

Чжоу В. аспірант
кафедри міжнародних фінансів
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»
проспект Перемоги, 54/1, Київ, Україна
e-mail: 991296414@qq.com
ORCID: 0000-0002-9043-6005

ГЕОСТРАТЕГІЯ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» ДЛЯ КИТАЮ ТА КРАЇН, ЩО ЗНАХОДЯТЬСЯ НА ЦЬОМУ ШЛЯХУ

Zhou Wenliang
Graduate student of Department of International Finances,
SHEE «Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman»
Peremohy avenue, 54/1, Kyiv, Ukraine
e-mail: 991296414@qq.com
ORCID: 0000-0002-9043-6005

THE GEOSTRATEGY OF GLOBALIZATION «ONE BELT, ONE ROAD» FOR CHINA AND COUNTRIES ON THE WAY

Анотація. «Один пояс, один шлях» — це велика стратегія, запропонована Китаєм, заснована на трансформації внутрішнього та зовнішнього середовища. Основним його змістом є політична комунікація, зв'язок між об'єктами, безперешкодна торгівля, фінансова кооперація та зв'язок між людьми. Це мало велике значення для країн-учасниць.

Постановка завдання дослідження. У даній статті здійснюється аналіз теоретичних і практичних передумов створення ініціативи «Один пояс, один шлях» та детально розглядається її зміст. Аналізуючи сім років з моменту ухвалення ініціативи, її значення полягає не лише в забезпеченні економічної безпеки Китаю, соціальної стабільності, економічному розвитку та реагуванні на світову ситуацію. Завдяки цієї ініціативи Китай зробив внесок у глибокі зміни в країнах, а також допоміг країнам уздовж маршруту «Один пояс, один шлях» у збільшенні обсягу торгівлі, інвестиціях, будівництві інфраструктури та подоланні бідності.

З точки зору китайських планувальників, ініціатива голови КНР у самому недалекому майбутньому повина надати платформу для гармонійного співіснування і солідарного розвитку різних країн і цілих цивілізацій, які, залишаючись незалежними один від одного політично і культурно, будуть при цьому взаємозалежні економічно і розділять загальне прагнення до гармонійного розвитку. Принципи та ідеали, на яких повинен будуватися подібний цивілізаційний діалог, вимагають серйозної уваги і ретельного вивчення.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. На жаль, у більшості сучасних публікацій з даної теми аналіз причин, цілей і завдань глобальної китайської ініціативи здійснюється лише на основі офіційних документів китайського уряду і позицій тих експертів в Китаї, чия думка швидше відображає їх власне ставлення до проекту, ніж є вирішальною в процесі внутрішньої китайської дискусії з даного питання. Постановка проблеми. Існують різні підходи до формування об'єктивного розуміння того, в яких умовах зароджується і до яких наслідків може привести цей новий зовнішньополітичний хід Китаю. На противагу цьому, в цій статті робиться

спроба проаналізувати витоки та інтерпретувати цілі «Один пояс, один шлях» через аналіз дискусії, що проходить всередині Китаю і за межами країни.

Ключові слова: Один пояс, один шлях, будівництво, політична комунікація, безперешкодна торгівля, фінансова кооперація, зв'язок між людьми.

Abstract. Urgency of the research. "One Belt, One Road" is a great strategy proposed by China, based on building the transformation of the internal and external environment. Its main content is political communication, communication between objects, unimpeded trade, financial cooperation and communication between people. This was of great importance for the participating countries.

Statement of the research task. This article analyzes the theoretical and practical prerequisites for the creation of the initiative "One Belt, One Road" and discusses in detail its content. Analyzing the seven years since the initiative was adopted, its significance lies not only in ensuring China's economic security, social stability, economic development and response to the world situation. Through this initiative, China has contributed to profound changes in countries, as well as helping countries along the One Belt, One Road route to increase trade, investment, infrastructure and poverty reduction.

From the point of view of Chinese planners, the Chinese President's initiative in the very near future should provide a platform for harmonious coexistence and solidarity of different countries and civilizations, which, while remaining politically and culturally independent, will be economically interdependent and share a common desire for harmony. development. The principles and ideals on which such a civilizational dialogue should be based require serious attention and careful study.

