-правочинів» можна віднести, наприклад, Угоду між Урядом України та Урядом КНР про техніко-економічне співробітництво від 5 грудня 2013 р., змістом якої є надання Урядом КНР Україні одноразової безоплатної допомоги в розмірі 80 млн китайських юанів [19]. Однак до джерел, що регулюють міждержавні економічні відносини, варто відносити саме «загальнонормативні договори» (договори-закони).

Міжнародні економічні договори можна класифікувати на основі багатьох інших критеріїв, зокрема: об'єктом регулювання; кількістю учасників; платність; наявність каузи; можливість приєднання та ін. (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Класифікація міжнародних економічних договорів

Критерій класифікації	Види інновацій	Опис
I. За сферою дії	«Договори-закони» (правовстановлюючі договори)	Торговельні договори між державами, в яких встановлюються принципи торговельно-економічних відносин
	«Договори-угоди» (контракти)	Угоди про будівництво великих комплексних об'єктів або про поставку товарів у межах економічної допомоги
II. За об'єктом регулювання	Договори з питань міжнародної торгівлі товарами та послугами	
	Договори з питань міжнародних фінансових (кредитних, валютних, податкових та ін.) відносин	
	Договори з питань руху капіталовкладень (інвестицій)	
	Договори з питань міжнародної економічної допомоги	
	Договори з питань міжнародного регулювання праці	
III. За розподілом обов'язків	Односторонні	Договори, в яких договірні зобов'язання має лише одна сторона

	Двосторонні	Договори, в яких обидві сторони мають взаємні зобов'язання і відповідні права
IV. За наявністю компенсації	Оплатні	Одна із сторін отримує якусь користь, вона повинна забезпечити іншій стороні від-повідну, як правило, еквівалентну вигоду
	Безоплатні	Договори для яких не характерна взаємна компенсація

Продовження табл. 1.1

V. За наявності яких-небудь фактичних обставин	Формальні	Договори, для укладення яких, крім взаємної згоди сторін, потрібно дотримання певної форми
	Реальні	Договори в основі яких лежить не лише досягнення згоди, а й їх гарантоване виконання
	Консенсуальні	Договори, за якими з усіх суттєвих умов досягнута згода сторін

Джерело: складено автором за даними [11;14,18]

Наведена в табл. 1.1 класифікація є важливою не лише з теоретичної точки зору, в аспекті систематизації, а й має практичне застосування, в аспекті визначення істотних умов при укладанні того чи іншого виду міжнародних договорів.

Крім того, міжнародні економічні договори поділяються й на інші види.

Варто відмітити, що більшість міжнародних економічних договорів є двосторонніми. У літературі двосторонні договори України в економічній сфері, поділяються на торговельні угоди (про торговельно-економічне співробітництво, про вільну торгівлю тощо), угоди про взаємне сприяння й захист інвестицій, угоди (договори) про уникнення подвійного оподаткування, угоди про транспортне співробітництво (про торговельне судноплавство, про повітряне сполучення, про співробітництво в галузі залізничного транспорту) [20, с. 16].

Україною укладено понад 100 двосторонніх угод про торговельно-економічне співробітництво. Ці угоди сприяють розвитку галузей, що становлять взаємний інтерес двох держав, обміну науковою й

технологічною інформацією, технічними спеціалістами та науково-дослідним устаткуванням, сприяють розвитку інфраструктурних проектів, інших форм співробітництва.

В економічній літературі визначено переваги й недоліки двосторонніх угод про торговельно-економічне співробітництво. До переваг, зокрема, віднесено такі: спрямування зусиль на вузькі сфери співробітництва, у яких витрати та вигоди ясно визначені, а контроль і планування більш ефективні; можливість врахувати якомога більшу кількість факторів впливу; диференціація торговельних потоків через секторальні домовленості з країнами-партнерами, де це можливо й вигідно. До недоліків віднесено з урахуванням великої кількості угод значну кількість преференцій, торговельних режимів, митних режимів, правих походжень товарів, що розрізняються за країнами, що зумовлює непрозорість торговельних потоків і складність координації [21, с. 56].

Поряд із торговельними угодами окреме місце в системі міжнародних економічних договорів займають угоди про взаємне сприяння та захист інвестицій. Так, О. В. Рибій зазначає, що «за відсутності компромісної позиції в питанні міжнародно-правового регулювання іноземних інвестицій у 90-х рр. ХХ ст. держави заповнювали цю правову прогалину шляхом укладання двосторонніх і регіональних угод (далі – ДІУ). В останні роки ДІУ стали надзвичайно популярними міжнародно-правовими формами співробітництва держав в інвестиційній сфері. Просторові рамки дії таких договорів набули глобального характеру: фактично кожна розвинена держава й понад 90 країн, що розвиваються, виступають сьогодні стороною хоча б одного такого договору» [22, с. 10]. Україною укладено понад 80 таких договорів.

Особливістю цих договорів є те, що вони запроваджують сприятливі режими для інвестицій і доходів інвесторів договірних сторін, гарантії компенсації реквізованих чи експропрійованих інвестицій, гарантії переказу й повернення інвестицій, положення щодо вирішення спорів між договірною державою й інвестором тощо. Ці договори спрямовані на розвиток

партнерських взаємовигідних відносин між Україною й іншими державами в інвестиційній сфері, на забезпечення прав національних інвесторів в інших країнах, збільшення обсягів іноземних інвестицій в Україну, що робить значний внесок у забезпечення стабільності української економіки.

Окреме місце в системі регулювання зовнішньоекономічної діяльності держави займають двосторонні угоди про уникнення подвійного оподаткування. Важливість вказаних договорів полягає в тому, що прибуток (доходи), який отримують суб'єкти ЗЕД України (резиденти), як правило, підлягає оподаткуванню в подвійній юрисдикції: по-перше, в іноземній державі, у якій здійснюється діяльність, стосовно якої виникає дохід; по-друге, в Україні. У свою чергу міжнародні договори з метою уникнення подвійного оподаткування впроваджують різноманітні механізми: вирахування податків, звільнення від оподаткування, зовнішній податковий кредит, знижка тощо [23, с. 17-18; 24]. Указані договори сприяють взаємному зменшенню податкових перешкод для інвестицій і торгівлі. Україною укладено понад 50 таких угод.

Окремо, варто наголосити на питанні забезпечення виконання міжнародних економічних договорів.

Однією із особливостей міжнародного економічного права, як і міжнародного права в цілому, є відсутність міжнародних інститутів, які б забезпечували у примусовому порядку виконання його норм. Всі суб'єкти міжнародних економічних відносин відповідно до нього повинні виконувати вимоги міжнародного права, зокрема міжнародного економічного права, а також ті конкретні зобов'язання, що випливають із відповідних договорів. Будь-які порушення норм, що діють у цій сфері, невиконання або неналежне виконання своїх міжнародних зобов'язань є правопорушенням, тобто міжнародним деліктом, який потребує свого відповідного розгляду, з тим щоб певним чином зреагувати на такий факт. Норми багатьох міжнародно-правових актів спрямовані на правове забезпечення виконання зобов'язань міжнародних економічних договорів.

Враховуючи вищенаведене, можна зробити висновок про те, що міжнародні економічні договори сьогодні є основним засобом формалізації та «узаконення» відносин між суб'єктами міжнародного права в сфері економічних інтересів. Питання їх правового регулювання є доволі складним, і викликає окрему дослідницьку увагу.

1.2. Нормативно-правове регулювання зовнішньоекономічних зв'язків держави

Згідно ст. 6 Конвенції «кожна держава володіє правоздатністю укладати договори» [7]. Держави, володіючи суверенітетом, мають повну (універсальну) правоздатність. Відповідно до принципу суверенної рівності, поваги до прав, притаманних суверенітету, держави мають право бути або не бути учасниками двосторонніх або багатосторонніх договорів, включно з правом бути або не бути учасниками союзних договорів (Заключний акт НБСЄ) [25].

Основним при вирішенні питання про участь держави в конкретному міжнародному договорі є її зацікавленість щодо об'єкта і мети договору. Договори, які стосуються кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного права, а також договори, об'єкт і цілі яких становлять інтерес для міжнародного співтовариства загалом (загальні договори), мають бути відкритими для загальної участі. В цьому положенні Декларації про загальну участь в Конвенції виражена сутність принципу універсальності загальних міжнародних договорів.

Договірна практика останніх десятиліть підтверджує прагнення держав дотримуватися цього принципу. Вирішення питання про участь у договорі приймає сама держава залежно від її зацікавленості. Це її право. Водночас ефективність деяких міжнародних договорів безпосередньо залежить від кількості їх учасників. Як приклад, серйозну занепокоєність викликає відмова

низки держав від приєднання до Договору про нерозповсюдження ядерної зброї.

Укладення міжнародного договору – це складний процес, що складається з низки послідовних стадій. Його юридична сутність у більшості випадків полягає, як зазначає О. Р. Вайцеховська, в узгодженні «волі держав, результатом якого є угода, що втілюється у нормах договору» [26, с. 42].

Конвенція визначає три стадії укладення договорів (ст. 9-11): прийняття тексту договору, встановлення автентичності тексту договору та вираження згоди договірних сторін на обов'язковість договору [7].

Укладенню договору передують договірні ініціатива, тобто пропозиція будь-якої держави або ж групи держав чи міжнародної організації укласти певний договір з одночасним поданням проекту тексту договору.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про міжнародні договори України» «рішення про проведення переговорів і про підписання міжнародних договорів України приймаються: а) щодо міжнародних договорів, які укладаються від імені України, - Президентом України; б) щодо міжнародних договорів, які укладаються від імені Уряду України, - Кабінетом Міністрів України; в) щодо міжвідомчих договорів - у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України» [15].

Слід зазначити, що ст. 7 Конвенції закріплює перелік посадових осіб, які в силу виконуваних функцій вважаються такими, що представляють свою державу: а) глави держав, глави урядів і міністри закордонних справ – з метою вчинення всіх актів, що стосуються укладення договору; б) глави дипломатичних представництв – з метою ухвалення тексту договору між державою, що акредитує і державою, при якій вони акредитовані; в) представники, уповноважені державами представляти їх на міжнародній конференції або в міжнародній організації, або в одному з її органів, – з метою ухвалення тексту договору на такій конференції, у такій організації або в такому органі [7]. Цьому відповідають положення ст. 6 Закону України «Про міжнародні договори України».

Підготовка тексту договору здійснюється шляхом переговорів через звичайні дипломатичні канали, на міжнародних конференціях і у міжнародних організаціях. Текст приймається за згодою всіх, хто бере участь у його складанні, а на міжнародній конференції – більшістю у дві третини присутніх і тих, хто бере участь у голосуванні, якщо тією ж більшістю голосів вони не встановили інше. У міжнародних організаціях тексти договорів приймаються відповідно до правил таких організацій (ст. 9 Конвенції) [7]. Прийняття тексту не накладає на учасників юридичних зобов'язань.

Після того як текст договору узгоджений і прийнятий, стає необхідним якимось чином зафіксувати, що цей текст є остаточним і не підлягає змінам з боку уповноважених. Процедура, за допомогою якої прийнятий текст договору оголошується остаточним, називається встановленням автентичності тексту. Як вказується в ст. 10 Конвенції, текст договору стає автентичним і остаточним шляхом процедури, про яку домовилися держави, що беруть участь у переговорах, або шляхом підписання *ad referendum*, парафування самого тексту або ж заключного акта конференції, що містить цей текст. Підписання *ad referendum* (умовне підписання) означає, що таке підписання потребує подальшого підтвердження відповідною державою або відповідною міжнародною організацією. Парафування передбачає підписання, як правило, ініціалами уповноважених осіб першої або останньої сторінки чи кожної сторінки тексту договору [7].

Останньою стадією укладення міжнародного договору є вираження суб'єктами міжнародного права згоди на його обов'язковість. Держава може брати участь через своїх представників у процесі вироблення тексту договору, у встановленні автентичності тексту, підписувати заключний акт конференції або проголосувати за резолюцію міжнародної організації, якими приймається текст договору, але вона не буде зв'язана його положеннями, поки не висловить свою згоду на обов'язковість договору. Закон України «Про міжнародні договори України» в ст. 8 визначає п'ять найбільш уживаних

способів вираження такої згоди, за реалізації яких договір набуває юридичної обов'язковості: підписання, ратифікація, затвердження, прийняття договору, приєднання до договору. Як визначено в ч. 2 наведеної статті «згода України на обов'язковість для неї міжнародного договору може надаватися й іншим шляхом, про який домовилися сторони» [15]. Однак у вітчизняній практиці до теперішнього часу випадків використання таких способів не зустрічалося.

З перелічених способів, в міжнародній практиці, найбільш поширеним є підписання. При цьому слід розрізняти підписання як спосіб вираження згоди на обов'язковість договору і підписання під умовою подальшої ратифікації, прийняття, затвердження або схвалення. У першому випадку підписання договору його учасниками тягне за собою набуття ним чинності. У другому випадку набрання чинності не відбувається; воно настане тільки при виконанні умови ратифікації, прийняття, затвердження або схвалення. У разі, коли підписання тягне за собою набуття договору чинності, у його тексті, як правило, прямо вказується, що він набуває чинності з дня підписання. Двосторонні договори підписуються зазвичай представниками обох договірних держав в одному місці й одночасно. Це, однак, не є обов'язковим. Багатосторонній договір може підписуватися в одному місці одночасно всіма державами, які брали участь у переговорах, але може бути відкритий для підписання протягом певного терміну і в кількох місцях, що частіше зустрічається, коли підписання не є способом вираження згоди на обов'язковість договору, а передуює ратифікації, прийняттю тощо.

Ратифікація міжнародного договору – це остаточне його затвердження вищим органом держави. У практиці багатьох держав ратифікація здійснюється главою держави, причому це може бути обумовлено згодою парламенту. Згідно ст. 9 Закону України «Про міжнародні договори України» ратифікація міжнародних договорів України здійснюється шляхом прийняття Верховною Радою України закону про ратифікацію [7].

Варто зауважити, що ратифікація не є обов'язковою стадією укладення договору. Критерії, відповідно до яких визначається, чи підлягає даний

договір ратифікації, визначені ч. 2 ст. 9 Закону України «Про міжнародні договори України».

Якщо держава із самого початку не була учасником договору, вона може приєднатися до нього на умовах, передбачених договором. Зазвичай приєднання застосовується щодо багатосторонніх договорів.

Хоча реєстрація та опублікування не входять до процесу укладення міжнародних договорів, вони тісно пов'язані з ним. Згідно ст. 22 Закону України «Про міжнародні договори України» на Міністерство закордонних справ України покладається обов'язок реєструвати міжнародні договори України у Секретаріаті ООН і у відповідних органах інших міжнародних організацій. Міжнародні договори, що набрали чинності для України, рішення про згоду на обов'язковість яких було ухвалено у формі закону, підлягають офіційному опублікуванню в «Зібранні діючих міжнародних договорів України» та інших офіційних друкованих виданнях України». Закон також передбачає включення міжнародних договорів України до Єдиного державного реєстру нормативних актів [7].

Цікавим є питання стосовно місця міжнародних договорів України в системі її законодавства (в аспекті юридичної сили).

Відповідно до ст. 9 Конституції України чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України [27]. Будучи включеними в національну правову систему, вони набувають нової юридичної якості. Зокрема, ч. 1 ст. 16 Закону України «Про міжнародні договори України» закріплює положення згідно з яким міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, інші органи державної влади, до відання яких віднесені питання, що регулюються міжнародними договорами України, забезпечують дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України, стежать за здійсненням прав, які впливають з таких договорів для України, і за виконанням іншими сторонами міжнародних договорів України їхніх зобов'язань. Згідно ч. 1 ст. 15

вищезазначеного закону «чинні міжнародні договори України підлягають сумлінному дотриманню Україною відповідно до норм міжнародного права» [7].

Відповідно до ч. 2 ст. 20 Закону України «Про міжнародні договори України» норми міжнародних договорів мають переважну силу перед законами в тому разі, якщо вони містять інші правила поведінки [15]. При цьому вираз «інші правила» має на увазі будь-які невідповідності правил закону і договору.

Важливе юридичне значення для визначення місця міжнародних договорів у вітчизняній правовій системі має норма закріплена в ч. 2 ст. 9 Конституції України. Так, «укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України, можливе лише після внесення відповідних змін до Конституції України» [27]. Тим самим гарантується юридичний статус Конституції як нормативного акта, що має вищу юридичну силу. З цього можна зробити висновок, що в українській правовій системі міжнародний договір, що встановлює правило поведінки, яке не відповідає закону, можна помістити між звичайним та конституційним законами. Міжнародний договір, що встановлює інші правила, не скасовує дії норм українського закону. Його переважна сила може проявлятися тільки на стадії правозастосування.

Важливим, в аспекті правозастосування, є тлумачення норм міжнародного договору.

Міжнародні договори, як і будь-які юридичні акти, підлягають тлумаченню всіма відомими способами: легальним, формально-юридичним, логічним, структурним, системним, лінгвістичним тощо. О. І. Тіунов зазначає, що на міжнародні договори поширюються встановлені міжнародним правом правила техніко-юридичного тлумачення [14]. І хоча Конвенція закріплює порядок тлумачення міжнародних договорів (ст. 31-33), вона все ж таки не вирішує всіх питань, пов'язаних із міжнародними договорами. Тому велике значення при тлумаченні міжнародних договорів

мають також звичаєво-правові норми міжнародного права як норми, що складаються за допомогою міжнародної практики держав у вигляді окремих дій (або «осмисленої» бездіяльності за певних обставин), а також мовчазного правового переконання в тому, що за таких обставин слід чинити саме так, а не інакше (*opinio juris*).

Застосування міжнародних договорів передбачає здійснення внутрішньодержавних заходів щодо виконання договірних зобов'язань. У низці договорів прямо передбачається, які заходи зобов'язані вживати їхні учасники. Оскільки міжнародні договори України є складовою частиною її правової системи, то звідси випливає, що якщо міжнародні договори для свого застосування не вимагають будь-яких нормативних актів, вони діють безпосередньо.

Відповідно до ст. 15 Закону України «Про міжнародні договори України» «чинні міжнародні договори України підлягають сумлінному дотриманню Україною відповідно до норм міжнародного права» [15]. Тут конкретизується один з основних принципів міжнародного права – принцип сумлінного виконання зобов'язань, що являє собою основоположну норму, яка юридично зобов'язує суб'єктів міжнародного права сумлінно здійснювати свої міжнародні права і обов'язки. Він слугує концентрованим вираженням юридичної природи міжнародного права. «Згідно з принципом сумлінного дотримання міжнародних договорів Україна виступає за те, щоб й інші сторони міжнародних договорів України неухильно виконували свої зобов'язання за цими договорами» (ч. 2 ст. 15 Закону України «Про міжнародні договори України») [15].

У разі порушення зобов'язань за міжнародним договором України іншими учасниками, Президенту або в Уряд (залежно від того, у чий компетенції перебувають питання, регульовані договором) подаються пропозиції про вжиття необхідних заходів відповідно до норм міжнародного права та умов самого договору. Пропозиції подаються Міністерством закордонних справ України або іншими органами виконавчої влади через

Міністерство закордонних справ України.

Право договорів виходить із презумпції дійсності договорів. Договір вважається дійсним, за винятком тих випадків, коли інше встановлено відповідно до міжнародного права. Ця презумпція знайшла відображення і у формулюванні принципу «*pacta sunt servanda*» в Конвенції: «Кожен чинний договір є обов'язковим для його учасників і повинен ними сумлінно виконуватися» [7].

Дійсність договору має два аспекти – процесуальний та матеріальний. Перший полягає у правомірності процесу укладення. Матеріальна дійсність полягає в тому, що зміст договору законний з точки зору міжнародного права. Тому дійсним є законно укладений договір із правомірним змістом. Але є і ще один аспект. Здійснення договору має також протікати в рамках міжнародного права. Якщо подальша практика застосування договору, що виражає згоду учасників, призводить до порушення норм міжнародного права, то виникає питання про його дійсність.