Uninvestigated parts of general matters defining. Unfortunately, in most current publications on this topic, the analysis of the causes, goals and objectives of the global Chinese initiative is based only on official documents of the Chinese government and the positions of those experts in China whose opinion reflects their own attitude to the project rather than decisive in the internal process. Chinese discussion on this issue.

Target setting. There are different approaches to forming an objective understanding of the conditions in which this new foreign policy move of China is emerging and to what consequences it may lead. In contrast, this article attempts to analyze the origins and interpret the goals of "One Belt, One Road" through an analysis of the debate taking place inside China and abroad..

Key words: One belt, one road, construction, political communication, unimpeded trade, financial cooperation, communication between people.

JEL codes: F13, F53, K33.

Постановка проблеми. Ініціатива «Один пояс, один шлях» має на меті будівництво кооперації на всіх рівнях між країнами Азії, Близького Сходу, Європи та Африки. Основним завданням являється впровадження нового економічного зростання та збільшення людського розвитку за допомогою інфраструктурних проектів, збільшення об'єму торгівлі та інвестицій. Однак через складне міжнародне політичне середовище деякі країни скептично ставляться до ініціативи «Один пояс, один шлях». У цій статті проаналізовано основний зміст та значення ініціативи «Один пояс, один шлях» з різних сторін і тим самим усуваються можливі занепокоєння міжнародного середовища.

Аналіз досліджень і публікацій. Деякі науковці мають позитивне ставлення до неї. Деякі західні вчені розглядають ініціативу Китаю «Один пояс, один шлях» як геополітичну стратегію з метою протистояти США в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні.

Caі вважав, що метою ініціативи «Один пояс, один шлях» є посилення економічного лідерства Китаю шляхом здійснення масштабної інфраструктури в прилеглих районах і спроба використовувати геополітику для впливу на сусідні країни [1].

Li M. вважає, що ініціатива «Один пояс, один шлях» матиме серйозний геостратегічний вплив і може суттєво змінити політику міжнародної безпеки Китаю. Розширення впливу Пекіна може ще більше посилити конкуренцію між Китаєм та Індо-Тихоокеанським регіоном [2].

Zhou W. & Esteban M. вважають, що Китай використовує ініціативу «Один пояс, один шлях» як засіб м'якого балансу, щоб протистояти ворожому оточенню країни [3].

Winter T. вважає, що Шовковий шлях став однією з важливих геостратегічних концепцій у 21 столітті і що ініціатива «Один пояс, один шлях» є інструментом китайського націоналізму та геополітичних амбіцій [4].

Shannon Tiezzi вважає, що ініціатива «Один пояс, один шлях» є китайською версією «плану Маршалла», який може допомогти Китаю утвердити свій статус наддержави [5].

Однак деякі дослідники прихильно ставляться до китайської концепції. Вони вважають, що ініціатива «Один пояс, один шлях» полягає у використанні Китаєм торгівлі та інвестицій як зв'язку для забезпечення платформи для розвитку країн на цьому шляху для досягнення спільного розвитку та досягнення безпрограшних результатів для всіх країн.

Naо W, вивчав, як ініціатива «Один пояс, один шлях» вплине на геополітику розвитку енергетики та інфраструктури, і вважає, що мета ініціативи «Один пояс, один шлях» полягає у наданні можливості країнам-учасникам співпрацювати у торгівлі та інвестиціях, культурному обміні та економічному розвитку [6].

Huang F. Z. & Wei Y. Y., etc. вважають, що ініціатива Китаю «Один пояс, один шлях» виходить за межі гегемонії геополітичної експансії і базується на рівноправній співпраці з іншими країнами, взаємовигідності та всебічному врахуванні внутрішніх і зовнішніх інтересів [7].

Das K. C. вважає, що ініціатива Китаю «Один пояс, один шлях» забезпечує платформу для країн, що розвиваються, на шляху покращення їх економічних умов за допомогою торгівлі та інвестицій [8].

Sarker M. N. I. вважає, що ініціатива — це історична ініціатива, яка тісно пов'язує людей у світі та забезпечує можливості для світового миру [9].

Ehizuelen M.O. & Abdi H.O. вважають, що ініціатива Китаю «Один пояс, один шлях» є основним змістом нової зовнішньої політики керівництва Китаю. План має на меті досягти зростання торгівлі та інвестицій за допомогою інфраструктурного зв'язку, що сприятиме Азії, Океанії, Європі та Африці. Країна починає новий шлях вищих темпів зростання та людського розвитку [10].

Міжнародні дослідники ініціативи мають різні думки. Вони в основному розглядають ініціативу Китаю «Один пояс, один шлях» як стратегічну загрозу. Китайські вчені напроти вважають, що Ініціатива «Пояс і шлях» є не лише стратегією внутрішнього економічного розвитку, а й міжнародною стратегією відкритості для зовнішнього світу, що має велике значення для світу.

Методика дослідження. У процесі написання статті були використані як загальнонаукові, так і спеціальні методи. Можна виокремити метод логічного й

історичного аналізу при дослідженні змін у часі характеру та форми реалізації Китаєм ініціативи «Один пояс, один шлях», метод компаративного аналізу при порівнянні поглядів іноземних та китайських науковців. Метод структурного аналізу було застосовано з метою систематизації всього комплексу питань діяльності ініціативи і класифікації.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на своє спільне історичне та культурне минуле, країни вздовж маршруту мають багатоетнічний і багатомовний склад з низьким ступенем фізичної, економічної та торговельної інтеграції. Відсутність взаємної довіри, тривала напруженість у питаннях кордонів, використання та розподіл природних ресурсів, а також різний рівень економічних показників на сьогодні ставили під загрозу розвиток справжнього регіонального співробітництва. На цьому тлі ідея китайської ініціативи щодо розвитку буде добре реалізована та сприяти міжурядовому співробітництву та контактам між людьми в регіоні.

Метою статті є визначення передумов, змісту та значення для світу ініціативи Китаю «Один пояс, один шлях», яка уособлює нову геостратегію глобалізації, для країн світу.

Виклад основного матеріалу. «Один пояс, один шлях» — це геостратегія Китаю в умовах складного міжнародного середовища. З одного боку, на Євразійському континенті стоять національні інтереси Китаю, і він повинен захищати свої основні інтереси для розвитку. З іншого боку, це також рішення Китаю прорвати стратегічну блокаду західних країн.

Євразійський континент завжди був стиком цивілізацій і воєн. Це породило не лише світові цивілізації Стародавнього Китаю, Стародавньої Індії та Стародавнього Вавилону та чудову культуру християнства, ісламу та буддизму, але також Першу та Другу світові війни. Поле битви було стратегічно важливим з давніх часів.

На думку Бжезінського, сучасного американського стратега, той, хто твердо контролює Євразію, може домінувати у світі [11]. Сьогодні в Євразії живе 75 % світового населення. Більшість національних інтересів Китаю, морських прав та інтересів, а також стратегічні вимоги зосереджені на Євразійському континенті. З одного боку, тут зосереджені економічні інтереси Китаю: згідно зі статистикою зовнішніх інвестицій Китаю за 2013 р., інвестиційний запас Китаю в Євразії становить 75,8 % світового інвестиційного фонду. У той же час, основні імпортери сирої нафти, торгові партнери та країни-джерела інвестицій та стратегічні партнери походять саме з Євразійського континенту [12].

З точки зору захисту ресурсів: Росія, Близький Схід і Центральна Азія забезпечують ресурсну підтримку економічного розвитку Китаю; з точки зору компліментарності промисловості: Південно-Східна Азія та Південна Азія здійснюють промисловий трансфер Китаю; з точки зору експортного ринку: Європа є величезним споживчим ринком Китаю та джерелом капіталу та технологій.