Міжнародній практиці відомі випадки припинення договору однією зі сторін на тій підставі, що при користуванні правами, які впливають із нього, інша сторона порушила норми міжнародного права. Недійсність може бути відносною та абсолютною. Перша робить договір оспорюваним. Її підставами є: помилка, обман, підкуп представника. Абсолютна недійсність означає нікчемність договору від самого початку. Її підстави: примус представника, примус держави, суперечність імперативній нормі загального міжнародного права. Випадки відносної недійсності трапляються порівняно рідко. Абсолютна недійсність – порівняно нове явище, що вносить серйозні зміни в усе міжнародне право і характеризує ступінь його розвитку [13, с. 250].

У міжнародному праві існувало парадоксальне положення – примус представника держави робило договір недійсним, а примус самої держави вважався законним. Затвердження в міжнародному праві норми про недійсність нав'язаних силою договорів – важливий крок на шляху

прогресивного розвитку цього права. Конвенція закріплює цю норму таким чином: «Договір є нікчемним, якщо його укладення стало результатом погрози силою або її застосування на порушення принципів міжнародного права, втілених у Статуті Організації Об'єднаних Націй» [7]. До моменту прийняття Конвенції у доктрині зустрічалися висловлювання про те, що сила, застосована проти самої держави, взагалі не вважається такою, що впливає на дійсність договорів. Сьогодні обмеження такої сили обумовлене принципом незастосування сили закріпленим Статутом ООН. Тому Комісія міжнародного права констатувала, що згадана норма являє собою принцип, який є «*lex lata*» у міжнародному праві. Договір недійсний у випадку, якщо сила застосовувалася в порушення принципів Статуту ООН. Застосування сили відповідно до цих принципів не робить договір недійсним [14].

Сьогодні недійсність договорів, що суперечать основним принципам міжнародного права, можна вважати загальноновизнаною. Положення договору, недійсність якого встановлено, не мають юридичної сили. Кожний з учасників має право вимагати від іншого учасника поновити по можливості становище, яке склалося до здійснення договору.

Припинення міжнародного договору означає, що він втратив свою обов'язкову силу у відносинах між його учасниками і перестав породжувати для них права і зобов'язання. Призупинення дії міжнародного договору – це перерва в дії договору на певний період часу. На час призупинення дії договору учасники не можуть користуватися правами, що випливають із нього, і не зобов'язані виконувати відповідні зобов'язання.

Згідно зі ст. 24 Закону України «Про міжнародні договори України» припинення (зокрема денонсація) і призупинення дії міжнародних договорів України здійснюються відповідно до умов самого договору і норм міжнародного права органом, який прийняв рішення про згоду на обов'язковість для України міжнародного договору [15].

Варто зауважити, що окрім міжнародних договорів як джерел права, що спрямовані на регулювання міждержавних економічних відносин, серед

джерел правового регулювання необхідно також виділяти міжнародні договори, які поширюються на міжгосподарські відносини за участі суб'єктів господарювання й інших учасників господарських відносин. До таких міжнародних договорів необхідно віднести Конвенцію ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів від 11 квітня 1980 р., Конвенцію про позовну давність у міжнародній купівлі-продажу товарів від 14 червня 1974 р., Конвенцію ООН про поступку дебіторської заборгованості в міжнародній торгівлі 2001 р., Конвенцію ООН про незалежні гарантії та резервні акредитиви від 11 грудня 1995 р., Конвенцію УНІДРУА про міжнародний фінансовий лізинг від 28 травня 1988 р., Конвенцію УНІДРУА про міжнародний факторинг від 28 травня 1988 р., Паризьку конвенцію з охорони промислової власності від 20 березня 1883 р., Міжнародну конвенцію з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. та деякі інші [18, с. 27].

У цьому контексті спостерігається складність відмежування міжнародного економічного права, джерелом якого виступають міжнародні договори як акти регуляції відносин між державами та тими галузями національного права, що спрямовані на врегулювання відносин між окремими суб'єктами цивільних і господарських відносин (господарським, цивільним, транспортним, податковим правом тощо), які активно залучають міжнародні договори в джерела правового регулювання під впливом міжнародної економічної глобалізації.

Враховуючи вищенаведене, можна зробити висновок про те, що нормативно-правове регулювання зовнішньоекономічних зв'язків держави здійснюється на двох рівнях:

- 1) на рівні міжнародного права, яке визначає базові вимоги та формальності, щодо юридичного оформлення економічних зв'язків між суб'єктами міжнародного права (в основному – між державами);

- 2) на рівні національного законодавства, яке конкретизує норми міжнародного права в цій сфері, а також наближає їх до національних

традицій правозастосування.

Такий порядок правового регулювання є виправданим з точки зору принципу рівності та поваги до суверенітету держав, при цьому, кожна із держав розробляє власні механізми правореалізації своїх суверенних прав.

РОЗДІЛ 2

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ПОЛІТИКА КНР ЯК ФАКТОР ЇЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

2.1. Роль КНР у розвитку міжнародних коридорів економічного співробітництва

В останні роки світова економіка знаходиться на стадії глибокого упорядкування, роль «тягача» для зростання світової економіки таких головних економік, як Європа, США, Японії ослабла. Незважаючи на відносно швидке зростання економіки Індії та економік інших країн, вони не можуть стати рушійною силою світової економіки через свій невеликий масштаб, а Бразилія, Росія та інші країни ще не вийшли з тіні рецесії. Разом з тим Китай прискорив темп своєї відкритості зовнішньому світу і з кожним днем збільшується ступінь злиття зі світовою економікою.

В умовах сьогодення економічний розвиток Китаю увійшов у стан «нової нормальності». Незважаючи на деяке уповільнення темпу, вдалося зберегти середньо-високий зріст, який продовжує дозволяти Китаю займатися місце в ряду головних світових економік.

Сьогодні економічна регіоналізація та глобалізація Китаю формалізована в декількох програмних ініціативах, основною із яких донедавна був «Один шлях, один пояс».

На основі політичної та інфраструктурно-транспортної складової цієї Ініціативи (Економічний пояс Шовкового шляху – далі ЕПШШ) проаналізуємо роль КНР у розвитку міжнародних коридорів економічного співробітництва.

Створення ЕПШШ синхронізується з економічною регіоналізацією та глобалізацією Китаю, в межах якої виокремлюються такі напрямки (рис. 2.1) [28, с. 52]:

- 1) Північний Схід та Північ Китаю – ЕПШШ з переважною орієнтацією на Далекий Схід, Росію та Монголію;
- 2) Північний Захід Китаю – ЕПШШ з переважною орієнтацією на країни Центральної Азії, Росію, Центральну і Східну Європу та далі;
- 3) Захід Китаю – економічний коридор Китай-Пакистан в рамках ЕПШШ;
- 4) Південний Захід Китаю – в рамках ЕПШШ економічний коридор Китай-М'янма-Бангладеш-Індія, ЗВТ АСЕАН+Китай;
- 5) Схід Китаю – МШШ з переважною орієнтацією на країни АТР (низка угод про вільну торгівлю з Південною Кореєю, Австралією, Новою Зеландією, потенційне створення ЗВТ Китай-Південна Корея-Японія).

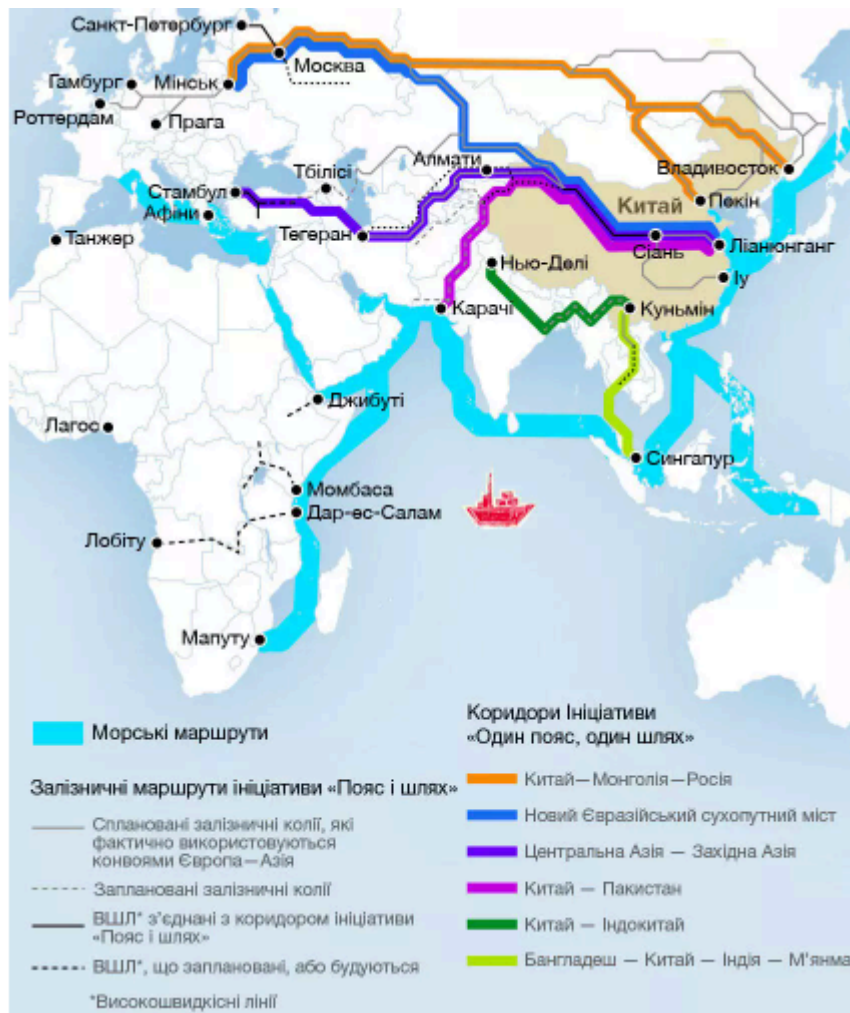


Рисунок 2.1 – Напрямки економічної регіоналізації та глобалізації Китаю в межах ініціативи «Один шлях, один пояс» [28]

Наразі Китай із двостороннього рівня взаємодії активно переходить до багатостороннього та існуючих механізмів взаємодії регіональної та глобальної спрямованості (ШОС, БРІКС, Форум «КНР-ЄС», співробітництво КНР з країнами Центральної і Східної Європи у форматі «16+1», очікуваний формат взаємодії «Китай плюс країни Північної Європи» («5+1»), міжрегіональний форум «Зустрічі Європа-Азія» (АСЕМ) тощо). Це є характерною рисою китайської дипломатії у різних регіонах світу і має на меті забезпечити Китаю фактичне лідерство в глобальних масштабах. Існує велика ймовірність, що всі ці формати вже у найближчій перспективі будуть трактуватися не як самостійний процес, а, перш за все, як механізм інкорпорований в глобальну китайську стратегію «Поясу і шляху» [29].

Однак слід зазначити, що в рамках своєї глобальної ініціативи Китаю краще вдається робота з окремими країнами, а не організаціями.

Що стосується морських портів, Китай вже затвердив свою присутність на перехресті світових торговельних шляхів (рис. 2.2).

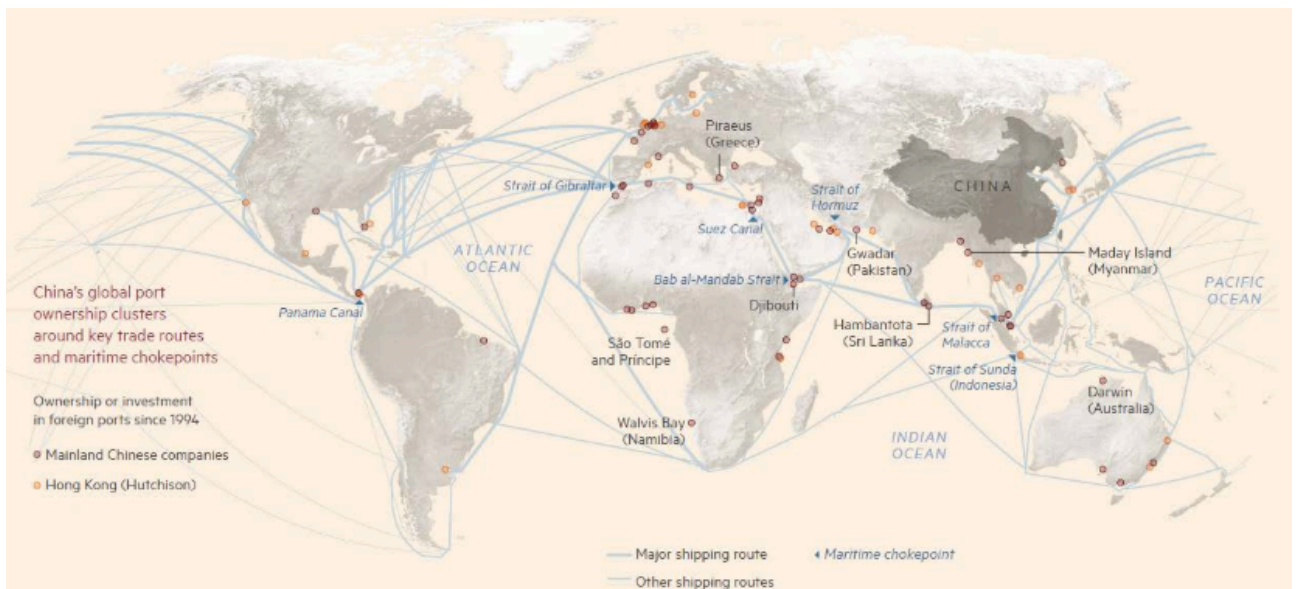


Рисунок 2.2 – Присутність Китаю в морських портах та гаванях світу [30]

Інвестиції у широку мережу гаваней перетворили китайських портових операторів на глобальних лідерів в цій сфері. Китайські транспортні компанії

перевозять більше вантажів ніж будь-яка інша країна. Китайський торговий флот також швидко збільшується, у той час як п'ять з десяти найбільших контейнерних портів в світі знаходяться в Китаї [30].

1. Європа

Китайський геоелекономічний вплив безпосередньо стосується Європи, оскільки, по-перше, європейські компанії становлять особливий інтерес для китайських інвесторів з огляду на їх високотехнологічний рівень, інноваційний потенціал, ноу-хау і навички концентрації; по-друге, це доступ на європейський ринок; а по-третє, Європа – це кінцевий пункт китайського Нового Шовкового шляху, що пов'язано з вкладанням інвестицій у ті сектори, де Китай має певну перевагу, але й Європа також має свої важливі економічні та стратегічні інтереси.

Після економічної кризи 2008 р. багато європейських країн мають потребу у фінансах і тому вітають китайські інвестиції (наприклад, 13 країн — членів ЄС приєдналися до АБП і до того ж створено особливий формат відносин Китаю з країнами Центральної та Східної Європи (16+1) (рис. 2.3) [29].



Рисунок 2.3 – Торговельні відносини ЄС та КНР [29]

КНР за останні шість років від часу створення формату взаємодії «16+1» (рис. 2.4) приділяє значну увагу регіону Центральної та Східної Європи (ЦСЕ), перетворюючись на геополітично важливого актора для нього.

Водночас, співпраця між Китаєм і країнами ЦСЄ є важливою складовою досить великого і дієвого механізму співпраці КНР – ЄС.



Рисунок 2.4 – Формат «16+1» [4]

Стратегічні цілі КНР у даному регіоні полягають у наступному. По-перше, Китай розглядає країни ЦСЄ як майданчик для виходу на ринки заможніших країн Західної Європи. По-друге, шляхом зближення з країнами регіону Китай прагне лобіювати свої інтереси на рівні ЄС та визначати порядок денний співробітництва між КНР та ЄС [29].

Китайські дослідники класифікують регіон країн ЦСЄ як «нові стратегічні ворота», які мають перетворитися на «логістичні центри» й «економічні коридори» для подальшого розширення «Поясу і шляху» у напрямку «старої» Західної Європи, яка, власне, і є метою та кінцевою

точкою шляху. Деякі з країн ЦСЄ готові конкурувати за можливість стати країною-транзитером у межах проекту ЕПШШ. Регіональними пріоритетами серед країн є Польща, Угорщина, балканські країни, Сербія зокрема, серед діючих проектів – «Китайський залізничний експрес» («Експрес Китай-Європа»), проект швидкісного сполучення Угорщина – Сербія (Республіка Македонія), порт Пірей тощо [29].

Євросоюз все ще зі скепсисом оцінює ініціативу «Пояс і шлях». Водночас, не перешкоджає окремим країнам-членам (на форумі високого рівня у Пекіні були представлені Польща, Чехія, Угорщина, а також Іспанія, Італія, Греція) розвивати з КНР особливі відносини в рамках їх реалізації. Варто відмітити, що на початку 2024 року Італія вийшла із Ініціативи.

КНР активно створює транспортно-логістичну систему, орієнтовану на розвиток євразійських логістичних (наземних, повітряних, водних) шляхів, започаткувавши низку транспортних залізничних маршрутів з метою спрощення своєї комунікації з ЄС, включно з країнами ЦСЄ (Ченду – Лодзь, Сучжоу – Варшава, Чженчжоу – Гамбург, Ланьчжоу – Гамбург, Хефей – Гамбург, Чунцін – Дуйсбург, Шеньян – Лейпциг, Сіань – Будапешт, Іу – Мадрид, Іу – Лондон, Іу – Рига та інші) в межах розбудови «Поясу і шляху». Загалом, станом на сьогодні, 27 китайських міст мають регулярне сполучення з 28 європейськими містами [29].

Територією країн Центральної та Східної Європи проходять шляхи залізничного і морського сполучення (три напрями: з грецьких портів через країни Південної Європи та Балкан; через Польщу; через країни Балтії), які розглядаються владою КНР як альтернативний шлях морському сполученню для доставки вантажів з Китаю споживачам Європи та у зворотному напрямку на ринок КНР. Варто зауважити, що зазначені сполучення цілком узгоджуються з розгалуженою Транс'європейською транспортною мережею (Trans-European Transport Network, TEN-T), яка була затверджена Європейською комісією.

Китайські компанії вже беруть участь у тендерах щодо розбудови інфраструктурних проектів (будівництво доріг, мостів, електростанцій) держав ЦСЄ. Ведуться переговори стосовно укрупнення портів. Китай розгортає активну діяльність і щодо співробітництва в рамках реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону (EU strategy for the Danube Region, EUSDR) у відповідності до «Дунайської декларації про поглиблення співпраці щодо розвитку внутрішніх водних шляхів» та розглядає можливість стикування власної ініціативи «Пояс і шлях» з вище зазначеною стратегією [29].

2. Азійський регіон

Країни Азійського регіону розглядаються Китаєм як складові транзитного шляху досягнення Пекіном ринків своїх стратегічних партнерів у Перській Затоці і в Європі, тобто Великого китайського Шовкового шляху, і від стабільних відносин із ними залежить реалізація провідної китайської ідеї – відродження цього економічного поясу, який китайська сторона визначає «єдиним поясом».

Азійські країни зацікавлені у поглибленні співробітництва з Китаєм перш за все тому, що завдяки китайським інвестиціям вони розбудовують власну інфраструктуру, а саме: залізничний і автомобільний транспорт, електроенергетику, телекомунікації тощо. Як результат, китайський чинник у цих сферах став незамінним модернізаційним імпульсом для розвитку національних економік.

КНР свою присутність в Азії закріплює договірно-правовими домовленостями, що можна віднести до політичної площини співробітництва.

Наприклад, в Центральній Азії Китай уклав договори про стратегічне партнерство з Казахстаном, Таджикистаном і Узбекистаном, наслідком чого спостерігаємо нарощування китайської присутності в регіоні, концентрацію китайського капіталу в країнах Центральної Азії тощо. Посилення китайського чинника в регіоні спричинило приплив китайської робочої сили,

поширення освітніх програм китайського спрямування тощо. КНР при цьому застосовує апробовані схеми. Поступове економічне опанування центральноазійськими територіями відбувається через скуповування акцій підприємств із видобутку і переробки копалин, переважно нафти і природного газу; будівництво транспортної інфраструктури, зокрема залізниць і сухопутних логістичних центрів; розбудову і опанування зрошувальною системою [31, с. 167].