З часу реформування та відкриття в 1978 р. Китай активно інтегрувався в очолювану США міжнародну торговельно-фінансову систему і домогся великих досягнень. КНР не тільки стала другою за величиною економікою після Сполучених Штатів, але і є найбільшою державою-кредитором США. Зіткнувшись зі зростанням Китаю, США та інші західні країни мають власні думки та підходи. З одного боку, співпраця у взаємовигідних сферах, а з іншого боку, активно здійснюють стратегічне стримування Китаю. У військовій галузі Сполучені

Штати реалізують стратегію «Азіатсько-Тихоокеанського балансу» для зміцнення взаємозв'язку між військовою дислокацією та азіатськими союзниками та планують зібрати 60 % своїх військово-морських і повітряних сил, розміщених за кордоном в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні до 2020 р. [14]. За цієї ситуації простір стратегічного розвитку Китаю у Східній Азії стикається зі стратегічним стримуванням США та інших союзників. Для того, щоб розширити свій простір розвитку, Китай може лише просунутися на захід до Євразійського континенту.

Будь то захист національних інтересів Китаю чи прорив стратегічного оточення США та інших країн, пропозиція ініціативи «Один пояс, один шлях» — це розгляд геополітичних та економічних стратегій.

В теоретичному аспекті представляє інтерес дослідження передумов реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях», яка має складні історичні, теоретичні та реалістичні передумови, і вона тісно пов'язана з розвитком Китаю та світу.

Щодо історичної довідки, то сучасна ініціатива «Один пояс, один шлях» є спадщиною давнього Шовкового шляху «мирної співпраці, відкритості, толерантності, взаємного навчання, взаємної вигоди та взаємодії». Завдяки принципу взаємності можна доповнювати переваги один одного та жити в мирі.

Щодо теоретичного контексту, то в умовах складного міжнародного середовища неоліберальна теорія поступово стає непридатною, і для вирішення міжнародних проблем, особливо для слаборозвинених країн, потрібно пропонувати нові теоретичні рішення. З кінця «холодної війни» неолібералізм став основним напрямом міжнародної спільноти, але з розвитком часу неолібералізм створив багато проблем. Стрижнем неолібералізму є протидія втручання держави на економіку, а саме на ринок, сприяння збуту, глобальної лібералізації торгівлі, фінансовій лібералізації, пошуку максимального прибутку та підтримці політичного та економічного порядку західних країн. Сьогодні можна спостерігати, як розрив між багатими та бідними в капіталістичних країнах збільшується. Зокрема, фінансова криза 2008 р., європейська боргова криза, Brexit і зростання крайнього націоналізму в багатьох країнах породили невизначеність щодо розвитку світу, і люди висловлюють занепокоєння щодо перспективи економічної глобалізації.

У відповідь на фінансову кризу уряд Китаю запропонував 4 трлн юанів інвестицій в інфраструктуру. Влада відіграла провідну роль у врегулюванні наслідків кризи. За відносно короткий проміжок часу вона не лише відповіла на вплив фінансової кризи на Китай, але й породила розвиток китайської економіки та зміцнила її.

Сила Китаю також сприяла розвитку світової економіки. За допомогою власної практики Китай сприяв розвитку різних галузей промисловості та сприяв економічному розвитку. Згідно з недавнім дослідженням Азіатського банку розвитку, країни регіону хочуть зберегти поточний темп зростання. До 2030 р. потреби в інвестиціях у будівництво інфраструктури становитимуть 22,6 трлн дол. США, тобто щороку — 1,5 трлн дол. США. У цьому контексті Китай запропонував ініціативу «Один пояс, один шлях». Більшість країн, розташованих вздовж Єдиного поясу, є країнами третього світу з відносно відсталою інфраструктурою. Китай посилив будівництво інфраструктури в різних країнах так як держава має багатий досвід будівництва. У цьому сенсі стратегія «Один пояс, один шлях» — це «китайський план», запропонований для вирішення проблеми недостатньої глобалізації [15].

Авторське бачення реалістичного фону зводиться до того, що, судячи із загальної ситуації з станом економіки Китаю, з часу реформування та відкриття у 1978 р. економіка Китаю поступово переходила від швидкісного до середньошвидкісного темпу розвитку, а економічне зростання в той час було слабким. З точки зору координації внутрішнього регіонального розвитку Китаю, розвиток сходу та заходу Китаю є нерівномірним. Схід отримав більше дивідендів від реформ і відкриття, а розрив між багатими та бідними збільшився; з точки зору промислової структури, Китай перебуває у стратегічному періоді промислового оновлення та трансформації, і йому терміново потрібна промислова модернізація та структурна трансформація, щоб продовжувати сприяти економічному розвитку та передавати внутрішній надлишковий потенціал. Стратегія «Один пояс, один шлях» пов'язує євразійський континент через «зв'язок об'єктів». Беручи участь в інфраструктурному будівництві країн, що знаходяться на маршруті, технології передаються, створюючи умови для реструктуризації та модернізації промисловості. «Один пояс, один шлях» починається із західної частини Китаю, бере західну частину Китаю як кордон відкриття, врівноважує розвиток сходу та заходу Китаю та сприяє стабільному економічному зростанню.

З точки зору міжнародного середовища Китаю, зі змінами в міжнародній ситуації та постійним пристосуванням світової структури, Китай став найбільшою світовою торговою державою та другою за величиною економічною державою. Західні країни та інші країни намагаються стримувати розвиток Китаю. Прийнято стратегію «Азіатсько-Тихоокеанського ребалансування» і створено Угоду про транстихоокеанське партнерство, що продовжує розглядати Китай сильною і гегемонічною країною [16]. Маршрут «Один пояс, один шлях» є дотичним до 65 країн (рис. 1, табл. 1).

Було оприлюднено «Бачення та дії щодо сприяння спільному будівництву Економічного поясу Шовкового шляху та Морського шовкового шляху XXI століття» (далі — «Бачення») у березні 2015 р. «Бачення» висуває основний зміст співпраці між країнами, включаючи політичну комунікацію, зв'язок між об'єктами, безперешкодну торгівлю, фінансову інтеграцію, які стануть ключовими напрямками співпраці між країнами, що рухаються по маршруту.

Дане теоретичне дослідження, підкріпити наступним економічним аналізом і розрахунками.

Доля глобальних потоків прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у пунктах призначення країн-партнерів ініціативи після світової фінансової кризи колебалася в межах 35 %, а в 2017 р. країна-член цієї групи розподілила ПІІ на суму близько 600 мільярдів доларів США.

Крім того, прямі інвестиції з іноземних країн за рубіж склали майже 400 мільярдів доларів США — у 2017 р. або 25 % від усіх світових ПІІ, порівняно з менш ніж 10 % у 2000 р.

Східна Азія та Тихоокеанський регіон є основними одержувачами ПІІ, а також розподіляються їх відтоком. Європа та Центральна Азія займають друге місце. У цій країні країна-користувач із вищим рівнем доходів приваблює більше інвесторів і має більше шансів інвестувати за рубіж. На справді, за останні роки в країні з високим і середнім рівнем доходів прибуло 80 % притоку ПІІ і більше 90 % їх відтоку. Більшість інших країн коридору ініціативи, зокрема в країнах з низьким рівнем доходів, мають досить скудні показники залучення ПІІ.



Рис. 1. Два основних транспортних маршрути між Китаєм (Азією) з Європою та Африкою

Джерело: складено автором на основі даних McKinsey Company [8].

Таблиця 1

КРАЇНИ, ЧЕРЕЗ ЯКИХ ПРОХОДИТЬ МАРШРУТ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

Території	Країни
АСЕАН	Філіппіни, Бруней, В'єтнам, Камбоджа, Лаос, Таїланд, М'янма, Індонезія, Малайзія, Сінгапур
Східна Азія	Монголія
П'ять країн Центральної Азії	Таджикистан, Киргизстан, Туркменістан, Узбекистан, Казахстан
Вісімнадцять країн Західної Азії	Єгипет, Кіпр, Греція, Бахрейн, Кувейт, Катар, ОАЕ, Оман, Ємен, Саудівська Аравія, Палестина, Ізраїль, Ліван, Йорданія, Сирія, Туреччина, Ірак, Іран.
Вісім країн Південної Азії	Непал, Шрі-Ланка, Бутан, Мальдіви, Афганістан, Бангладеш, Пакистан, Індія
Шістнадцять країн Центральної та Східної Європи	Македонія, Болгарія, Румунія, Албанія, Сербія, Чорногорія, Боснія і Герцеговина, Хорватія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Чехія, Латвія, Естонія, Литва, Польща.
Сім країн Співдружності Незалежних Держав	Молдова, Вірменія, Азербайджан, Грузія*, Білорусь, Україна**, Росія.