КНР фактично опанувала ринком і транзитними можливостями Центральної Азії, простір якої може використовувати у просуванні власних економічних інтересів у різних географічних напрямках, перебираючи на себе роль головного чинника розвитку світової економіки. Основним стрижнем цієї ідеї, на переконання КНР, є реалізація концепції ЕПШШ доповнена Енергетичним поясом (2017 р.), що мають дати усьому світові нові механізми подальшого розвитку.

Для країн регіону Близького та Середнього Сходу (Західна Азія) найбільше значення має центральний трансєвразійський транспортний коридор (Китай – Центральна та Західна Азія – Перська затока – Середземне море). Цей коридор найдовший, але й найважливіший у геополітичному значенні. Він зміцнює зв'язки Китаю з традиційно дружнім Іраном, розширює вплив на Центральну Азію, зміцнює відносини з Туреччиною та державами Європейського Союзу.

Підтримку проекту висловили 70 країн, міжнародних та регіональних організацій, 30 із них підписали з урядом КНР угоди про спільне будівництво. З 17 державами, які розташовані в зоні проекту, Китаєм створено 46 зон співробітництва. Серед них – ключові держави регіону Близького та Середнього Сходу: Пакистан, Іран, Саудівська Аравія [31, с. 173].

На поточний момент ключовим у розбудові проекту «Один пояс, один шлях» є саме Китайсько-пакистанський економічний коридор (КПЕК). Для Пакистану, крім очевидної економічної вигоди, це, за словами секретаря МЗС Пакистану А. А. Чоудхрі, надія на «зміцнення регіонального миру та

стабільності». Розбудова китайсько-пакистанського економічного коридору суттєво сприяє соціально-економічному розвитку Пакистану: загальна вартість договорів на виконання китайськими підприємствами підрядних робіт у Пакистані становить 7,1 млрд дол. [31, с. 174].

Відносини в трикутнику Китай – Пакистан – Індія за останні півстоліття наповнилися змістом і сьогодні характеризуються складністю взаємодій, зіткненням інтересів і зростаючою роллю геоekonomіки Китаю.

Протягом усього цього часу Китай і Пакистан успішно взаємодіють у стратегічному протистоянні Індії, посилення якого, безумовно, було пов'язане з остаточним формуванням прагнення Нью-Делі до глобального впливу. Китай є найбільшим торговельним партнером Пакистану і Індії, що дає Пекіну можливість ефективно використовувати у відносинах з цими країнами потужні геоekonomічні важелі.

Так, Китайсько-пакистанський економічний коридор вважається одним з найбільш амбітних проєктів Пекіна в процесі утримання Пакистану в сфері впливу Китаю. Загальний обсяг інвестицій у 46 млрд дол. США є наріжним каменем китайської ініціативи «Один пояс, один шлях», яку позитивно оцінили в Пакистані [32].

Близькому Сходу в концепції ЕПШШ відводиться роль перетину морського та континентального маршрутів.

Китай займає позиції провідного торговельного партнера більшості арабських держав, зростає обсяг взаємних інвестицій, КНР нарощує обсяги імпорту нафти з цього регіону. Політичні зміни в арабських країнах, які відбулися в результаті «арабської весни», не призвели до ускладнень у відносинах із КНР. Остання налагоджує співробітництво із силами, які прийшли до влади в Єгипті, Тунісі, Лівії. Нова арабська влада демонструє бажання продовжити традиційні контакти своїх держав із Китаєм, цінує матеріальну підтримку і прагне розширення співробітництва.

Серйозним тестом для китайської геоekonomіки є Південно-Східна Азія, де Пекін переслідує ціль порушити систему альянсів США в Азії, зберігаючи

старих друзів (Камбоджа, Лаос, М'янма). Пекін має не менше 8 територіальних суперечок у Південно-Китайському морі з Брунеєм, Малайзією, Філіппінами і В'єтнамом. Пекін зробив ставку в своїх претензіях на рифові острови, в тому числі Парасель і острови Спратлі, а також Скарборо і Джеймс Шоалс. Ці претензії Китаю набагато ширші, оскільки передбачають видобуток енергоресурсів і створення стратегічних військових форпостів. Китай також заперечує ряд морських кордонів уздовж в'єтнамського узбережжя, біля острова Борнео та у водах на північ від архіпелагу Бунгуран, а також неподалік від Філіппінських островів Палаван і Лусон. Крім власне відновлення території, задоволення цих претензій дозволить Китаю встановити суворий контроль за торговими шляхами і, що більш важливо, розширити свій військовий контроль над більшою частиною Південно-Східної Азії і в кінцевому підсумку дасть змогу протистояти зміні балансу збройних сил США в Азії і підйому проекції сили Індії в цьому регіоні [32].

Китай інтенсивно діє в напрямі поглиблення торгівлі та зростання інвестицій з країнами Південно-Східної Азії, виявляючи щедрість стосовно своїх стратегічних партнерів у цьому регіоні. Офіційний Пекін формує програми взаємодії в рамках Угоди 2002 р. Китай–АСЕАН про вільну торгівлю (АСФТА), здійснює відкриття ринків Китаю для імпорту сільськогосподарської продукції АСЕАН. Замість того, щоб отримувати максимальну для себе вигоду, Китай по суті віддає частку свого економічного успіху країнам Південно-Східної Азії («доброзичливий гегемон»). АСФТА також зміцнила позиції Пекіна в процесі надання Світовою організацією торгівлі Китаю статусу країни з ринковою економікою, що сталося у вересні 2004 р. Ці стратегічні пропозиції Пекіна експерт щодо Китаю Дж. Рейлі називає класичною «безпрограшною» можливістю: сусідні країни, що перебувають в економічній орбіті Китаю, одночасно підтримують дипломатичні зусилля Китаю і створюють комерційні можливості для китайських фірм [33].

В Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (АТР) Китай є найбільшим торговельним партнером Північної Кореї, Республіки Корея, Монголії, Сінгапуру, Таїланду, М'янми, Казахстану, Туркменістану, Росії, Австралії, Нової Зеландії та багатьох інших країн. Крім того, Китай є головним джерелом імпорту для Японії, Індонезії, Малайзії, В'єтнаму, Філіппін, Індії, Пакистану, Бангладеш та ін. (рис. 2.5). Як найбільший у світі центр з виробництва товарів («фабрика світу»), Китай визначає регіональну торгівлю як частину глобального виробничого ланцюжка і забезпечує понад 50 % економічного зростання в Азії. З цієї причини китайська економіка вже стала барометром не тільки для азіатської, а й для світової економіки [34].

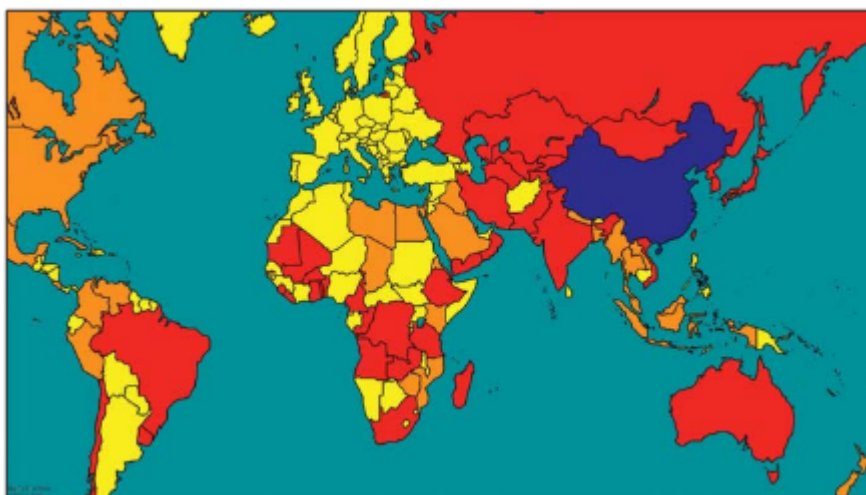


Рисунок 2.5 – Торговельні партнери Китаю: для країн, позначених червоним кольором, Китай є торговельним партнером номер один, помаранчевим – номер два, жовтим – номер три і нижче [34]

Ключове значення для здійснення ініціативи «Один пояс, один шлях» мають Росія і країни Центральної Азії, через які проходить шлях, що з'єднує Китай з ринками Європи, Близького Сходу і Північної Африки.

Москва завжди насторожено ставилася до «підйому Китаю» і посилення його впливу на Далекому Сході і в Центральній Азії. До недавнього часу існувала заборона на інвестування китайськими компаніями російської економіки, що пов'язано зі спробами Москви розширити Митний

союз і Євразійський економічний простір за рахунок сусідніх країн і в такий спосіб протистояти китайському економічному впливу. По суті можна говорити про конкуренцію двох інтеграційних євразійських проектів – російського і китайського [32].

Однак після російської анексії Криму та підтримки Росією сепаратистського руху на сході України ситуація різко змінилася. Західні санкції і відповідні санкції Росії призвели до того, що Росія спробувала компенсувати свій відхід від Заходу «поворотом на Схід». Хоча це не дало відчутних результатів, Росія заявила про свою зацікавленість у співпраці з АБП і Новим банком розвитку БРІКС, що дозволило китайським компаніям купувати частки в російських компаніях, що займаються видобутком природних ресурсів, а також орендувати великі ділянки землі на російському Далекому Сході.

До того ж після початку «української кризи» в Казахстані побачили загрозу власному суверенітету з боку Росії, яка намагається відновити свою геополітичну могутність. Тому Казахстан зацікавився створенням сильної економічної противаги в особі Китаю домінуванню Росії, яка сьогодні не має фінансових можливостей для здійснення свого євразійського інтеграційного проекту. У цих умовах Китай може стати найважливішим джерелом капіталу не лише для Казахстану, а й для всіх країн Центральної Азії [32].

3. Близький Схід

Багато арабських країн намагалися використовувати відносини з Китаєм для диверсифікації своєї зовнішньої політики і створення в такий спосіб противаги домінуванню США на Близькому Сході. Однак Китай поставив перед собою мету не протистояти американським інтересам у цьому регіоні і намагається посилити свій імідж як відповідальної глобальної держави, повністю інтегрованої в сучасну міжнародну систему. Крім того, Китай має досить обмежені можливості для культурного, військового і політичного впливу на Близькому Сході. Пекін обмежується імпортом нафти і

деякими аспектами двосторонніх відносин, не дозволяючи втягувати себе в складну гру в цьому регіоні [33].

Зазначимо, що Іран є найскладнішою близькосхідною проблемою для Китаю, оскільки 40 % торгівлі Китаю здійснюється через морські коридори, а половина китайського імпорту нафти транзитом доставляється через Перську затоку.

Тому Пекін приділяє особливу увагу питанню безпеки морських транспортних коридорів і виступає за запобігання конфліктам як у Перській затоці, так і в регіоні в цілому.

4. Африка

Відносини Китаю з африканськими країнами є найуспішнішим проявом його геоекономіки. Пекін використовує зростання впливу Африки в багатополлярному світі для створення противаги домінуванню країн Заходу. В економічному відношенні Африка як регіон, що має найбільший потенціал розвитку у світі, є важливим напрямом для китайського експорту, який за останні роки досяг кількох сотень млрд дол. США. Китай став найбільшим торговим партнером Африки, а обсяг прямих китайських інвестицій в економіку африканських країн становив понад \$25 млрд [32].

Китай зміцнює свої відносини з африканськими країнами як на двосторонньому, так і на багатосторонньому рівнях через такі організації, як Африканський союз і Африканський банк розвитку.

Китайсько-африканське співробітництво не обмежується енергетикою, ресурсами та інфраструктурою, а включає в себе індустріалізацію, урбанізацію та модернізацію сільського господарства, сприяння розвитку трудомістких галузей промисловості, трансформацію і модернізацію енергетики. Китай активно розвиває інфраструктури Африки (будівництво шосе, залізниць, телекомунікацій тощо), оскільки це має важливе значення для розвитку промисловості. До високопріоритетних проєктів в рамках ініціативи «Один шлях, один пояс» належить створення мережі високошвидкісних залізниць в Африці.

5. Латинська Америка та Карибський басейн

Характеристика сучасного підходу Пекіна до карибських країн і загалом до ЛАКБ міститься у формулі «1+3+6», запропонованій Сі Цзіньпіном у липні 2014 р. як новий формат відносин між Китаєм та ЛАКБ. У цій формулі «1» означає єдиний, скоординований план розвитку співробітництва між Китаєм та країнами ЛАКБ, «3» – це три механізми співробітництва, що включають торгівлю, інвестиції та фінанси, «6» – це шість напрямків розвитку кооперації: енергоресурси, інфраструктура, сільське господарство, промисловість, науково-технічні інновації та інформаційні технології [35].

Китай збільшує свій вплив у Латинській Америці через різні стратегії та механізми, які включають наступні аспекти: економічні інвестиції; торгівля; енергетичні проекти; інфраструктурні проекти та ін.

Країни ЛАКБ, які тривалий час перебувала на периферії китайської зовнішньої політики України, в останні десятиліття привертають до себе дедалі більшу увагу Пекіна. Основні завдання, які КНР реалізувала останні 20 років – економічна експансія задля доступу до багатих природних ресурсів регіону (нафти, газу, урану, золота, літію, міді, срібла, алмазів та ін.), а також зменшення впливу Тайваню у світі, адже станом на жовтень 2023 року із 33 країн регіону 7 держав підтримують дипломатичні відносини з Тайбеєм (Парагвай, Гаїті, Гватемала, Беліз, Сент-Вінсент і Гренадини, Сент-Кітс і Невіс, Сент-Люсія) [35].

За останні 20 років Китай зміг посісти друге місце серед найбільших інвесторів у країни ЛАКБ. Торговельно-економічні зв'язки – головний вектор китайсько-латиноамериканської взаємодії. З початку століття загальний обсяг товарообігу між Китаєм і ЛАКБ збільшився з \$17 млрд (2002 р.) до майже \$315 млрд у 2019 р.

Експансія КНР в країни ЛАКБ в межах ініціативи «Один шлях, один пояс» розпочалась в рамках «коронавірусної дипломатії» (або «будівництво Шовкового шляху здоров'я» в Китаї).

Під час промови на Форумі Китай-СЕЛАК у 2018 р. Ван І, міністр закордонних справ КНР, виділив п'ять пунктів співробітництва між сторонами в рамках «Пояс та шлях»: будівництво інфраструктури, що поєднує «сушу та океани»; запуск відкритого ринку, що створює змогу експорту латиноамериканської продукції; розвиток конкурентоспроможних галузей економіки країнах ЛАКБ шляхом передачі китайських технологій; розвиток інновацій через поширення на держави регіону Цифрового Шовкового шляху; та обмін досвідом у різних галузях [35].

Слід зазначити, що станом на 2023 р. у проекті «Пояс і шлях» беруть участь більше 20 із 33 країн ЛАКБ. Бразилія, Мексика та Колумбія, тобто одні з найбільших латиноамериканських економік, поки що не задіяні в проекті.

В 2022 році Аргентина приєдналася до проекту «Пояс і шлях». Китай мав намір розпочати в 2023 р. будівництво реактора потужністю 1200 МВт на ядерному комплексі Atucha в Лімі, провінція Буенос-Айрес, вартістю 8 млрд дол. США неподалік аргентинської столиці – Буенос-Айреса на додаток до двох гідроелектростанцій, які Китай уже будує на півдні Аргентини (рис. 2.6).



Рисунок 2.6 – Проекти в межах ініціативи «Шлях та пояс» в країнах ЛАКБ [35]

У рамках «Морського Шовкового шляху XXI століття» Китай планує створити інфраструктурну мережу, залізницю, яка зв'яже порт Тяньцзін (Китай) з портом Байовар (Перу) та Сантос (Бразилія), і, як наслідок, зміцнить взаємодію у рамках ініціативи. Китайська сторона виграє від збільшення швидкості доставки товарів, оскільки на сьогоднішній день шлях через Панамську протоку дорожчий і триваліший за часом. Примітно, що порт Тяньцзін охопить також провінцію Хебей і Пекін, що призведе до створення нової зони вільної торгівлі в Китаї. Перевагою пілотної зони вільної торгівлі Тяньцзін є те, що китайська сторона інтегрує регіон північного Китаю, який відстає від південних провінцій.

Поява КНР як нового економічного гравця поклала край надмірній залежності країн ЛАКБ від Вашингтона, і Китай – карта в політичному торгу зі США. КНР, чий підхід до співпраці ґрунтується на розвитку інфраструктури та відсутності жорстких механізмів контролю фінансових потоків, близький до цінностей та пріоритетів лівих партій у регіоні, що може зумовити їх високий інтерес до розвитку відносин із КНР.

Із вищенаведеного вбачається, що сьогодні КНР проводить активну «економічну експансію» у всі регіони світу використовуючи при цьому не лише фінансові ресурси, а й ідеологічну, політичну та військову складові.

2.2. Ініціатива «Шлях та Пояс» як глобальна стратегія зовнішньоекономічної політики Китаю: економічний та нормативний аспект

З аналізу наукових досліджень можна зрозуміти, що ініціатива «Один пояс, один шлях» (або просто «Пояс і Шлях»), як тепер закликає називати цю ініціативу Пекін) може сприйматися відмінно з різних точок зору. Згідно з

комюніке Міністерства закордонних справ Китаю, ініціатива «Пояс і Шлях» «допомагає відкрити нову еру глобалізації, яка є відкритою, всеохоплюючою і корисною для всіх» [36]. Проте залишаються питання, чи ініціатива дійсно стане «великим міжнародним суспільним благом», чи вона передусім служить Китаю, який прагне домінувати у світовій економіці.

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 КНР Сі Цзіньпіном було запропоновано проєкт Нового шовкового шляху, також відомого як «Один пояс – один шлях», або «Ініціатива: Пояс і шлях». 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 (рис. 2.7).

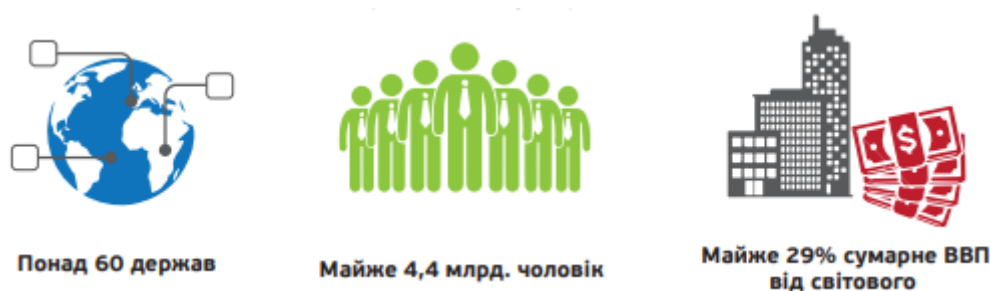


Рисунок 2.7 – Масштаби проєкту «Пояс і Шлях» [37]

Сьогодні відродження Шовкового шляху розглядається як важливий етап розвитку відносин між країнами, який допоможе зміцнити зв'язки держав у різних сферах. В табл. 2.1 буде представлено передумови, цілі та складові елементи ініціативи.

Основні характеристики ініціативи «Один пояс, один шлях»

Критерії	Зміст
Передумови	Вирішення питання надлишку виробничих потужностей. Встановлення зв'язку між внутрішнім промисловим виробництвом КНР і міжнародними маршрутами поставок. Розширення експортних ринків. Підвищення попиту на китайські товари на міжнародному рівні. Просування юаня як міжнародної валюти.
Основні цілі	Координація політики. Культурні обміни. Фінансова інтеграція. Зростання торгівлі та інвестицій. Зв'язаність інфраструктур. Економічна глобалізація.