* Грузія вийшла із СНД у 2009 р.;** Україна вийшла із СНД у 2018 р.

Джерело: складено автором на основі даних McKinsey Company [].

Що стосується торгівлі між країнами ініціативи то можемо спостерігати таке.

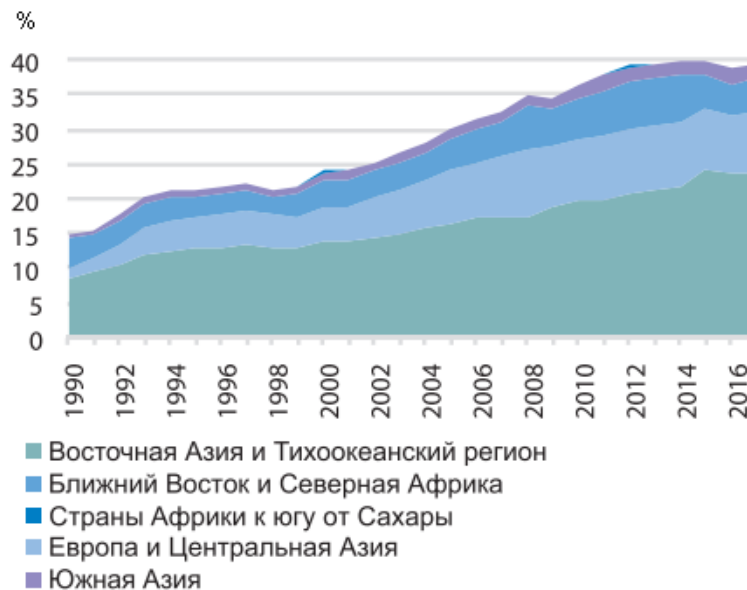


Рис. 2. Торговля в країнах ініціативи, по регіонах, 1990-2016 рр.

Джерело: побудовано автором на основі власних досліджень.

У 2017 р. на частку країн коридору ініціативи довелося майже 40 % світового експорту товарів, що майже в п'ять разів перевищує показник 2000 р. Разом з тим, за цим вражаючим зростанням торгівлі ховаються значні диспропорції (рис. 2). На частку експорту країн Східної Азії та Тихоокеанського регіону, а також Європи і Центральної Азії в даний час припадає понад 80 % експорту товарів країн ініціативи. Незважаючи на те, що частка країн Південної Азії, Близького Сходу і Північної Африки, а також двох країн, розташованих на південь від Сахари, в світовому експорті зросла з середини 2000-х рр., вартість їх експорту набагато нижче, ніж вартість експорту Європи і Центральної Азії, а особливо Східної Азії і Тихоокеанського регіона.

Дані по торгівлі показують, що в групі країн-учасниць ініціативи в цілому вже більше десятиліття спостерігається неухильне зростання її значущості як пункту призначення для китайського експорту (рис. 3). На ці країни в сукупності довелося близько 40 % загального експорту товарів Китаю в 2017, що майже на 9 процентних пунктів вище, ніж у 2001 р.

Приріст частки країн ініціативи в китайському експорті товарів, пов'язаних з інфраструктурою, склав 11 процентних пунктів, а приріст частки країн коридору ОПОП в експорті з Китаю заліза і сталі склав 16 %. Досягнення були обумовлені, в основному, за рахунок країн стратегії, де будуються або плануються проекти транспортної інфраструктури. У 2017 р. на ці країни припадало 27 і 37 % китайського експорту товарів, пов'язаних з інфраструктурою, а також заліза і сталі.