Продовження табл. 2.1

Складові елементи	«Економічний пояс Шовкового шляху». «Пояс» є сухопутним коридором, який проходить через Центральну Азію до Європи і з'єднує дві великі економіки світу. Маршрут виступає як основний логістичний коридор і створить нові можливості для Центральної Азії та Східної Європи як для перевалочного вузла, так і для постачальника товарів. «Морський Шовковий шлях XXI століття». «Шлях» - це густонаселений споживчий і промисловий район, як і «Пояс», що не має виходу до моря, він також з'єднує Китай і Європу, але відрізняється тим, що дорога проходить через Південно-Східну, Південну Азію, Близький Схід і Східну Африку.
-------------------	--

Джерело: складено автором на основі джерела [34-37]

Виходячи з матеріалу, викладеного в табл. 2.1, можна зробити висновок, що за допомогою цієї ідеї КНР зможе розширити свій політичний та економічний вплив. Реалізація ініціативи гарантуватиме зайнятість населення в Китаї і захист його промислових підприємств у ключових галузях, таких як сталеливарна, цементна і будівельна галузі. Відкриття Китаю на Сході має ґрунтуватися на сприянні модернізації економіки за рахунок використання передової науково-технічної економіки Східної Азії. На Заході та Півдні головною метою Китаю має бути сприяння економічному буму в сусідніх країнах, що, в свою чергу, сприятиме подальшим економічним перетворенням

і зростанню Китаю, а також принесе користь китайським компаніям і товарам.

Представляючи концепцію ініціативи «Пояс і шлях», китайський лідер сформулював програму дій з п'яти пунктів [38]:

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

2. Покращення інфраструктури між державами (координація у сфері управлінні стандартами будівельної мережі, оскільки проект 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).

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

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

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

Ініціатива являє собою глобальний проект, орієнтований на значну кількість країн світу, які спільно зможуть вибудувати нову модель взаємодії.

В ініціативі немає чітких географічних і часових рамок, цей проект має відкритий характер. У прийнятому наприкінці березня 2015 р. Державним комітетом у справах розвитку і реформ, Міністерством закордонних справ і Міністерством комерції КНР документі «Концепція та план дій щодо сприяння спільного будівництва «Економічного поясу Шовкового шляху» і

«Морського Шовкового шляху XXI століття» йдеться про відкритість Китаю для роботи з усіма прихильниками ініціативи [38].

Крім того, в листопаді 2014 р. на спеціальному засіданні Центральної керівної групи КНР з фінансово-економічних питань Глава держави Сі Цзіньпін пообіцяв сприяти країнам, що входять в зони співробітництва, в будівництві об'єктів інфраструктури, включаючи транспортну мережу і об'єкти електропостачання.

Сьогодні в Пекіні зайняті скрупульозним вивченням реакції можливих партнерів і аналізом пропонованих конкретних проектів. Китай поки не поспішає з остаточним планом, однак оголошена стратегія поступово стає реальністю, створюються нові інституції.

Серед механізмів міждержавної взаємодії в рамках проекту «Пояс і Шлях» можна виділити наступні:

1. Просування ідей на високому рівні;
2. Сполучення стратегій;
3. Двосторонні та багатосторонні механізми співпраці;
4. Діалоги, обміни.

Китай також висловлює бажання використання регіональних організацій як майданчика для взаємодії з країнами-учасницями, дані про які наведено в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Регіональні організації, що виступають як інструмент економіко-політичного діалогу з Китаєм у рамках ініціативи

Організація	Країни
Шанхайська організація співробітництва (ШОС)	Республіка Індія, Республіка Казахстан, Китайська Народна Республіка, Киргизька Республіка, Ісламська Республіка Пакистан, Російська Федерація, Республіка Таджикистан, Республіка Узбекистан
АСЕАН	Індонезія, Малайзія, Сінгапур, Таїланд, Філіппіни, Бруней-Даруссалам, В'єтнам, Лаос, М'янма, Камбоджа
Форум співробітництва Китаю та арабських держав (CASCF)	Країни ЛАД

Форум китایсько-африканського співробітництва (FOCAC)	з	Африканські країни
БРІКС		Бразилія, Росія, Індія, Китай, ПАР
Формат «16 + 1»		Європейські країни (включає 11 країн Центральної та Східної Європи (ЦСЄ), п'ять країн Західних Балкан і Китай)
Економічне співробітництво субрегіону Великого Меконгу (СБМ)		Камбоджа, Китай, Лаос, М'янма, Таїланд і В'єтнам

Джерело: складено автором на основі джерела [34-39]

На додачу до даних, представлених у табл. 2.2, слід також зазначити, що у 2020 р. з'явився новий формат діалогу між Китаєм і країнами Центральної Азії - «Центральна Азія - Китай» (С+С5). Перша зустріч представників відбулася 16 червня 2020 р.

Таким чином, можна констатувати, що китайська сторона прагне побудувати конструктивний діалог з усіма країнами, які, ймовірно, будуть частиною ініціативи. Китаю необхідна підтримка якомога більшої кількості міжнародних організацій, що сприятимуть просуванню ідеї в рамках світового співтовариства.

Основні ідеї ініціативи зафіксовані в документах китайської сторони (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Концептуальна основа «Одного поясу, одного шляху»

Назва документа	Дата прийняття	Зміст
«Чудові перспективи та практичні дії щодо спільного створення Економічного поясу Шовкового шляху та Морського Шовкового шляху XXI століття»	Березень 2015 р.	Документ описує основні напрямки взаємодії країн-учасниць і принципи, на основі яких здійснюватиметься кооперація та взаємодія. Робиться акцент на те, що Китай відповідно до своїх можливостей зобов'язується взяти на себе більше відповідальності та зобов'язань, а також внести вагомий внесок у мир і розвиток людства. У документі підкреслюється важливість багаторівневої двосторонньої та багатосторонньої кооперації.

«План співробітництва в екологічній та природоохоронній галузях у рамках «Одного поясу, одного шляху»	Травень 2017 р.	План із забезпечення екологічної стійкості ініціативи «Один пояс, один шлях» із дотриманням місцевого законодавства.
«Керівні принципи фінансування розвитку «Одного поясу, одного шляху»	Травень 2017 р.	Принципи підписали міністри фінансів 27 країн (включно з Китаєм, Індонезією, Камбоджею, Великою Британією, Росією). Принципи зосереджені на співпраці, інноваціях та важливій ролі інфраструктури
«Ініціатива спільного будівництва «Одного поясу, одного шляху»: ідея, практика і внесок Китаю»	Травень 2017 р.	У цьому документі розглядаються такі питання: перехід від концепції до плану, від плану до практики, області кооперації. У «Спільному будівництві...» прописуються основні напрямки маршрутів «Поясу і шляху», а також наголошується на важливості будівництва «шести коридорів, шести доріг».

Джерело: складено автором на основі джерела [34-39]

З урахуванням наведених у табл. 2.3 даних, можна зробити висновок, що зміст концептуальних документів охоплює такі аспекти:

1. Напрями взаємодії.
2. Галузі кооперації.
3. Складові ініціативи.
4. Маршрути.
5. Регіональні організації, що виступають посередником у взаємодії з країнами-учасницями.
6. Шість коридорів і доріг.

Ці документи становлять важливу теоретичну базу втілення ініціативи в життя, у них також прописано, що китайська сторона зазначає, що ініціатива не обмежується рамками країн, які раніше були частиною Великого шовкового шляху. Вона відкрита для всіх країн, міжнародних і регіональних організацій. Таким чином, ініціативу можна охарактеризувати як гнучку, відкриту з всеосяжними рамками співробітництва, які передбачають диверсифіковані способи співробітництва, що дають можливість усім країнам «Поясу і шляху», як розвиненим, так і країнам, що розвиваються, співпрацювати з великим паритетом [39, с. 117].

Стратегія проекту складалася з двох компонентів: Економічний (наземний) пояс Шовкового шляху і Морський Шовковий шлях (рис. 2.8).

Економічний пояс Шовкового шляху включає в себе країни, через які проходив історичний шовковий шлях у Центральній, Західній Азії на Близькому Сході і Європі та має на увазі розвиток регіону, як пов'язаний економічний простір, за допомогою розвитку інфраструктури, розширення культурних і економічних зв'язків.

Морський Шовковий шлях доповнює Економічний пояс і є ініціативою щодо інтеграції в Південно-Східній Азії, Океанії та Північній Африці шляхом розвитку інфраструктурних проектів у морській галузі. Зокрема, у рамках проекту планувалося будівництво двох каналів: (1) у Нікарагуа як альтернатива Панамському каналу, і (2) через перешийок Кра в Таїланді, вузької частини Малайського півострова як альтернатива традиційному маршруту через Малакську протоку [40].



Рисунок 2.8 – Компоненти проекту «Пояс і Шлях» [37]

Коридори, значною мірою різняться за розміром і перебувають на різних етапах планування та реалізації, причому деякі з них, спираючись на наявну інфраструктуру або проекти, інтегровані в ініціативу «Один пояс, один шлях».

Наступним кроком у розвитку концепції ініціативи було висунення ідеї, пов'язаної з розробкою «Льодового Шовкового шляху». Основні документи, в яких міститься інформація про цю частину «Одного поясу, одного шляху» подано в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Концептуальна основа «Льодового Шовкового шляху»

Назва документа	Дата прийняття	Зміст
«Концепція співробітництва на морі в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях»	Травень 2017 р.	Принципи та підходи до співпраці пріоритети співпраці: 1. Рука об руку йти шляхом зеленого розвитку

Продовження табл. 2.4

		2. Спільно відкривати шлях до процвітання, що ґрунтується на освоєнні моря і морських ресурсів 3. Спільно виробляти шлях забезпечення безпеки 4. Колегіально створювати інтелектуальний та інноваційний шлях розвитку 5. Разом прокладати шлях співробітництва в управлінні морями та океанами. В документі прописується створення «блакитного економічного коридору», який проходитиме через Північний Льодовитий океан і вестиме до Європи.
Біла книга про арктичну політику Китаю	Січень 2018 р.	У документі відображається готовність країни використовувати можливості і протистояти викликам в арктичному регіоні разом з усіма зацікавленими сторонами. У цьому документі Китай позиціонує себе як «навколоарктична країна».
«План дій з уніфікації та об'єднання стандартів країн уздовж «Поясу і шляху» (2018-2022 рр.)»	Лютий 2018 р.	У документі просувається узгодження систем сертифікації та стандартів.

Джерело: складено автором на основі джерела [37-40]

На основі даних наведених в табл. 2.4 можна зробити висновок, що на 3 етапі китайська сторона розширила концепцію ініціативи, додавши третій маршрут до «Морського Шовкового шляху XXI століття», розширивши сферу інтересів Китаю в рамках ініціативи, включивши туди Арктику.

Для реалізації проектів ініціативи «Один шлях, один пояс» потрібні значні джерела фінансування, якими виступатимуть як уже наявні, так і створені спеціально в рамках ініціативи інститути (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Основні джерела фінансування проектів «Одного поясу, одного шляху»

Джерела фінансування	Характеристика
Азійський банк інфраструктурних інвестицій	Ініціатором створення банку є Китай. АБІ було створено у 2014 р., його діяльність спрямована на фінансування інфраструктурних проектів по всій Азії, щоб надати нового імпульсу економічному розвитку в Азії, банк зосередиться на підвищенні інфраструктурної взаємопов'язаності

Продовження табл. 2.5

	За даними на квітень 2024 р., представленими на офіційному сайті АБІ, схвалено 263 проекти, з них 34 у 2023 році. Кількість країн учасниць становить 82 (45 з яких азіатські країни) і ще 21 країна є потенційними членами.
Фонд Шовкового шляху	Фонд Шовкового шляху був зареєстрований 29 грудня 2014 р. в Пекіні. Він займається великими вкладеннями в інфраструктурні проекти в країнах уздовж «Одного поясу, одного шляху».
Експортно-імпортний банк Китаю	Цей банк перебуває під безпосереднім керівництвом Державної ради і покликаний підтримувати зовнішню торгівлю, інвестиції та міжнародне економічне співробітництво Китаю.
Новий банк розвитку БРІКС	Механізм фінансування та проектів і сталого розвитку країн-учасниць БРІКС
МБО ШОС	Механізм фінансування та обслуговування інфраструктурних проектів країн-учасниць ШОС.

Джерело: складено автором на основі джерела [37-40]

Проекти «Одного поясу, одного шляху» співфінансуються Китайським урядом, національними урядами та різними фінансовими інституціями.

Інституції, що фінансують BRI, включають (проте не обмежені наступним списком) [41]:

1. China Development Bank (укр. Китайський банк розвитку, скорочено CDB) та Export-Import Bank of China (укр. Експортно-імпортний банк Китаю);

2. Державні банки Китаю: Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) (Промисловий і комерційний банк Китаю), China Construction Bank Corporation (CCB) (Китайський будівельний банк), Agricultural Bank of China (ABC) (Сільськогосподарський банк Китаю), Bank of China (BOC) (Банк Китаю);

3. Державні інвестиційні фонди: China Investment Corporation (CIC) Китайська інвестиційна корпорація, China Life Insurance Company, China National Social Security Fund (SSF), The Silk Road Fund (SRF);

4. Міжнародні фінансові інституції: Світовий банк, Азійський банк розвитку, Азійський банк інфраструктурних інвестицій, Новий банк розвитку, Європейський банк реконструкції та розвитку, тощо.

У відповідь на критику, а також з огляду на потребу у ринковому фінансуванні проектів, Китай шукає баланс між задоволенням потреб у фінансуванні, сталим розвитком та стійкістю боргу, звертаючи більше уваги на управління борговими ризиками, поліпшення прозорості для фінансування проектів, а також використання місцевих валют в інвестиціях BRI для обмеження валютних ризиків.

Фонд Шовкового шляху, за словами Сі Цзіньпіна, формується з китайських коштів (на основі валютних резервів, Китайської інвестиційної компанії, Китайського імпортно-експортного банку, Державного банку розвитку Китаю), які будуть використані для прямої підтримки будівництва Економічного пояса Шовкового шляху. Китай планує вкласти в цей фонд 40 млрд дол. США. Крім того, КНР готова надати допомогу у підготовці 20 тис. фахівців протягом п'яти років для роботи з реалізації стратегії. На форумі у 2015 році Цзіньпін повідомив, що Китай додатково спрямує у Фонд ще 14,5

млрд дол. США. Крім того, на потреби країн, що розвиваються, задіяних у проекті, у найближчі три роки виділять 8,7 млрд дол. США [42, с. 111].

До 2030 року у проект буде вкладено три трильйони дол. США.

Варто відмітити, що хоча загальний економічний вплив буде позитивним, прибуток від реалізації проекту 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 прибутків за відсутності інших реформ.

За деякими оцінками, на реалізацію проекту знадобиться близько 30 років. Результатом може стати виникнення масштабної зони вільної торгівлі від північно-західних провінцій Китаю, Центральної Азії, до Центральної та Східної Європи. На шляху проекту проживає близько чотирьох мільярдів чоловік, що дає підстави говорити про мегапотенціал ринку, який може цей проект охопити.

Збільшення мережі зон вільної торгівлі з країнами-партнерами, які є основними для розвитку торговельних відносин Китаю у рамках проекту, відноситься до числа ключових пріоритетів китайського Уряду. На сьогодні Китай уклав 14 ЗВТ, з 22 державами, ведуться переговори щодо запровадження ЗВТ, зокрема, між Китаєм, Японією та Південною Кореєю, зі Шрі Ланкою, Всеохоплюючого регіонального економічного партнерства (RCEP) за участю 16 країн Асоціації держав Південно-Східної Азії. Глобалізацію ЗВТ Китай розглядає як можливість підвищити рівень відкритості національної економіки та захисту власних торговельних інтересів, конкуренції у світі у цілому [37].

Станом на початок 2024 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 [37].

На даному етапі ключовим напрямком реалізації проекту «Один шлях, один пояс» є інфраструктурно-транспортний.

Зони економічного зростання КНР в рамках ініціативи формуватимуться за рахунок інвестування китайського капіталу у великі інфраструктурні проекти у зазначених регіонах, які традиційно відчують нестачу фінансування у зв'язку із капіталомісткістю, політичними та економічними ризиками. Інфраструктурні проекти здійснюються китайськими компаніями на основі китайського устаткування і технологій.

Фінансування здійснюватиметься китайськими фінансовими установами на пільгових засадах. Створений за рахунок цього додатковий попит на китайську продукцію дозволить завантажити надлишкові виробничі потужності всередині Китаю та створити додаткові стимули збільшення виробництва та експорту високотехнологічних товарів. Тобто, загальною метою Концепції є стимулювання розвитку та модернізації китайської економіки і створення додаткового стимулу для подальшої реалізації програми експансії китайського бізнесу.

Локомотив» концепції – реалізація великих інфраструктурних проектів, зокрема будівництво «під ключ» високошвидкісних залізничних магістралей, а також АЕС та ГЕС. Так у 2015 р. китайські компанії виграли тендер на будівництво шести АЕС в ПАР загальною вартістю 93 млрд. дол. США, в тому ж році було підписано Угоду про фінансування АЕС у Великобританії загальною вартістю 28 млрд. дол. США [28, с. 153].

Проект передбачає декілька маршрутів із західних районів КНР в напрямку ключових центрів економічної активності в Європі і Південній Азії протяжністю від 8,5 до 11 тисяч кілометрів. Передбачається, що Північний маршрут пройде через територію Казахстану і Транссибірську магістраль. Морські маршрути задіють казахський порт Актау, а також порти у Каспійському морі (Махачкала, Баку), що забезпечують доступ в кавказький

регіон, Туреччину і чорноморський басейн. Південні маршрути проходять через територію Киргизії, Узбекистану, Туркменістану, Ірану та Пакистану, забезпечуючи вихід до Індійського океану в районі Перської затоки [37].

Голова Китаю на міжнародному форумі «Один пояс – один шлях», який відбувся у Пекіні 15 травня 2017 р., пояснив, що «Новий шовковий шлях» не варто розуміти, як залізничні, автомобільні, морські або повітряні канали доставки вантажів. «Новий шовковий шлях» – це цивілізаційний проект. І це інноваційний проект, і цифровий, і «зелений», – сказав Сі Цзіньпін, зазначивши, що світ зміниться, коли проект буде реалізовано у 2030 р. Лідер країни підкреслив, що цей проект наближає мрію Китаю про гармонійний світ [37].

Згідно із проектом, гілка Нового шовкового шляху з'єднає Китай із Західною Азією, потім – з Європою через Центральну Азію. Це так званий Економічний пояс Шовкового шляху. Інша група проектів «Морський шовковий шлях XXI століття» має на меті включити Південно-Тихоокеанський регіон, Південно-Китайське море та Індійський океан. Сфера, що охоплюється двома коридорами, показує реальні розміри стратегії: разом континентальний і морський шовковий шлях утворюють велике коло, так що три континенти – Азія, Європа і Африка – можуть перетворитися на один економічний простір.

Ініціатива включає шість економічних коридорів [39, с. 359]:

1. Економічний коридор «Новий сухопутний міст Євразії».
2. Китайсько-монгольсько-російський економічний коридор.
3. Економічний коридор Китай-Центральна Азія-Західна Азія.
4. Економічний коридор Китай-Індокитай.
5. Китайсько-пакистанський економічний коридор.
6. Економічний коридор Бангладеш-Китай-Індія-М'янма.

Узагальнені характеристики розгортання економічних коридорів в рамках ініціативи «Пояс і Шлях» подано на рис. 2.9.

Шість основних інфраструктурних коридорів в рамках проекту мають поєднати азіатське економічне коло з європейським економічним колом.

Зазначені коридори можуть бути надзвичайно важливими для Європи.

Ініціатива також включена у плани Китаю щодо розвитку сільських територій. Вони спрямована на створення більш рівномірно збалансованої сільської структури, на зразок східних територій країни. Розвиток глобальної ініціативи буде досягнуто за рахунок менш розвинених західних і центральних регіонів. Заплановані дороги перетинають 16 провінцій із 27-ми (включаючи автономні регіони); однак також можуть бути залучені деякі інші регіони. Всі ці провінції мають свій власний план для втілення Ініціативи «Пояс і шлях». Ці регіональні пріоритети пов'язані з поліпшенням внутрішньої політичної стабільності через зближення бідніших територій, таких як Сіньцзян Уйгурський автономний район на північному заході країни [42, с. 110].

Важливою складовою ВШШ стає розвиток енергетичної співпраці.

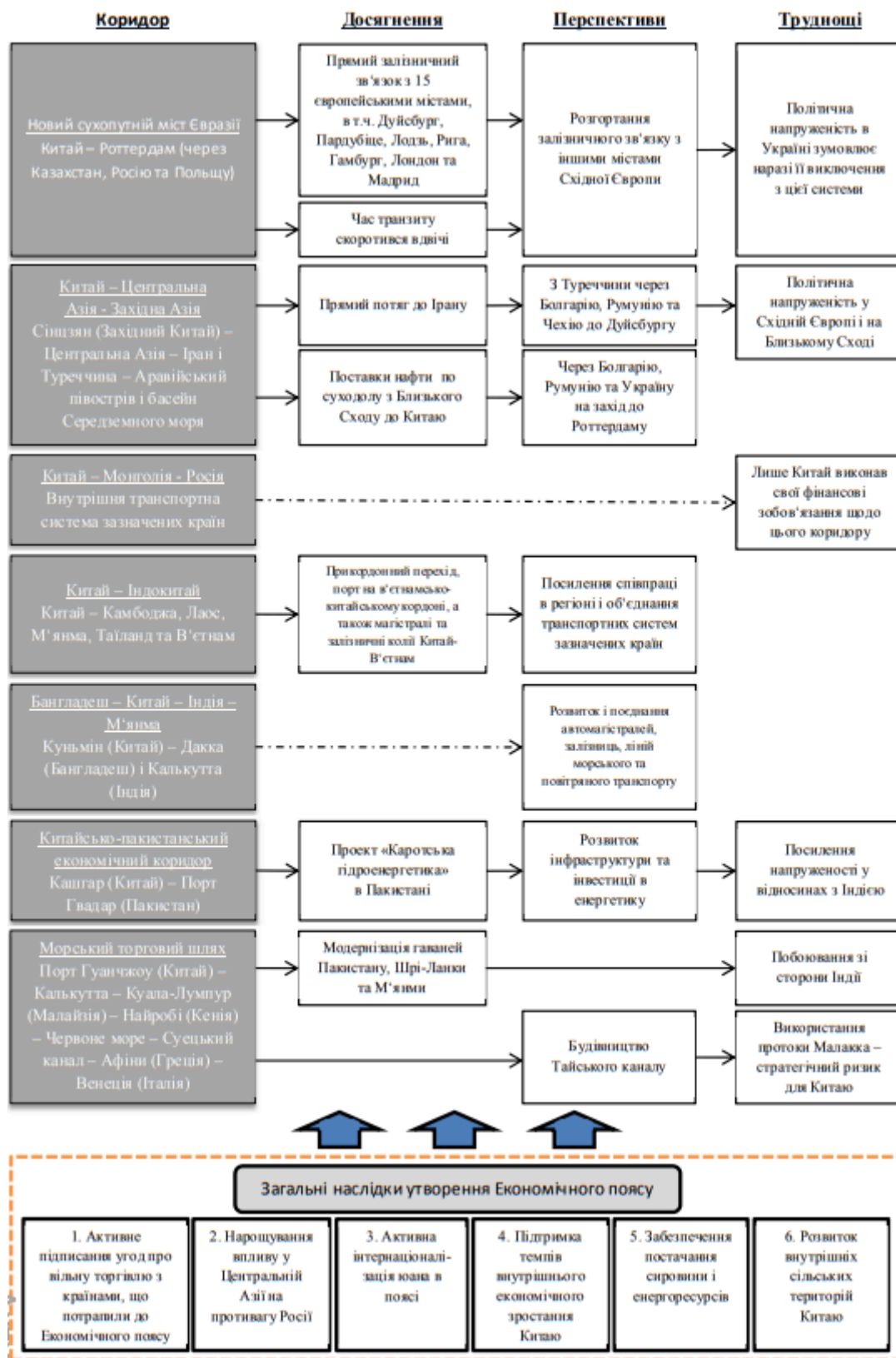


Рисунок 2.9 – Характеристика економічних коридорів в рамках ініціативи «Пояс і Шлях» [39]

В середньостроковій перспективі Китай має намір зосередитися на будівництві нафтових і газових трубопроводів в Азії та прискоренні формування регіональної мережі такої інфраструктури. Крім того, з метою вирішення проблем ціноутворення на нафту і газ в Азії та скорочення торговельних витрат щодо цих ресурсів планується створення відповідного регіонального фінансового ринку за участю сусідніх країн.

Цифровий шовковий шлях також став важливою частиною ініціативи. Угоди зі співпраці в галузі цифрової економіки укладені з Єгиптом, Лаосом, Саудівською Аравією, Сербією, Таїландом, Туреччиною та ОАЕ. Проекти включають кабельне та мережеве обладнання, серед них 5G, проекти розумних міст, електронну комерцію та мобільні платежі [37].

Отже, неповний перелік реалізованих проектів у рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» представлений аеропортами, вугільними електростанціями, зонами економічного співробітництва, ГЕС, промисловими парками, портами, залізницями, розумними містами, дорогами.

Протягом десяти років, що минули від часу першого оголошення, в рамках Ініціативи були здійснені значні інвестиції. Було розпочато заплановане будівництво економічного коридору Китай-Монголія-Росія; хоча російський партнер швидше демонструє наміри, а не реальні вкладення. Серед країн Центральної Азії, «першою ластівкою» став Узбекистан, який розпочав співпрацю з Китаєм для будівництва залізниці між Ташкентом і Наманганом. Результати співпраці з Малайзією, найважливішим партнером Китаю серед країн АСЕАН, в основному включають залізничні та логістичні проекти. Прогрес ініціативи доводить, що участь менш розвинених країн є більш інтенсивною, оскільки вони потребують інфраструктурних розробок.

Аналіз поглядів експертів та документів, що описують ініціативу Китаю, дозволив визначити інтереси Китаю та фактичні цілі «Поясу і шляху» з погляду ініціаторів (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Інтереси та фактичні цілі ініціативи «Пояс і шлях»

Інтереси	Фактичні цілі
Розширення експорту, що є важливим фактором розвитку китайської економіки	Проект призначений для просування китайських товарів по всьому світу. Провідна роль серед експорту належить високотехнологічному машинобудуванню, легкій та електронній промисловості з високою доданою вартістю, яке постачатиметься до країн Центральної Азії. У регіоні будуються залізниці, сумісні зі стандартами китайської колії. Одним з інноваційних аспектів ініціативи «Пояс і шлях» є будівництво промислових та логістичних центрів, які згодом сформують промислові кластери в країнах економічного поясу Шовкового Шляху. Китайські компанії зараз залучені до будівництва об'єктів міжнародного центру транскордонного співробітництва в Хоргосі на кордоні з Казахстаном, який стає найбільшим внутрішнім портом. Будівництво також відбувається в Китаї. Проект створення третьої інтегрованої безмитної зони – Урумчі, на додаток до Алатану і Кашгара – наближається до завершення. Всі типи комунікацій з'єднують Урумчі з Алмати, Бішкеком, Ташкентом, Самаркандом, Тегераном та іншими містами Шляху.
Розширення ринків збуту продукції та послуг нової економіки	У межах «Поясу і шляху» формується також і цифровий шовковий шлях. Ініціатива передбачає швидкий розвиток інформації та комунікацій, електронну комерцію, інтернет-банкінг, розумні міста, промислові комп'ютерні мережі. Китайський гігант електронної комерції «Alibaba Cloud» планує фінансувати 14 центрів обробки даних по всьому світу, щоб просувати китайські компанії, які ведуть бізнес у країнах по дорозі. Центри обробки даних та інші об'єкти мають бути обладнані мережами зв'язку 5G, які в тисячу разів перевершують мережі 4G. Ці зусилля, швидше за все, спростять обробку товарів і приведуть до уніфікації митних формальностей у 10 країнах уздовж нового Шовкового шляху. Подальший розвиток забезпечить автоматизацію деяких операцій в логістиці, отримання інформації про доставку вантажу в режимі реального часу, а також впровадження безпілотного автомобільного та залізничного транспорту.
Диверсифікація сухопутних шляхів експорту для Китаю та зменшення його залежності від США як найважливішого торговельного партнера Китаю	За даними Національного бюро статистики Китаю, основними експортними ринками є такі: США, Гонконг, Японія, Республіка Корея, Німеччина, В'єтнам, Велика Британія. Із більшістю країн Китай має позитивне сальдо товарного обміну. Але в деяких країнах залишається негативний торговий баланс, серед них: Японія, Республіка Корея, Німеччина, Тайвань, Малайзія, Австралія, Бразилія. Водночас, регіональна структура загального товарообігу Китаю характеризується, з одного боку, певним зменшенням частки країн Азії, Європи, Латинської Америки, Африки та Океанії, а з іншого – збільшенням частки Північної Америки. Зовнішня торгівля Китаю на 90 % поставляється морем, а американський військовий флот контролює морське узбережжя і в будь-який час може зупинити торговельні потоки з Китаю.

Продовження табл. 2.6

<p>Забезпечення доступу Китаю до природних ресурсів, особливо паливно-енергетичного, країн Центральної Азії та Африки</p>	<p>Китай виявився успішним у диверсифікації закупівель імпорту енергоносіїв, розвиваючи трубопровідну інфраструктуру Євразії. У межах нового Шовкового шляху нафто- і газопроводи з Казахстану та Туркменістану будуються на взаємовигідній основі, що дозволяє внутрішньоконтинентальним країнам Євразії розширювати експорт за межі їхнього традиційного регіону. Китайські компанії вже контролюють 25 % виробництва нафти в Казахстані. Ініціатива включає газо- та нафтопроводи на Далекому Сході Росії та у Західній Африці. Трубопроводи розробляються і модернізуються за участю китайських компаній, головним чином з метою отримання доступу до морських портів. Фонд Шовкового шляху придбав акції російських нафтових і газових компаній: Ямал СПГ (частка 9,9 %) і Сібур (10 %) у 2016 р. Крім того, Китаю потрібний уран для забезпечення збільшення потужності атомних електростанцій. На сьогодні 75 % імпорту китайського урану походить з Казахстану. Китайські компанії споживають більше половини експорту туркменського газу, уклали угоди з Узбекистаном на суму 15 млрд дол.</p>
<p>Збільшення прямих закордонних інвестицій китайських компаній.</p>	<p>Китай переходить від експорту товарів до збільшення вихідних інвестицій. Зокрема, Китай в 2016 р. інвестував у Європу в 4 рази більше, ніж європейські компанії в Китаї. При реалізації інвестиційних проектів у країнах уздовж нового Шовкового шляху Китай суворо захищає контрольний пакет акцій, що становить значну частку у власності. Він також прагне забезпечити повне місцеве виробництво або принаймні більше 50 %, експорт сировини для переробки в Китаї. Ініціатива «Пояс і шлях» реалізує глобальну інвестиційну стратегію Китаю, диверсифікацію іноземних активів та міжнародну експансію великих китайських компаній у сфері транспортної інфраструктури..</p>
<p>Вирівнювання темпів економічного розвитку регіонів країни</p>	<p>Проекти «Пояс і шлях» спрямовані на зниження концентрації економіки в прибережних районах Китаю та її надмірну залежність від морських транзитних маршрутів. Китай зацікавлений у реалізації потенціалу західних і північно-східних провінцій, що потребує розвитку наземних транспортних коридорів.</p>
<p>Зменшення тиску на китайський ринок праці, що страждає від уповільнення економіки країни</p>	<p>Китай має мету створення нових робочих місць для своїх громадян, тому договори про створення спільних підприємств за кордоном передбачають залучення китайської робочої сили. Наприклад, у 2015 р. 376 тис. осіб отримали робочі місця за межами Китаю, сприяючи іноземним проектам. Загальна кількість китайських робітників різних професій за межами країни перевищила мільйон чоловік.</p>

Формування валютної зони китайського юаня в Центральній та Південно-Східній Азії	Торгівельні потоки по новому шовковому шляху будуть обслуговуватися фінансовою системою на основі юанів. КНР прагне створити унікальну фінансову систему, яка б об'єднала регіональні банки розвитку та забезпечила збільшення розрахунків у національних валютах, насамперед у юанях.
--	--

Джерело: складено автором на основі джерела [39]

Таким чином, ініціатива «Шлях і пояс» – це не просто транзитно-транспортний проект, це комплексний план економічного розвитку цілого ряду держав, що включає в себе численні проекти розвитку інфраструктури, промисловості, торгівлі та сфери послуг, який дозволить створити стабільне і безпечне середовище для розвитку не тільки західних районів Китаю, а й усього центру Євразії, повною мірою розкривши його потенціал.

2.3. Проблеми реалізації ініціативи «Пояс і Шлях», основні напрямки її подальшого розвитку

Сьогодні темпи реалізації проекту «Один шлях, один пояс» знизились. Так, очевидними є скорочення китайських позик для країн Африки на південь від Сахари: у 2022 році вони впали на 65% у порівнянні з показниками 2021 року [43].

Всередині китайської політичної еліти існують протилежні думки щодо актуальності ініціативи: одна частина вважає, що ЕПШШ, можливо, закінчився і державна економічна політика повинна переходити до чогось іншого. Можливо, поступово буде закладено новий аспект зовнішньої політики.

Натомість Н. Роллан фіксує, що минуло вже кілька років, як було оголошено про «смерть» ЕПШШ, але цього не сталося. І якщо китайські дипломати про це не говорять, то це не значить, що ініціативи не існує. Після відновлення Китаю після пандемії, китайські чиновники відвідали кілька дружніх країн, і «Шлях і пояс» фігурує в угодах про співпрацю, підписаних у 2022-2023 рр. [43].

Очевидно, ініціатива «Шлях і пояс» залишається одним із найважливіших інструментів зовнішньої політики Сі Цзіньпіна. Доказ – саміт у Сіані відбувався одночасно із зустріччю G7 у Хіросімі. Західні держави продемонстрували спільний фронт проти амбіцій Китаю, який зберігає свою

«безмежну» підтримку Росії попри кровопролиття в Україні. Російське вторгнення та санкції Заходу призупинили деякі вантажні перевезення на «шовкових» залізницях через Євразію, але Китай не розгубився, а перенаправив свої потяги. Тепер їх більше йде прямо на Москву [43].

Ініціатива «Один пояс, один шлях» була неоднозначно сприйнята у світі. З одного боку, держави, повз які проходить новий шовковий шлях, зацікавлені в отриманні вигоди від розвитку інфраструктури та поживлення торгівлі. З іншого – існують побоювання стосовно умов договорів та якості проектів. На відміну від західних міжнародних організацій, Китай ставить менш жорсткі вимоги стосовно платіжної спроможності позичальників і співпрацює з авторитарними урядами, що сприяє корупції і може позначитися на реалізації проектів.

Деякі дослідники висловлюють занепокоєння щодо впливу ініціативи на стабільність економік країн, які беруть в ній участь. Головна проблема полягає у накопиченні зовнішнього боргу, який в майбутньому перешкоджатиме державним інвестиціям і сталому економічному зростанню.

Ще одне занепокоєння стосується зростання залежності економік країн-учасниць ініціативи від Китаю, як основного кредитора. Зростаюча заборгованість та тиск Китаю на країни в сфері управління борговими зобов'язаннями вже позначились на внутрішній стабільності та двосторонніх відносинах з деякими країнами економічного поясу, такими як Шрі-Ланка і Пакистан. В Пакистані, зокрема, китайські посадовці відкрито тиснули на внутрішню опозицію, змушуючи її погодитись з створенням економічного коридору, «флагманського проекту» для зміцнення зв'язків між Пекіном і Ісламабадом. Згідно з деякими дослідженнями було виокремлено 23 країни, для яких ризики, пов'язані з накопиченням зовнішньої заборгованості при реалізації проектів ініціативи «Пояс і шлях» є особливо великими. Саме в цих країнах можна очікувати найбільш потужного опору економічній експансії Китаю [39, с. 367].

В менш заможних країнах активізація Китаю нерідко сприймається як «неоколоніалізм» і намагання загнати їх у фінансову кабалу. Так, прем'єр-міністр Малайзії Махатір бін Мохамад будував свою політичну кампанію в 2018 на критиці ЕПШШ, а прийшовши до влади, скасував проекти на суму 22 млрд дол. США. У Казахстані в 2019 році відбувалися масові протести проти ЕПШШ та проти переслідування уйгурів китайським урядом. За підрахунками американської організації Council on Foreign Relations, в деяких країнах заборгованість перед Китаєм, пов'язана з Ініціативою, перевищує 20% ВВП [44]. У таких країнах, як Пакистан, Мальдіви, Індонезія, Кенія, Замбія, на різних рівнях лунають побоювання щодо економічної обґрунтованості проектів та спроможності обслуговувати зовнішні борги.

Окрім зовнішніх економічних та політичних викликів, існують і внутрішні загрози для ЕПШШ. Китайські вчені застерігають уряд від надмірного захоплення масштабними проектами на шкоду внутрішньому розвитку. Особливо актуальною ця критика є в умовах світової пандемії та сповільнення економічного росту в Китаї.

Ще однією великою проблемою при реалізації цього проекту 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 проекту «Один пояс – один шлях». Через непрозорий характер антикорупційної кампанії Китаю та зусилля влади захистити імідж проекту, деталей щодо ходу розслідувань немає. Однак, за інформацією, наявною у відкритих джерелах, близько 170 посадових осіб державних підприємств Китаю, що брали участь у проекті «Один пояс – один шлях» були притягнуті до кримінальної відповідальності з 2013 р. [45].

Крім того, існують також безпекові виклики. Розвиток інфраструктури в нестабільних регіонах Африки та Центральної Азії веде за собою додаткові ризики і видатки. Захоплення влади талібами в Афганістані показало, як

швидко може змінюватися безпекова ситуація в регіоні. Крім того, інфраструктурні проекти ЕПШШ вразливі до терористичних атак угруповань, незадоволених діями китайського уряду. Так, у серпні 2018 року Визвольна армія Белуджистану напала на автобус, що перевозив китайських робітників [45].

У березні 2021 року президент США Джо Байден запропонував колишньому прем'єр-міністру Великої Британії Б. Джонсону створити альтернативу ініціативи КНР. У червні 2021 «Велика сімка» підтримала цю пропозицію. Як заявили в адміністрації Байдена: «Справа не лише в протистоянні або змаганні з Китаєм. Дотепер ми не пропонували позитивну альтернативу, яка відображала б наші цінності, стандарти і методи ведення бізнесу» [46].

Окрім цього, існують багато негативних наслідків для навколишнього середовища [39, с. 372]:

- 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 Багамоїо 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 проекти 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 [39, с. 374].

Існують і серйозні соціальні ризики, зокрема приплив працівників, пов'язаний з інфраструктурним проектом, може створити небезпеку

поширення гендерного насильства, венеричних захворювань та соціальної напруги.

В цілому, можна виділити такі потенційні загрози для реалізації завдань, передбачених китайською владою в рамках ініціативи «Шлях та Пояс»:

- 1) погіршення відносин з державами Заходу та сусідами Китаю, загострення торговельного протистояння;
- 2) сповільнення реформ і посилення економічних дисбалансів, яке може призвести до стагнації, а в подальшому до кризи;
- 3) неефективні або контрпродуктивні заходи для подолання негативних явищ в економіці;
- 4) внутрішньополітичне протистояння між політичними групами всередині КПК;
- 5) протистояння між різними соціальними групами або зацікавленими сторонами всередині Китаю;
- 6) зовнішні чинники, не пов'язані безпосередньо з Китаєм (світова економічна криза, пандемія тощо).

Тепер виділимо основні перспективи подальшої реалізації та розвитку ініціативи «Шлях та Пояс».

Ініціатива за своєю суттю охоплює не тільки економічні та політичні аспекти, вона також спрямована на розширення взаємодії в соціально-культурній сфері. Для китайської сторони ця ініціатива виступає одним з інструментів м'якої сили, який сприяє посиленню впливу країни на міжнародній арені, поширенню китайської культури та цінностей. Яскравим прикладом є «Книжковий аромат Шовкового шляху», його метою є збільшення культурних зв'язків Китаю і формування його позитивного іміджу у світі, шляхом просування літератури за кордон.