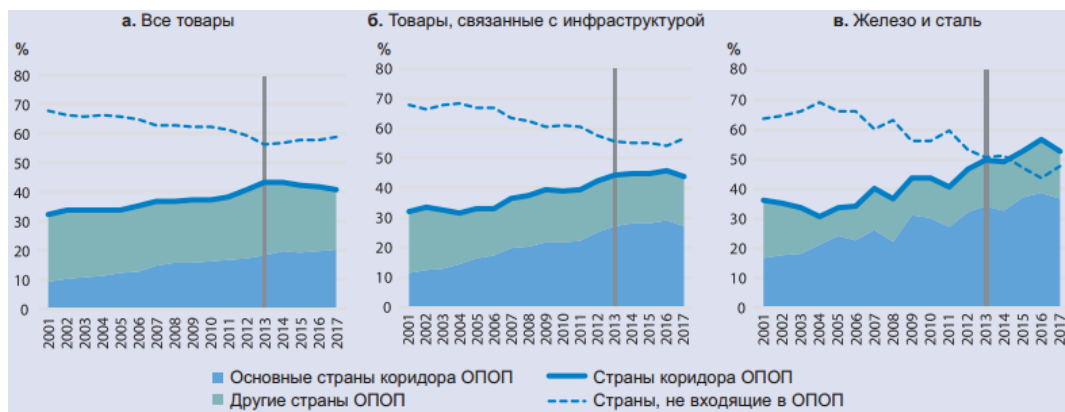


Рис 3. Частка країн коридору в експорті Китаю, за типами товарів, 2001-2017 рр.

Джерело: побудовано автором на основі власних досліджень.

1. Політична комунікація: мається на увазі посилення багаторівневої співпраці між урядами та різними урядовими відомствами, зміцнення політичної взаємної довіри та забезпечення гарантій плавного просування конкретних проєктів. Крім того, країни вздовж Поясу і Дороги можуть своєчасно підтримувати комунікацію та взаємодіяти між собою щодо стратегій економічного розвитку та контрзаходів для досягнення консенсусу та координації проблем, що виникають у процесі співпраці.

2. Підключення об'єктів: на основі поваги суверенітету та проблем безпеки відповідних країн, країни вздовж маршруту повинні посилити зв'язок систем планування інфраструктури та систем технічних стандартів, спільно сприяти будівництву міжнародних магістральних доріг і поступово формувати зв'язок між азіатськими субрегіонами та Азією, Європою та Африкою. По-перше, посилити співпрацю у взаємозв'язку енергетичної інфраструктури, спільно підтримувати безпеку транспортних каналів, таких як нафто- і газопроводи, сприяти будівництву транскордонних каналів електропередачі та передачі, а також активно здійснювати співпрацю в модернізації регіональних електромереж. По-друге, спільно сприяти будівництву транскордонних оптичних кабелів та інших магістральних мереж зв'язку, покращити рівень взаємозв'язку міжнародних комунікацій і згладити інформаційний шовковий шлях. Прискорити будівництво двосторонніх транскордонних оптичних кабелів, планувати будівництво міжконтинентальних підводних оптичних кабельних проєктів, вдосконалювати повітряні (супутникові) інформаційні канали та розширювати обмін інформацією.

3. Зв'язок у торгівлі: інвестиції та торговельне співробітництво є ключовим змістом будівництва «Один пояс, один шлях». Доцільно зосередитись на дослідженні та вирішенні питань інвестування та сприяння торгівлі, усунення інвестиційних і торгових бар'єрів, побудові доброго ділового середовища в регіоні та країнах, а також активному обговоренню створення з країнами та регіонами зон вільної торгівлі для стимулювання звільнення потенціалу співпраці та розширення співпраці. По-перше, країни вздовж «Один пояс, один шлях» повинні посилити митну співпрацю з питань обміну інформацією, взаємного визнання