Подальший розвиток ініціативи передбачає посилення взаємодії країн у різних аспектах. Передбачається реалізація «Зеленого Шовкового шляху», «Здорового Шовкового шляху», «Інтелектуального Шовкового шляху»,

«Мирного Шовкового шляху», «Цифрового Шовкового шляху». Втілення в життя всіх цих аспектів «Одного поясу, одного шляху» відповідає основним цілям, прописаним у концептуальних документах КНР [43].

Ініціатива спільного будівництва «Одного поясу, одного шляху» твердо стоїть на розвитку за рахунок інновацій та активізації співпраці з різними сторонами в передових галузях, таких як штучний інтелект, нанотехнології, квантові обчислення тощо, сприянні розвитку «великих даних», «хмарного обчислення» і будівництва «розумних» міст. Вони є фундаментом будівництва «Цифрового Шовкового шляху XXI століття».

Ініціатива виступає об'єднуючим елементом «китайської мрії» зі «світовою». В рамках «Одного поясу, одного шляху» активно формуються платформи регіонального співробітництва, розвивається співпраця в низці сфер, стимулюється сполучення національних стратегій розвитку сфер, стимулюється сполучення національних стратегій розвитку з ідеями ініціативи, активним ходом йде стимулювання розвитку електронної комерції.

Ініціатива «Пояс і Шлях» – це довгостроковий проект, він не обмежується економічними цілями та має на меті наростити вплив Китаю в регіоні та за його межами. Оскільки багато інвестицій здійснюються у країнах з високим ризиком для іноземних інвестицій, проект також має складову їхнього захисту. У 2015 р. Китай прийняв антитерористичний закон, що дозволяє здійснювати закордонні місії підрозділів Народно-визвольної армії Китаю. У 2016 році Китай відкрив свою військову базу в Джибуті. Розвивається галузь китайських приватних охоронних компаній, що забезпечують захист проектів BRI. Пекін також пропонує свої технологічні, правоохоронні та військові можливості для країн-учасниць проекту [43].

Підсумовуючи, слід констатувати те, що сам факт оприлюднення Китаєм такої масштабної ініціативи дозволяє говорити про процеси серйозного оновлення регіональної і глобальної економічної політики КНР. Китаю стає занадто тісно в своїх географічних рамках, а протиріччя між зростаючими життєвими потребами мільярдного населення країни та її

обмеженими природними ресурсами у поєднанні з небаченими темпами економічного зростання спонукають до активних дій.

РОЗДІЛ 3

КИТАЙСЬКО-УКРАЇНСЬКІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПОДАЛЬШІ ПЕРСПЕКТИВИ

3.1. Правові основи та основні показники китайсько-українського співробітництва в рамках ініціативи «Шлях та Пояс»

Протягом останнього десятиліття, між Україною та КНР встановлені рівноправні взаємовигідні партнерські стосунки. КНР залишається провідним торговельним партнером України серед країн Азії. Темпи росту китайсько-української торгівлі з 2001 р. демонструють щорічні позитивні зрушення у бік ефективного розвитку експортно-імпортних відносин. Якщо зовнішньоторговельний оборот в 2001 році становив 680 млн. дол. США, то в 2020 році вже 15,42 млрд. дол. США. А у 2021 році товарообіг між Києвом і Пекіном сягнув більше 18,97 млрд. дол. США. Для подальшого збільшення товарообігу Україна має щонайменше дві переваги: вигідне географічне розташування та відносно дешева робоча сила [41].

Середньорічний експорт українських товарів та послуг до КНР становить близько 15% від всього обсягу експорту; схожа тенденція прослідковується і з імпортом китайських товарів та послуг в Україну. Однак, частка України у структурі торгівлі КНР є незначною та становить 1% від зовнішньоторговельного обігу. Це і обумовлює від'ємне сальдо торговельного балансу. Китай є першим найбільшим торговельним партнером України в 2019, 2020 році та в 2021 році, водночас Україна є 56-м торговельним партнером Китаю, але існують перспективи збільшення товарообігу між країнами до 20 млрд. дол. США [47, с. 159].

Експорт України до Китаю є сировинним, натомість китайський імпорт включає низку товарів з високою доданою вартістю і є досить різноманітним. Україна давно має негативне сальдо у торгівлі з КНР.

Якщо в 2021 р. Китай був основним споживачем українських товарів, то за час з початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну він перемістився на четверту позицію. Частка Піднебесної в українському експорті знизилася вдвічі – з 11,8% до 5,3%. За інформацією Держмитслужби, за рівнем експорту української продукції у 2023 р. Китай був на третій позиції – \$2,4 млрд. Порівняно з 2022 р. КНР покращила свої позиції і дещо випередила Туреччину з показником в \$2,37 млрд. [48].

Китай продовжив бути лідером серед імпортерів української продукції у 2023 р. з показником \$10,4 млрд (16,4% від загального обсягу імпорту). У зв'язку з російською агресією проти України, що призвела до блокади портів Чорного моря, експорт українських товарів до КНР між 2021 і 2023 рр. знизився на 71%, а ось рівень китайського імпорту впав лише на 11%. У 2022 р. виникли логістичні труднощі для постачання товарів з Китаю, тому імпорт зменшився на 800 тис. тонн. Та вже в 2023 році, після успішних дій Сил оборони України у Чорному морі, багато логістичних ланцюгів були відновлені і ситуація вирівнялася [49].

Наразі налічується більше 200 міждержавних, міжурядових і міжвідомчих документів, що регулюють політичні відносини між Україною та Китаєм (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Перелік основних двосторонніх договорів та організаційних ініціатив між Україною та КНР в рамках проекту «Шлях та Пояс»

№ п/п	Дата набрання чинності	Назва документа
1	05.12.2013 р.	Договір про дружбу і співробітництво між Україною і КНР
2	05.12.2013 р.	Спільна декларація України і Китайської Народної Республіки про подальше поглиблення відносин стратегічного партнерства
3	05.12.2013 р.	Програма розвитку відносин стратегічного партнерства між Україною та КНР на 2014-2018 рр.
4	05.12.2013 р.	Угода між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про економіко-технічну співпрацю

5	04.12.2013 р.	Угода про стратегічну співпрацю між Акціонерним товариством «Мотор Січ», Державним підприємством «Івченко-Прогрес» і китайською авіаційною корпорацією «AVIC International Holding Corporation»
6	04.12.2013 р.	Угода між Державним підприємством «Конструкторське бюро «Південне» і Китайською промисловою корпорацією «Велика стіна» про співробітництво щодо створення Супутникової системи дистанційного зондування Землі для України
7	27.01.2015 р.	Угода між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про техніко-економічне співробітництво
8	23.07.2017 р.	Програма науково-технічного співробітництва між Україною та КНР на період 2017-2018 рр.
9	05.12.2017 р.	Програма українсько-китайського інвестиційного співробітництва в агропромисловому комплексі між Міністерством аграрної політики і продовольства України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством сільського господарства КНР і Міністерством комерції КНР
10	05.12.2017 р.	План дій Україна - КНР з реалізації ініціативи побудови економічного поясу Великого шовкового шляху та Морського шовкового шляху XXI ст.
11	23.12.2020 р.	Програма двостороннього співробітництва між Україною та КНР на період до 2025 р. у рамках спільного будівництва «економічного поясу Шовкового шляху» і «морського Шовкового шляху 21-го століття»
12	23.12.2020 р.	Спільна заява між Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та Міністерством комерції КНР щодо початку спільного техніко-економічного обґрунтування Угоди про вільну торгівлю
13	23.12.2020 р.	Програма українсько-китайського співробітництва в галузі космосу на 2021-2025 рр.

Джерело: складено автором на основі джерела [51]

Вже після оголошення ініціативи «Шлях та Пояс», у грудні 2013 р. Україна підписала Договір про дружбу і співробітництво між Україною і КНР, Спільну декларацію України і КНР про подальше поглиблення відносин стратегічного партнерства [41].

Україна однією з перших приєдналася до ініціативи «Один пояс, один шлях», зокрема, у 2015 р. було підписано протокол між Міністерством

економічного розвитку і торгівлі України та Міністерством комерції КНР про зміцнення співпраці зі спільної реалізації ідеї побудови економічного поясу Великого шовкового шляху [31].

Україна спочатку розглядалася китайським керівництвом як один з вузлів глобального проекту. Це найкращим чином ілюструється схемами вибудовування «Поясу і Шляху» 2013-2016 років. Існувало дві концепції, що різняться етапами включення держав у проект і маршрутами логістичних ланцюгів, що вибудовуються. В обох випадках Україна – одна з важливих частин глобальної системи. У початкових, чорнових планах – це варіант участі, як однієї з точок входу з подальшим відгалуженням на Білорусь і європейську частину РФ [51].

У грудні 2017 р. укладено план дій Україна-КНР із реалізації ініціативи спільного будівництва «Економічного поясу шовкового шляху» та «Морського шовкового шляху XXI століття». У 2019 р. тодішній міністр економічного розвитку і торгівлі України С. Кубів під час виступу на форумі в Китаї сказав, що «Україна запропонувала китайській стороні портфель спільних проектів з розвитку транспортної інфраструктури, альтернативної енергетики, будівництва автомобільних доріг та мостів, розвитку об'єктів залізниці та аеропортів, високих технологій, співпраці в аерокосмічній сфері, переробці агропродукції тощо» [48].

Ці документи показують позицію України в даній ініціативі КНР. Посол КНР в Україні Ду Вей відзначав, що цей проект немислимий без України. Проекти в рамках «Шовкового шляху» в перспективі можуть дозволити Україні обійти транзитні обмеження Росії в країни Середньої Азії [52, с. 126].

Проте, варто відмітити, що українсько-китайське інвестиційне співробітництво в рамках ініціативи «Шлях та пояс» поки що не відповідає можливостям Китаю і потребам України [34]. В останні роки було реалізовано інвестиційних проектів КНР в Україні на суму понад 300 млн дол. США, ключовими серед яких є: продаж компанії Consolidated Minerals (Consmi) китайському партнеру China Tian Yuan Manganese Limited та 185

млн дол. США, витрачених китайською CNBM International на покупку сонячних електростанцій в Україні [53, с. 8]. Проблемою залишається значна частка нереалізованих проектів загальною вартістю 5-6 млрд дол. США та суперечки за інвестиційними і кредитними договорами на суму, що перевищує 4 млрд дол. США [54]. Зокрема, йдеться про нереалізований, у зв'язку з непрозорими схемами використання частини коштів українською стороною, контракт 2011 р. на будівництво залізничної гілки аеропорту «Бориспіль»; нереалізований, у зв'язку з анексією частини території України Росією у 2014 р., проект будівництва глибоководного порту в Криму, що передбачав 3 млрд дол. США китайських інвестицій; розпочатий, але незавершений китайською стороною, у зв'язку зі зміною підрядчика, проект з будівництва мосту в м. Кременчук; розірваний у 2019 р. через порушення строків будівництва з боку китайської сторони контракт з компанією Xinjiang Communications construction Group Co., Ltd; нереалізований проект з модернізації та трансформації системи ЖКГ між СІТІС Construction Co., Ltd і Мінрегіонбудом України та ряд інших (табл. 3.2) [53, с. 8].

Таблиця 3.2

Основні українсько-китайські проекти в рамках ініціативи «Шлях та Пояс»

Галузь	Проект	Контрагенти	Вартість	Стан
Успішно реалізовані або реалізуються				
Енергетика	Спорудження Нікопольської сонячної електростанції встан. потужністю 200 МВт	China Machinery Engineering Company (СМЕС) ДТЕК	230 млн євро (250 млн дол. США)	Завершено
	Спорудження вітряної електростанції потужністю 0,5 ГВт у Миколаївській обл.	Tebian Electric Apparatus	500 млн дол. США	У процесі
Інфраструктура	Проект із днопоглиблення в порту Чорноморськ	China Harbour Engineering Company	14,6 млн дол. США	Завершено
	реконструкції дороги Одеса - Миколаїв-Херсон (200 км)	China Road and Bridge Corporation	200 млн дол. США	У процесі
Сільське господарство	Переробка плодів, будівництво фруктових сховищ, виробничо-логістичних комплексів	China Haisum Engineering Укрсадпром	515 млн дол. США	У процесі (меморандум підписаний)

Продовження табл. 3.2

Нереалізовані				
Інфраструктура	«Air Express»: будівництво 8 км пасажирської залізниці, яка мала з'єднати Київ із МА «Бориспіль»	China National Complete Engineering Corporation	372,3 млн дол. США	Нереалізовано
	Мегапорт у Криму: днопоглиблення до 25 м	Beijing Interoceanic Canal Investment Management	3 млрд дол. США	Нереалізовано
Авіабудування	Серійне виробництво літаків «Мрія»	Aerospace Industry Corporation of China	N/A	Нереалізовано
	Літакобудівний завод у Китаї	Beijing Skyrizon Aviation Industry Investment	250 млн дол. США	Нереалізовано
Планові				
Інфраструктура	Четверта лінія метро в Києві	China Pacific Construction Group КМДА	2 млрд дол. США	ТЕО
	Міст через Дніпро в м. Кременчук	China Road and Bridge Corporation	340 млн дол. США	План

Джерело: складено автором на основі джерела [53]

Проекти в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» стосувались будівництва інфраструктури. Фінансування мало відбуватися завдяки кредитам з китайського бюджету. Кредитні кошти могли спрямовуватися урядам-одержувачам, але обов'язковою умовою була участь в проекті китайської компанії. Тоді планувалося до 2035 р. збудувати додатково 60 тис. км залізничних колій (мережа залізничних колій в Україні приблизно 20-21 тис. км). Ініціативу «Один пояс, один шлях» підтримували в «Укрзалізниці». Погашення кредиту за умовами угоди могло відбуватися у вигляді постачання ресурсів до КНР [48].

До проектів ЕПШШ в Україні відносять днопоглиблення порту Південний в Одеській області. Проект передбачав поглиблення дна до 16 м. Роботи виконувалися китайською компанією China Harbour Engineering

Company Ltd. (CHES), вартість робіт за результатами тендеру склала 1,065 млрд грн. На початку 2018 р. роботи були закінчені [55, с. 231].

Поглиблення дна було зроблено в рамках проекту запуску одного з найбільших в Україні зерноперевантажувальних комплексів. Зерновий термінал – спільний проект Cargill і портового оператора MV Cargo. Вартість проекту – 150 млн дол., з яких 74 млн. – кредити ЄБРР та Міжнародної фінансової корпорації (МФК).

У березні 2020 р. французька контейнерно-логістична компанія CMA CGM продала свою частку в одеському контейнерному терміналі спільному з China Merchants Port Holdings підприємству Terminal Link. Воно було створено в 2013 р. і на 51% належало CMA CGM і 49% – China Merchants Port. Угода є частиною глобальної домовленості між компаніями, підписаної в кінці 2019 року і передбачає продаж частки в 10 терміналах загальною вартістю в \$968 млн. [55, с. 231].

Китай активно інвестував і скуповував українські фінансові установи: АТ «Фондова біржа ПФТС» (китайці викупила контрольний пакет акцій). У 2017 році найбільша оптова товарна біржа КНР Bohai Commodity Exchange Co. Ltd. (BOCE) викупила у Фонду держмайна України пакет акцій (99,9%) Українського банку реконструкції та розвитку за стартовою ціною 82,8 млн грн. Китай мав плани вкласти кошти (\$600 млн) в українську ТЕС під державні гарантії [56].

Китайська компанія CNBM один з найбільших інвесторів в екологічну енергетику України і має низку потужних сонячних електростанцій в Одеській і Миколаївській областях. Компанія заявила, що її інвестиції становлять \$1 млрд.

У м. Київ було відкрито офіс китайської Xinwei Group (провідна телекомунікаційна компанія КНР). Український телекомунікаційний оператор «Просат» розпочав створення мережі мобільного широкопasmового мультимедійного зв'язку четвертого покоління на базі технологій 4G/LTE компанії Xinwei Group. Було встановлено 150 базових станцій, які

забезпечували зв'язком Київ, а також велику територію від м. Харків до м. Маріуполь [48].

База даних Reconnecting Asia вказує і на інші інфраструктурні проекти, як-от автомобільні дороги, залізні дороги, електростанції, проте важко відрізнити, які з цих проектів відносяться саме до BRI.

Статистичні дані підкреслюють, що інвестиційний потенціал України не використовується на повну потужність. Це обумовлено певними чинниками низької інвестиційної активності. Найбільший негативний вплив здійснюють: корупція, податкове навантаження, нестабільне та надмірне регулювання, нечітка правова система, мінливість політичного та економічного середовищ. Однак до факторів, що позитивно впливають на інвестиційну привабливість України, належать: геополітичне положення, кваліфікована та дешева робоча сила, низькі витрати на ресурси.

Серед перспективних інвестиційних проектів, які були б цікавими для китайського бізнесу в рамках ініціативи «Шлях та пояс» доцільно виокремити: створення аграрних спільних підприємств, які вироблятимуть продукцію з високою доданою вартістю (напівфабрикати, готові вироби); проекти з модернізації енергетики (створення і експлуатація СЕС, модернізація ТЕС); електрифікація української залізниці з метою усунення проблем у розвитку потенціалу сухопутного залізничного коридору між Китаєм та країнами ЄС; створення логістичної і транспортної інфраструктури [53, с. 10].

Україна займає перше місце у Європі за коефіцієнтом транзитності, який визначається на основі гео економічного положення країни, рівня розвитку транспортних мереж і потенційних обсягів вантажопотоків, має доступ до міжнародних транспортних коридорів між країнами Азії (зокрема КНР) і Європою та таким чином є частиною транспортної осі, що об'єднує найбільший світовий ринок товарів і найбільшого виробника [55, с. 229].

Для КНР Україна цікава з погляду існуючих транспортних магістралей: у сфері міжнародних комбінованих, контейнерних перевезень та необхідність

пошуку інших ефективних, прагматичних, економічно вмотивованих логістичних рішень. Водночас, перешкодами на шляху цих проектів може стати існуюча гостра конкуренція на ринку міжнародних трансконтинентальних перевезень у напрямку з Китаю на європейські ринки, так і на зворотному шляху.

Для цього Україна має приділяти значно більшу увагу розвитку економічних відносин з Азією взагалі та Китаєм зокрема, використовуючи механізми, напрацьовані Пекіном з нашими сусідами та іншими країнами регіону.

Україна є країною ЕПШШ, але наразі Україна не є таким активним учасником ініціативи, як, наприклад, Білорусь. На Україну не припадає великої кількості запланованих інвестицій та проектів, а основні транспортні коридори в рамках ініціативи пролягають повз Україну.

Серед транспортних сполучень, найперспективніших для України є Транскаспійський коридор (або середній коридор), що проходить через Казахстан, Азербайджан, Грузію і Туреччину. З порту в Грузії вантажі можуть іти й до українського порту Південний. У січні 2016 р. після запуску першого пробного поїзду по даному маршруту Азербайджан, Казахстан, Грузія і Україна підписали протокол про встановлення конкурентоспроможних пільгових тарифів на вантажоперевезення за Транскаспійським міжнародним транспортним маршрутом.

Розбудова «Одного поясу, одного шляху» не є геополітичним змаганням, а Китай не має намірів зруйнувати геополітичний баланс сил у нинішній Східній Європі і не буде з власної ініціативи втручатись у боротьбу в умовах геополітичної кризи. Натомість КНР виходить із власних потреб і дипломатичних ресурсів та найбільше сподівається пришвидшити стабільне розгортання міжнародного політичного й економічного порядку, що склався по закінченні «холодної війни», а також має намір бути одним з «будівничих» цього порядку. З такої точки зору, пріоритетом китайсько-українських відносин має бути економічний розвиток і збільшення добробуту населення.

При цьому не слід допускати, щоб короточасні геополітичні кризи диктували вибір пріоритетів у двосторонніх відносинах. Також не можна допустити, щоб нинішня криза стала на заваді тривалого розвитку двосторонніх відносин. Натомість слід розвиватися, щоб поліпшити стабільність і розв'язати кризові питання [56].

Щонайбільше уваги потрібно приділяти розбудові механізмів співробітництва і політичної взаємодовіри. Мається на увазі перехід від співробітництва по окремих проектах до інституціонального співробітництва, а також розширення бази двостороннього співробітництва. Зокрема, після оприлюднення ініціативи «Один пояс, один шлях», певні результати були досягнуті в таких країнах, як Казахстан, Білорусь, Пакистан, Грузія та ін., оскільки адміністративні рішення урядів цих країн узгоджувалися з політикою китайського уряду і були сформовані системи механізмів співробітництва на міжурядовому рівні. Зокрема, йдеться про узгодження стратегій (наприклад, казахстанська стратегія «Світлого шляху» і китайська стратегія «Один пояс, один шлях»); Китайсько-пакистанський економічний коридор, утворення технопарків (будівництво Китайсько-білоруського індустріального парку), підписання угод про зони вільної торгівлі (наприклад, угода між Китаєм та Грузією). Відтак, Китай і Україна мають подумати над тим, як узгодити роботу своїх внутрішніх механізмів таким чином, щоб вони сприяли підвищенню рівня співробітництва в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях». Крім того, наразі відбувається дуже мало зустрічей між високопосадовцями з урядів двох країн, тому між ними ще не утворилося належної політичної взаємодовіри [58-60].

Таким чином співробітництво на інституціональному рівні між урядами двох країн ще чекає на подальший розвиток. Враховуючи політичну та економічну ситуацію в Україні, найбільш прийнятним вважається шукати шляхи подальшого просування у тих сферах, де вже склалася двостороння взаємодія. Наприклад, спираючись на угоду про ЗВТ між Китаєм та Україною, можна пришвидшити розробку угод про охорону інвестицій і

торгівлі між цими двома країнами. Завдяки цьому виникнуть можливості для того, щоб ще більше українських товарів потрапили на китайський ринок і в Україні були створені умови для надходження китайських інвестицій [58].

Формат «16+1» безпосередньо стосується України, якій варто приєднатися до китайської ініціативи як європейській країні, асоційованій з ЄС. Китай не мав жодних застережень щодо Угоди про асоціацію України з ЄС, неодноразово декларував своє сприйняття України як «важливої країни в Європі» та наголошував на важливості приєднання України до нового Шовкового шляху. До того ж, рівень розвитку країн ЦСЄ значно ближчий до українського, порівняно з економікою «старої» Європи. З огляду на розвиненість експортно-імпортних зв'язків між Китаєм та країнами Європи і значне зниження рівня співробітництва України з Росією, цей напрям стає пріоритетним з погляду торговельно-економічного та інвестиційного співробітництва [58].

Підсумовуючи, варто зазначити, що хоча в Україні не передбачено великої кількості проектів в рамках ініціативи КНР «Шлях та Пояс», країна все одно отримає вигоду від інфраструктурних проектів в інших країнах, адже для України витрати торгівлі теж зменшаться. Китайський напрямок для українських політиків залишається «рівнянням з багатьма невідомими». З одного боку, є бажання скористатися інтересами КНР у регіоні, можливостями від співпраці за китайськими лініями підтримки у рамках ініціативи «Пояс і Шлях». З іншого – відсутність чіткої практичної позиції і небажання оперативно приймати рішення, що здатні залучити китайські ресурси в українську економіку.

3.2. Напрямки та перспективи розвитку україно-китайських економічних відносин

Насамперед зазначимо, що одним з найважливіших наслідків війни в Україні є посилення у 2022-2023 рр. політичного та економічного зближення

Китаю та РФ. Це при тому, що Китай вважає свої економічні, фінансові та технологічні зв'язки із США та ЄС набагато важливішими для китайської економіки, ніж подібні зв'язки з РФ. Так, за результатами 2021 р. експорт Китаю до США сягав \$580 млрд, до Японії – майже \$170 млрд, Кореї – \$150 млрд, РФ ж – \$68 млрд (тобто, у 8,5 разів менше, ніж до США) [61].

Китай, який часто декларує необхідність відділення бізнесу від політики, не міг не скористатись можливістю легкого та дешевого доступу до стратегічних ресурсів. Більше того, Китаю такі відносини цілком до вподоби і у контексті поширення міжнародного статусу юаня, оскільки 70% китайсько-російської торгівлі розраховується в них (юанях). Але таке розширення торгівлі не може вітатись у країнах колективного Заходу, оскільки надає ресурси РФ для продовження війни в Україні.

Вплив Китаю завершується там, де є сильні політичні лідери, які дотримуються національних інтересів держави. Україні необхідно визначити свої національні інтереси та пріоритети щодо регіону та країн Східної Азії і доносити їх до широкої громадськості, формувати сильне політичне лідерство.

Політичному керівництву нашої держави слід усвідомити, що Китай – це не меценат, не донор міжнародної допомоги, не «джерело дешевих кредитів без політичних зобов'язань» і не драйвер для розвитку і процвітання, і навіть не просто партнер, а супротивник і цинічний геополітичний гравець. Він готовий здійснювати кроки, які можуть нести загрозу національній безпеці нашої держави [48].

Інтереси Китаю – виграти в стратегічній конкуренції з США, і Китай намагається використати Україну в тому числі як джерело військових технологій, які можуть змінити баланс сил на його користь.

У світлі останніх подій – КНР на боці РФ.

Для визначення та розуміння основних чинників впливу на стратегічний розвиток українсько-китайських економічних здійсимо SWOT-аналіз (табл. 3.3). Даний метод надає змогу визначити зовнішні

загрози і можливості, внутрішні сильні та слабкі сторони. З огляду на проведений аналіз можна визначити чотири можливі сценарії розгортання подій, які містять в собі як позитивні, так і негативні фактори впливу на співробітництво двох країн.

Таблиця 3.3

SWOT-аналіз перспектив економічного співробітництва України з Китаєм

<p>ЗОВНІШНІ ЧИННИКИ (Китай)</p> <p>ВНУТРІШНІ ЧИННИКИ (Україна)</p>	<p>Можливості (О)</p> <p>1. Розширення співробітництва країн в рамках ініціатив «Один пояс, один шлях», «16+1»</p> <p>2. Укладання угоди та створення зони вільної торгівлі між Україною та Китаєм.</p> <p>3. Вихід на ринок та визначення секторальних пріоритетів торговельно-економічного співробітництва.</p>	<p>Загрози (Т)</p> <p>1. Технологічні асиметрії у торгівлі країн: сировинний імпорту з України та високотехнологічний експорт КНР.</p> <p>2. Обмежений вихід вітчизняного бізнесу на ринок Китаю.</p> <p>3. Збереження негативного сальдо в зовнішній торгівлі за більшістю груп товарів.</p> <p>4. Високий рівень тарифного захисту, передусім на с.-г. продукцію.</p>
<p>Сильні сторони (S)</p> <p>1. Вигідне географічне розташування України.</p> <p>2. Багаті природні ресурси.</p> <p>3. Високий рівень освітнього потенціалу.</p> <p>4. Наявність науково-технологічного потенціалу.</p>	<p>Очікування (S+O):</p> <p>Повна лібералізація торговельного режиму, посилення торгових та економічних відносин, можливість створення зони вільної торгівлі, посилення прагматики у торгових і економічних відносинах на з метою встановлення симетричної економічної взаємозалежності сторін.</p>	<p>Очікування (S+T):</p> <p>Посилення розриву виробничих і технологічних можливостей країн, зростання попиту на імпорту продукцію на внутрішньому ринку, зростання залежності у секторі сировинного експорту до Китаю, відсутність товарної та географічна диверсифікація експорту України.</p>

Слабкі сторони (W)	Очікування (W+O):	Очікування (W+T):
1. Збройний конфлікт на території країни. 2. Енергозалежність держави. 3. Низькі показники у соціальних, політичних та економічних рейтингах. 4. Низька конкурентоздатність вітчизняних товарів та послуг. 5. Нестабільність курсу національної валюти.	Перезавантаження китайсько-українських відносин з наданням цим відносинам більш активного політичного характеру, розширення торговельно-економічного співробітництва країн з метою захисту і просування національних інтересів.	Дестабілізація двосторонніх відносин, демотивація підприємницької діяльності внаслідок значної кількості торговельних перешкод, взаємного сприйняття країн з урахуванням загроз та зменшення інвестиційної привабливості країн.

Джерело: складено автором [62]

Найкращий сценарій розгортання подій слід очікувати при поєднанні зовнішніх можливостей та внутрішніх сильних сторін (S+O), для реалізації якого рекомендується обрати стратегію поглиблення торговельно-економічної інтеграції. За рахунок посилення зв'язків з Китаєм з'явиться можливість долучитись в масштабні інфраструктурні проекти, відкриються нові можливості співробітництва у післявоєнному періоді. Прогнозування найгіршого варіанту україно-китайських відносин можливе при поєднанні зовнішніх загроз та внутрішніх слабких сторін (W+T). У даному випадку пропонується розширювати європейські економічні зв'язки з метою зменшення залежності від економічно-торговельного партнера з КНР.

Результати проведеного SWOT-аналізу дають змогу зробити висновок про те, що стратегічний розвиток партнерських відносин в економічній сфері між Україною та Китаєм в період до 2030 р. має ґрунтуватися на основі наступних принципових моментів [63, с. 118]:

1) по-перше, активізація та посилення діалогу з питань поглиблення торговельно-економічного співробітництва через систему інструментів торговельної політики, передусім зменшення тарифного і нетарифного захисту китайського ринку;

2) по-друге, оптимізація торгової, економічної та інвестиційної співпраці: так, Україні як країні Східної Європи доцільно долучитися до

співробітництва з Китаєм в рамках ініціатив «Один пояс, один шлях» та «16+1» з метою отримання важелів впливу на розбудову глобальної та європейської економічної інфраструктури, а також дослідити можливості і загрози створення ЗВТ;

3) по-третє, розробка довгострокової стратегії розвитку торговельно-економічної співпраці між Україною та Китаєм з виокремленням та обґрунтуванням секторальних пріоритетів.

Україна має певні технологічні та науково-виробничі можливості, що становлять інтерес для Китаю в контексті потреб розвитку передових галузей його економіки, а також з метою реалізації важливих стратегічних проектів у різних сферах. Економічні санкції України проти РФ значно звузили можливості українського експорту та вимагають пошуку нових ринків збуту для машинобудівної, літакобудівної продукції та продукції військового й подвійного призначення. За таких умов необхідно скористатися вже напрацьованим досвідом військово-технічного співробітництва між Україною та КНР, щоб активізувати його та переформатувати відповідно до сучасних умов. Наука і технологія становлять найпотужнішу і довготривалу базу для співробітництва між цими державами [64, с. 8].

Економічно вигідною для України буде більш тісна співпраця в агропромисловому комплексі.

Новий поштовх розвитку української економіки може дати спільне, двостороннє будівництво і запуск індустріальних парків за перевіреною китайською моделлю.

Особливої актуальності також набуває обмін передовими знаннями та досвідом між висококваліфікованими китайськими та українськими фахівцями у сфері машинобудування і високих технологій [53, с. 12]. Цікавими для китайської економіки є проекти, пов'язані з розвитком «зеленого» автомобілебудування, в межах яких Україна може ініціювати часткове розміщення потужностей з виробництва електричних автомобілів на своїй території.

Технологічний поступ вітчизняної економіки можуть підтримати спільні тристоронні проекти між ЄС, КНР та Україною у сфері розвитку водневої енергетики і транспорту, в межах яких Україна могла би стати важливим постачальником водню для країн ЄС, маючи відповідну інфраструктуру, а китайська сторона займалася би питаннями створення водневого транспорту.

Відповідно до визначених у Програмі «Made in China 2025» пріоритетних напрямків розвитку китайської промисловості, що представлені на рис. 3.1, усунувши негативні чинники, що уповільнюють двостороннє економічне співробітництво, партнерство між Україною і Китаєм може бути взаємовигідним, продуктивним та ефективним для обох держав, зокрема, у науково-технічній сфері – з виробництва космічної та авіаційної продукції, морських високотехнологічних суден, передового залізничного транспортного обладнання, енергозберігаючих та транспортних засобів з використанням нових видів енергії, нових матеріалів, високотехнологічних медичних апаратів [65].



Рисунок 3.1 – Пріоритети розвитку китайської промисловості відповідно до Програми «Made in China 2025» [65-66]

У космічній галузі в складі Міжурядової українсько-китайської Комісії з торговельно-економічного та науково-технічного співробітництва вже зараз діють: міжвідомча Комісія з питань науково-технічного співробітництва та міжвідомча Підкомісія в області дослідження і використання космічного простору в мирних цілях. У цій площині важливою для України є відповідна Програма співробітництва на 2021-2025 рр., яка складається з 69 спільних проектів на загальну суму контрактів більш ніж 70 млн дол. США [53, с. 18]. Між державами вже підписано договір про створення спільної лабораторії космічної науки, досягнуто домовленостей у питаннях зміцнення обміну інформацією про космічну діяльність, зокрема, щодо своєчасності надання інформації про стан виконання програми співпраці та вирішення проблемних питань у цій площині.

Варто відмітити, що діяльність Підкомісії з торговельно-економічного співробітництва між Україною та КНР є надзвичайно важливою. Наразі відбулося шість засідань Підкомісії. Мета їх полягає в тому, щоб розробити конкретні заходи, які сприятимуть збільшенню товарообігу між державами, подоланню негативних тенденцій у торгово-економічному співробітництві, лібералізації торгівлі, диверсифікації товарів і послуг, а також визначити проекти для спільної реалізації в галузях агробізнесу, інфраструктури, енергетики та енергозбереження (рис. 3.2) [67, с. 188].



Рисунок 3.2 – Заходи Українсько-китайської Підкомісії з питань торговельно-економічного співробітництва, що мають сприяти збільшенню товарообігу між Україною і КНР [68]

Важливим напрямом для України є також розширення інфраструктурних проєктів (будівництво доріг, морських портів, логістичних хабів, аеропортів тощо). Існують також перспективи залучення китайських інвесторів до модернізації житлово-комунальної інфраструктури країни, окремих промислових підприємств [18].

В червні 2021 р. було підписано Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом КНР щодо поглиблення співробітництва в галузі будівництва інфраструктури, яка передбачає залучення коштів на пільгових умовах від Уряду КНР, необхідних для реалізації інфраструктурних проєктів і передбачає розширення співробітництва, сприяння співпраці між Україною і Китаєм з метою реалізації спільних проєктів у галузі будівництва інфраструктури. Відповідно до умов Угоди Україна та Китай заохочуватимуть компанії та фінансові установи обох країн до активної співпраці в галузі будівництва інфраструктурних об'єктів, а також сприятимуть встановленню більш тісних економічних зв'язків між країнами, надаватимуть необхідну

допомогу і супровід з реалізації спільних проектів. Серед пріоритетів співпраці, визначених сторонами, слід виокремити: залізничний транзит, аеропорти, порти, комунікації та муніципальне інженерне будівництво [53, с. 18].

Окремим, важливим напрямком подальшої економічної співпраці між країнами є усунення нетарифних торгових бар'єрів, передусім щодо найбільш перспективних товарів. Це можна зробити шляхом проведення переговорів з урядом Китаю щодо запровадження ЗВТ.

Від створення ЗВТ у першу чергу виграє Китай. Насамперед, це обумовлено суб'єктивними та об'єктивними факторами, крім того, ставки українських митних тарифів є зв'язаними, що свідчить про незмінність та сталість взятих зобов'язань та надійність їх дотримання. Тому прийняття угоди про утворення ЗВТ повинно бути виваженим та підписаним за умов взаємовигідного, транспарентного співробітництва.

Для вирішення проблемних питань розвитку українсько-китайського інвестиційного співробітництва, пов'язаних, в першу чергу, зі значною часткою існуючих нереалізованих проектів та суперечками за інвестиційними і кредитними договорами, доцільно розробити механізм моніторингу інвестиційного співробітництва, зокрема, у межах роботи відповідних урядових структур, створених комісій, підкомісій тощо.

Виходячи з перерахованого вище, для України виглядає логічним алгоритм поетапного розвитку відносин з аналізом ризиків і можливостей кожного етапу. Схематично це виглядає так:

- 1) Доведення рівня співпраці з КНР до середнього рівня контактів по лінії європейських партнерів. Простіше кажучи, Україна може наростити динаміку контактів і взаємодії з Китаєм, входячи в існуючі майданчики (фінансові, економічні, політичні та культурні) співробітництва країн ЄС та КНР.

- 2) Тактичні проекти в економічній сфері: з одного боку це можуть бути кредитні лінії на інфраструктурні проекти в Україні, фінансування

модернізації української промисловості; з іншого – пропозиція свого функціоналу щодо доповнення частини логістичних проєктів «Поясу і Шляху».

3) Ініціювання багатосторонніх (за участю держав-сусідів, у тому числі з країн ЄС) стратегічних проєктів з розвитку існуючих транспортних коридорів і створення нових.

4) З урахуванням динаміки реалізації проєктів і ідей з перших трьох етапів, виробити власну довгострокову політику співпраці з КНР як мінімум на 10-15 років.

В умовах необхідності швидкої та ефективної модернізації української економіки, налаштування її на рейки сучасного світового ринку, інвестиційні, виробничі та науково-технологічні можливості поглиблення співпраці з Китаєм, зокрема участь в проєкті «Один пояс, один шлях» можуть стати для України вагомим ресурсом відбудови, розвитку та модернізації відповідних галузей української економіки, поштовхом до відновлення позицій на світових ринках в післявоєнний час.

ВИСНОВКИ

Виконавши завдання, які стояли на початку написання дипломної роботи, можна зробити наступні висновки.

Основною міжнародно-правовою формою регулювання сучасних міждержавних економічних відносин є двосторонні та багатосторонні договори, що регламентують різні аспекти цієї великої сфери міждержавного співробітництва. Економічні договори між державами являють собою необхідну юридичну форму регулювання міжнародних економічних відносин. Міжнародні економічні договори – добровільно укладені між суб'єктами міжнародного права рівноправні угоди економічного характеру, у яких закріплюються норми та принципи, що регулюють міжнародні економічні відносини. Міжнародні економічні договори можна класифікувати на основі багатьох критеріїв, зокрема: об'єктом регулювання; кількістю учасників; платність; наявність каузи; можливість приєднання та ін.

Нормативно-правове регулювання зовнішньоекономічних зв'язків держави здійснюється на двох рівнях: 1) на рівні міжнародного права, яке визначає базові вимоги та формальності, щодо юридичного оформлення економічних зв'язків між суб'єктами міжнародного права (в основному – між державами); 2) на рівні національного законодавства, яке конкретизує норми міжнародного права в цій сфері, а також наближає їх до національних традицій правозастосування. Такий порядок правового регулювання є виправданим з точки зору принципу рівності та поваги до суверенітету держав, при цьому, кожна із держав розробляє власні механізми правореалізації своїх суверенних прав. Основним міжнародним нормативним документом, який регулює порядок укладання міжнародних договорів є Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 р. Положення цієї Конвенції конкретизовані у вітчизняному законодавстві, зокрема, прийнятий спеціальний Закон України «Про міжнародні договори України».

КНР є рушійною силою у формуванні нових глобальних економічних

зв'язків, забезпечуючи як власний економічний розвиток, так і можливості для партнерів. КНР відіграє ключову роль у розвитку міжнародних коридорів економічного співробітництва завдяки своїй стратегічній ініціативі «Один пояс, один шлях». Ця ініціатива є глобальним проектом, спрямованим на розбудову інфраструктури, економічної взаємодії та зміцнення торговельних зв'язків між країнами Євразії, Африки та навіть Латинської Америки. Основні напрямки ролі КНР: 1) інвестиції в інфраструктуру; 2) покращення логістичних маршрутів; 3) фінансування через міжнародні банки; 4) економічна інтеграція регіонів; 5) м'яка сила та дипломатія. Китай активно використовує економічні коридори як інструмент для зміцнення політичного впливу. Проекти часто супроводжуються кредитами, технічним обслуговуванням і навіть навчанням місцевих кадрів у КНР.

Ініціатива «Шлях і Пояс» започаткована Китаєм у 2013 р., є масштабною глобальною стратегією, спрямованою на посилення міжнародної економічної співпраці через інвестиції в інфраструктуру, розбудову транспортних коридорів та зміцнення торгівлі між країнами-учасницями. Її основними компонентами є «Економічний пояс Шовкового шляху» (сухопутна частина) і «Морський Шовковий шлях» (морська частина). Проект охоплює близько 60 держав, 65 % населення світу та 75 % енергетичних ресурсів всього світу. Ключовою метою ініціативи є фінансування та реалізація проектів, що полегшують транспорт, енергетичні поставки та цифрову інтеграцію: будівництво залізниць і доріг; інвестиції в порти; енергетичні коридори (газопроводи і нафтові маршрути, що забезпечують Китай енергоносіями). Ініціатива «Шлях та Пояс» охоплює також «Цифровий шовковий шлях», що включає розгортання телекомунікаційної інфраструктури, розвиток електронної комерції та впровадження технологій штучного інтелекту.

Ініціатива не має універсальної міжнародної угоди, але Китай підписує двосторонні меморандуми та угоди з країнами-учасницями, регулюючи співпрацю. Зазвичай ці угоди стосуються: торговельних тарифів,

інвестиційних угод, норм транспортування. Китай активно співпрацює з ООН, СОТ, МВФ та іншими міжнародними організаціями, намагаючись адаптувати свої проекти до існуючих міжнародних стандартів. Ініціатива «Шлях та Пояс» все більше орієнтується на екологічні стандарти. Китай оголосив про «Зелений BRI», що включає проекти з використанням відновлюваних джерел енергії.

Сьогодні ініціатива «Пояс і Шлях» (BRI) зіткнулася з низкою серйозних проблем, що гальмують її ефективну реалізацію. Ці виклики можна поділити на економічні, політичні, соціальні та екологічні. Багато країн, що беруть участь в проекті, вже мають високий рівень зовнішнього боргу. Фінансування інфраструктурних проектів через кредити Китаю створює ризик боргової залежності. США, ЄС та Індія критикують ініціативу за спроби геополітичного домінування, створення економічної залежності та відсутність прозорості. У багатьох країнах реалізація проектів викликає протести через переселення, експлуатацію природних ресурсів або недостатню участь місцевих підрядників. Подальший розвиток ініціативи передбачає посилення взаємодії країн у різних аспектах. Передбачається реалізація «Зеленого Шовкового шляху», «Здорового Шовкового шляху», «Інтелектуального Шовкового шляху», «Мирного Шовкового шляху», «Цифрового Шовкового шляху».

Протягом останнього десятиліття, між Україною та КНР встановлені рівноправні взаємовигідні партнерські стосунки. Протягом останніх років КНР залишається провідним торговельним партнером України. Наразі налічується більше 200 міждержавних, міжурядових і міжвідомчих документів, що регулюють політичні відносини між Україною та Китаєм. Вже після оголошення ініціативи «Шлях та Пояс», у грудні 2013 року Україна підписала Договір про дружбу і співробітництво між Україною і КНР, Спільну декларацію України і КНР про подальше поглиблення відносин стратегічного партнерства. В грудні 2017 р. обидві країни затвердили та підписали план руху «Економічного поясу Шовкового шляху» та «Морського

шлях». Дані документи чітко показують позицію України в даній ініціативі КНР.

Українсько-китайське інвестиційне співробітництво в рамках ініціативи «Шлях та пояс» поки що не відповідає можливостям Китаю і потребам України. В останні роки було реалізовано інвестиційних проектів КНР в Україні на суму понад 300 млн дол. США. Проблемою залишається значна частка нереалізованих проектів загальною вартістю 5-6 млрд дол. США та суперечки за інвестиційними і кредитними договорами на суму, що перевищує 4 млрд дол. США. Статистичні дані підкреслюють, що інвестиційний потенціал України не використовується на повну потужність. Це обумовлено певними чинниками низької інвестиційної активності. Найбільший негативний вплив здійснюють: корупція, податкове навантаження, нестабільне та надмірне регулювання, нечітка правова система, мінливість політичного та економічного середовищ. Однак до факторів, що позитивно впливають на інвестиційну привабливість України, належать: геополітичне положення, кваліфікована та дешева робоча сила, низькі витрати на ресурси.

Серед перспективних інвестиційних проектів, які були б цікавими для китайського бізнесу в рамках ініціативи «Шлях та пояс» доцільно виокремити: створення аграрних спільних підприємств, які вироблятимуть продукцію з високою доданою вартістю (напівфабрикати, готові вироби); проекти з модернізації енергетики (створення і експлуатація СЕС, модернізація ТЕС); електрифікація української залізниці з метою усунення проблем у розвитку потенціалу сухопутного залізничного коридору між Китаєм та країнами ЄС; створення логістичної і транспортної інфраструктури. Для КНР Україна цікава з погляду існуючих транспортних магістралей: у сфері міжнародних комбінованих, контейнерних перевезень та необхідність пошуку інших ефективних, прагматичних, економічно вмотивованих логістичних рішень. Водночас, перешкодами на шляху цих проектів може стати існуюча гостра конкуренція на ринку міжнародних

трансконтинентальних перевезень у напрямку з Китаю на європейські ринки, так і на зворотному шляху.

Стратегічний розвиток партнерських відносин в економічній сфері між Україною та Китаєм в період до 2030 р. має ґрунтуватися на основі наступних принципових моментів: 1) по-перше, активізація та посилення діалогу з питань поглиблення торговельно-економічного співробітництва через систему інструментів торговельної політики, передусім зменшення тарифного і нетарифного захисту китайського ринку; 2) по-друге, оптимізація торгової, економічної та інвестиційної співпраці: так, Україні як країні Східної Європи доцільно долучитися до співробітництва з Китаєм в рамках ініціатив «Один пояс, один шлях» та «16+1» з метою отримання важелів впливу на розбудову глобальної та європейської економічної інфраструктури, а також дослідити можливості і загрози створення ЗВТ; 3) по-третє, розробка довгострокової стратегії розвитку торговельно-економічної співпраці між Україною та Китаєм з виокремленням та обґрунтуванням секторальних пріоритетів.

Розвиток відносин між країною та КР необхідно вибудовувати на основі насамперед економічних інтересів, що відповідає і концепції «м'якої сили» Китаю, і його новому євразійському інтеграційного проекту «Один пояс, один шлях». Тільки у разі досягнення реальних і стійких українсько-китайських торговельно-економічних зв'язків можливе отримання і політичної підтримки. Оскільки потенціал економічної співпраці між державами великою мірою стосується інфраструктурних проектів, Україні варто вживати заходів, спрямованих на розбудову власної інфраструктурної спроможності. В цілому, розвиток українсько-китайських відносин має вибудовуватися за принципом «від економіки до політики». Одним із шляхів розширення співробітництва України і Китаю може стати участь України у форматі існуючого співробітництва КНР із країнами Центральної і Східної Європи «16+1» з огляду на приналежність України до цього регіону та її статусу асоційованого члена ЄС.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Декларація про встановлення нового міжнародного економічного порядку: Резолюція 3201 (S-VI) Генеральної Асамблеї ООН від 1 травня 1974 року. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/econ_order.shtml (дата звернення: 01.12.2024).
2. Сутність і основні форми економічного співробітництва. URL: <https://vseosvita.ua/library/embed/01005q9l-d501.docx.html> (дата звернення: 01.12.2024).
3. Гусева Н. В. Зовнішньоекономічні зв'язки України. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2015. 188 с.
4. Будякова О., Задорожний В. Сутність зовнішньоекономічної діяльності підприємства. URL: https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/16856/1/PIONBUG_2020_P044-045.pdf (дата звернення: 01.12.2024).
5. Тараненко М. М., Царик О. В., Дмитрієнко К. О. Договори та їх вплив на міжнародні відносини. сучасні проблеми міжнародного права. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 3. С. 260-264.
6. Аннан Кофі А. Ми народи: Роль Організації Об'єднаних Націй у XXI столітті: доповідь Генерального секретаря ООН / пер. Н. В. Стрішенець. Київ, 2001. 90 с.
7. Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23.05.1969 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text (дата звернення: 01.12.2024).
8. Атаманова Н. В. Роль та значення міжнародних договорів у національній правовій системі України. *Право і суспільство*. 2020. № 2. С. 7-13.
9. Yearbook of the international Law Commission. 1970. Vol. I. P. 139–161.

10. Зверев Є. О. Деякі питання стосовно теорій юридичного тлумачення. *Наукові записки*. 2015. № 168. С. 48–52.
11. Кретова І. Ю. Особливості тлумачення міжнародних договорів про права людини. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер. Юриспруденція*. 2015. № 13. С. 25–28.
12. Стрибко Т. І. Нормативно-правовий договір та договірний процес у суверенній Україні: дис. ... канд. юрид. Наук: 12.00.01. Одеса: НУ Одеська юридична академія, 2016. 256 с.
13. Попадинець Г. О. Підстави припинення дії міжнародних договоріву сучасних міжнародно-правових відносинах. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Юридичні науки*. 2019. № 5. С. 248-252.
14. Зверев Є. О. Тлумачення міжнародних договорів національними судами: європейський досвід та українська практика : дис. канд. юрид. наук. 2015. 227 с
15. Про міжнародні договори України: Закон України від 29.06.2004 р. № 1906-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 50, ст.540. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text> (дата звернення: 01.12.2024).
16. Дахно І. І. Міжнародне економічне право. Київ: ЦНЛ, 2006. 272 с.
17. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право та процес: монографія. Київ: Парламентське вид-во, 2014. 517 с.
18. Чайковська В. В. Міжнародні економічні договори як джерела правового регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Альманах міжнародного права*. 2015. № 7. С. 20-31.
19. Угода між Урядом України та Урядом Китайської Народної Республіки про техніко-економічне співробітництво від 5 грудня 2013 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156_097#Text (дата звернення: 01.12.2024).
20. Поєдинок В. В. Правове регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 288 с.

21. Троян І. А. Сутність і механізм субрегіонального торговельного співробітництва країн. *Культура народів Причорномор'я*. 2009. № 176. С. 53–57.
22. Рибій О. В. Міжнародно-правове регулювання інвестиційної діяльності: теорія та практика : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.11. Київ, 2008. 22 с.
23. Путренко А. М. Роль міжнародних договорів в усуненні подвійного оподаткування в Україні. *Фінансове право*. 2011. № 2(16). С. 16–18.
24. Демянчук Ю. Г. Методи уникнення міжнародного подвійного оподаткування. *Часопис Національного університету «Острозька академія»*. Серія «Право». 2011. № 1(3). С. 1–13.
25. Заключний акт Наради з питань безпеки та співробітництва в Європі від 01.08.1975 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU75010> (дата звернення: 01.12.2024).
26. Вайцеховська О.Р. Особливості реалізації принципу суверенної рівності держав в сучасному міжнародному фінансовому праві. *Актуальні проблеми держави і права*. 2019. № 82. С. 40-46.
27. Конституція України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 01.12.2024).
28. Радзівєвська С., Ус І., Покришка Д. Глобальні доміанти розвитку Китаю. *Міжнародна економічна політика*. 2017. № 1 (26). С. 137-168.
29. Досвід співпраці Китаю і країн центральної та Східної Європи у форматі «16+1» та перспективи України. URL: <https://www.niss.gov.ua/sites/default/files/2017-07/16plyus1-42a26.pdf> (дата звернення: 01.12.2024).

30. Проект торговельної політики України. Аналіз та оцінка ефективності торговельних коридорів. URL: https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00MVF6.pdf (дата звернення: 01.12.2024).
31. Україна-Китай – 25 років співробітництва: результати та перспективи. «Один пояс, один шлях»: монографія / О. М. Олійник. Київ: ДУ «Інститут всесвітньої історії НАН України», 2018. 392 с.
32. Кітенко В. О. Геоелекономічне зростання Китаю у сучасному світі. Стенограма наукової доповіді на засіданні Президії НАН України 22 лютого 2017 року. URL: https://www.visnyk-nanu.org.ua/sites/default/files/files/Visn%202017/4/Visn_4-2017%2B8.pdf (дата звернення: 01.12.2024).
33. Reilly J. China's Economic Statecraft: Turning Wealth into Power. Sydney: Lowy Institute Analyses, 2013. URL: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/reilly_chinas_economic_statecraft_web.pdf (дата звернення: 01.12.2024).
34. Кітенко В. О. «Один пояс, один шлях» – глобальний геоелекономічний проект Китаю. URL: <https://sinologist.com.ua/odin-poyas-odin-shlyah-globalnij-geoekonomichnij-proekt-kitayu/> (дата звернення: 01.12.2024).
35. Гриценко А. Просування Китаєм глобальної стратегії безпеки та розширення його присутності в регіоні Латинської Америки та Карибського Басейну. URL: <https://sinologist.com.ua/odin-poyas-odin-shlyah-globalnij-geoekonomichnij-proekt-kitayu/> (дата звернення: 01.12.2024).
36. Венълян Ч. Суть китайської стратегії «Один пояс, Один шлях». URL: <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/logos/article/download/11851/10999/> (дата звернення: 01.12.2024).
37. Поворозник В., Перебийніс В. Проект «Один пояс – Один шлях»: можливості для України. Міжнародний центр перспективних досліджень.

URL: https://www.icps.com.ua/assets/uploads/images/files/china_project_s.pdf

(дата звернення: 01.12.2024).

38. Шатрова К. І. Аналіз проекту КНР «Новий Шовковий шлях» та місце України в ньому. *Причорноморські економічні студії*. 2017. № 22. С. 20–25.

39. Українець Л. А. Економічна експансія Китайської Народної Республіки у країни, що розвиваються: дис...док. екон. наук: 08.00.02. Львів: ЛНУ ім. І. Франка. 2019. 512 с.

40. Kynge J., Beesley A., Byrne A. EU sets collision course with China over «Silk Road» rail project. *Financial Times*. 2017. № 20.

41. Шепотило О., Ніколаєва О. Один пояс, один шлях: Вплив зниження торгових витрат на добробут в Україні. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2020/01/KSE-Trade-BRI-Ukrayina-zvit_201912_28-1.pdf (дата звернення: 01.12.2024).

42. Українець Л. А. Ініціатива «пояс і шлях» як основа нарощування економічної експансії Китаю. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. № 24. С. 109-113.

43. Нові шовкові шляхи» Китаю: десять років потому. URL: <https://www.rfi.fr/uk/%D1%82%D0%B5%D0%B3/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9/3/> (дата звернення: 01.12.2024).

44. Chatzky A., McBride J. China's Massive Belt and Road Initiative. Council on Foreign Relations. January 28, 2020. URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (дата звернення: 01.12.2024).

45. Ramachandran S. Protecting BRI: China's Foreign Security Concerns. The Central Asia-Caucasus Analyst. March 14, 2019. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13560-protecting-bri-chinas-foreign-security-concerns.html> (дата звернення: 01.12.2024).

46. Holland S., Faulconbridge G. G7 rivals China with grand infrastructure plan. Reuters. June 13, 2021. URL:

<https://www.reuters.com/world/g7-counter-chinas-belt-road-with-infrastructure-project-senior-us-official-2021-06-12/> (дата звернення: 01.12.2024).

47. Дзуліт З. П., Макарова Ю. С. Зовнішньоторговельні відносини між Україною та Китаєм: основні напрямки розвитку. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку*. 2021. № 2 (6). С. 157-165.

48. Китай і Україна. Що під маскою у Сі Цзіньпіна. URL: <https://glavcom.ua/world/world-politics/kitaj-i-ukrajina-shcho-pid-maskoju-u-si-dzinpina-1012196.html> (дата звернення: 01.12.2024).

49. Китай як торговельний партнер України: як змінювалися обсяги експорту та імпорту. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/03/02/infografika/ekonomika/kytaj-yak-torhovelnyj-partner-ukrayiny-yak-zminyuvalysya-obsyahy-eksportu-ta-importu> (дата звернення: 01.12.2024).

50. Договірні-правова база між Україною та Китаєм. URL: <https://china.mfa.gov.ua/spivrobotnictvo/184-dogovirno-pravova-baza-mizh-ukrajinoju-ta-kitajem> (дата звернення: 01.12.2024).

51. Українсько-китайські відносини: що означає нове перезавантаження. URL: https://www.dsnews.ua/ukr/economics/ukrajinsko-kitayski-vidnosini-shcho-oznachaye-nove-perezavantazheniya-23072021-431982#google_vignette (дата звернення: 01.12.2024).

52. Макогон Ю. В. Співробітництво України та Китаю на сучасному етапі. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2019. № 1. С. 124-131.

53. Атаманчук З. А., Орехова Т. В., Поповський Ю. Б. Пріоритетні напрямки розвитку українсько-китайського економічного співробітництва. *Економіка і організація управління*. 2023. № 3. С. 4-13.

54. Тишкевич І. Українсько-китайські відносини: що означає нове перезавантаження. URL:

<https://uifuture.org/publications/ukrayinsko-kytajski-vidnosyny-shho-oznachaye-n-oveperezavantazhennya/> (дата звернення: 01.12.2024).

55. Загребельний В. С., Власенко Л. В. Транзитно-логістична функція регіонів України в торгівлі КНР з країнами ЄС. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2014. № 4. С. 229-235.

56. Китайці купили 49,9% акцій української біржі ПФТС. URL: https://lb.ua/economics/2020/01/13/447045_kitaytsi_kupili_499_aktsiy.html (дата звернення: 01.12.2024).

57. Хун Ч. Ініціатива «Один пояс, один шлях»: ризики співробітництва між Китаєм та Україною та протидія їм. URL: <https://sinologist.com.ua/chzhan-hun-initsiatyva-odyn-poyas-odyn-shlyah-ryzyky-s-pivrobitnytstva-mizh-kytayem-ta-ukrayinoyu-ta-protydiya-yim/> (дата звернення: 01.12.2024).

58. Україні варто приєднатися до регіональної ініціативи Китаю «16 + 1» щонайменше у статусі спостерігача. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2546172-ukraini-varto-priednatisa-do-i-niciativi-kitau-16-1-ekspert.html> (дата звернення: 01.12.2024).

59. Ярошенко Є., Перебийніс В. Місце України в глобальних стратегіях Китаю. Київ: Міжнародний центр перспективних досліджень, 2015. 22 с.

60. Завдання і перспективи інвестиційно-інтеграційного розвитку України / А. Пашкова. Київ: Видавництво «Заповіт», 2016. 124 с.

61. Наміри до зближення чи готовність до роз'єднання. Rozumkov Centre. URL: <https://razumkov.org.ua/images/2024/05/14/2024-ПАКТ-8-5.pdf> (дата звернення: 01.12.2024).

62. Шляхова Я. В. Особливості українських зовнішньо-торговельних відносин в контексті інтеграційних спрямувань України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.02. Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. Харків. 2016. 22 с

63. Лешанич М. М., Кіфор Г. М. Зовнішньоторговельні відносини Китаю та України в галузі важкої та хімічної промисловості. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2021. № 1. С. 115-119.

64. Венгер В. В. Перспективи українсько-китайського співробітництва у промисловій сфері: інтереси Китаю та можливості України. *Європейський науковий журнал економічних та фінансових інновацій*. 2018. № 1. С. 4-13.

65. Claudio Ramadori. Made in China 2025 – Everything You Need to Know. *New Horizons*. 2021. URL: <https://nhglobalpartners.com/made-in-china-2025/> (дата звернення: 01.12.2024).

66. Україна та Китай підписали угоду про співпрацю в галузі будівництва інфраструктури. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32929.html> (дата звернення: 01.12.2024).

67. Атаманчук З.; Просянюк А. Зовнішньоторговельні відносини України з КНР: поточний стан та перспективи розвитку. *Галицький економічний вісник*. 2023. № 6 (85) С. 183-189.

68. Україна – Китай. Від житниці до стратегічного співробітництва. URL: <https://hvylya.net/uk/analytics/106863-ukrayina-kitay-vid-zhitnitsi-do-strategichno-go-spivrobitnitstva> (дата звернення: 01.12.2024).