нагляду та взаємодопомоги в правоохоронній діяльності, а також двостороннього та багатостороннього співробітництва в області інспекції та карантину, сертифікації та акредитації, стандартних вимірювань, статистичної інформації тощо. Сприяти набуттю чинності та імплементації Угоди СОТ про сприяння торгівлі. Поліпшити умови митного оформлення прикордонних портів, прискорити будівництво «єдиних вікон» у прикордонних портах, зменшити витрати на митне оформлення та вдосконалити можливості митного оформлення. Посилити співпрацю в галузі безпеки та сприяння ланцюгу поставок, сприяти координації транскордонних процедур регулювання, сприяти Інтернет-верифікації перевірок та сертифікатів карантину та здійснювати взаємне визнання «автентифікованих бізнес-операторів» (АЕО). Знизити нетарифні бар'єри, спільно покращити прозорість технічних торгових заходів і підвищити рівень лібералізації та спрощення процедур торгівлі. По-друге, розширити торгові площі, оптимізувати структуру торгівлі, використати нові точки зростання в торгівлі та сприяти торговому балансу. Створити та вдосконалити систему сприяння торгівлі послугами, консолідувати та розширити традиційну торгівлю та енергійно розвивати сучасну торгівлю послугами. Органічно поєднувати інвестиції та торгівлю та використовувати інвестиції для стимулювання розвитку торгівлі. По-третє, пришвидшити процес сприяння інвестиціям та усунути інвестиційні бар'єри. Посилити двосторонні угоди про захист інвестицій та переговори щодо уникнення угод про подвійне оподаткування для захисту законних прав та інтересів інвесторів. По-четверте, розширити сфери взаємних інвестицій, здійснити поглиблену співпрацю в галузі сільського господарства, лісового господарства, тваринництва та рибальства, сільськогосподарської техніки та виробництва та переробки сільськогосподарської продукції, а також активно сприяти морській аквакультури, риболовлі в океані, переробці водних продуктів, опріснення морської води, виробництву морських біофармацевтичних препаратів, технологіям морського машинобудування, промисловості із захисту навколишнього середовища та співпраці у таких сферах, як морський туризм. Збільшити співпрацю у дослідженні та розробці традиційних енергетичних ресурсів, таких як вугілля, нафта та газ і металеві корисні копалини, активно сприяти співробітництву у галузі чистої та відновлюваної енергетики, таких як гідроенергетика, атомна енергетика, енергія вітру та сонячна енергія, сприяти співпраці у переробній галузі та трансформація енергетичних ресурсів на місці, що формують інтеграцію енергетичних ресурсів на всіх рівнях хімічної промисловості. Посилити співпрацю в галузі технологій глибокої переробки енергетичних ресурсів, обладнання та інженерних послуг.

По-п'яте, сприяти співробітництву в галузях, що розвиваються, та країнам уздовж Поясу та Дороги посилювати поглиблене співробітництво в галузі інформаційних технологій нового покоління, біології, нової енергетики, нових матеріалів та інших галузей, що розвиваються, відповідно до принципів додаткових переваг та взаємної вигоди та сприяти створенню механізму співпраці венчурного капіталу.

Шосте, оптимізувати структуру розподілу праці в промисловому ланцюзі, сприяти скоординованому розвитку вищих і нижчих виробничих ланцюгів і суміжних галузей, заохочувати створення науково-дослідних і дослідницьких робіт, виробничих і маркетингових систем, а також посилювати допоміжні мо-

жливості та всебічну конкурентоспроможність регіональних галузей. Розширити взаємне відкриття галузей послуг і сприяти прискореному розвитку регіональних галузей послуг.

4. Фінансування капіталу. Капітальне фінансування є важливою підтримкою для будівництва «Один пояс, один шлях». Поглибити фінансову співпрацю та просунути побудову азіатської системи стабільності валюти, системи інвестицій та фінансування та кредитної системи є одним із основних завдань проекту. Розширити сферу та масштаби двосторонніх валютних свопів і розрахунків у країнах, що знаходяться на маршруті. Сприяти відкриттю та розвитку азіатського ринку облігацій. Спільно просувати підготовку до створення Азіатського банку інфраструктурних інвестицій та Банку розвитку БР.С, а зацікавлені сторони проведуть консультації щодо створення фінансової установи Шанхайської організації співпраці. Необхідно прискорити створення та функціонування Фонду Шовкового шляху. Поглибити практичну співпрацю між Банківським консорціумом Китай-АСЕАН і Банківським консорціумом Шанхайської організації співпраці та розвивати багатостороннє фінансове співробітництво у формі синдікованих позик і банківських кредитів.

Посилити співпрацю у сфері фінансового нагляду, сприяти підписанню меморандуму про взаєморозуміння щодо двосторонньої співпраці у сфері нагляду та поступово налагодити ефективний механізм нагляду та координації в регіоні. Удосконалити інституційні механізми реагування на ризики та управління кризовими ситуаціями, побудувати регіональну систему раннього попередження про фінансові ризики та сформувати механізм обміну та співпраці для вирішення транскордонних ризиків та управління кризами. Посилити транскордонний обмін та співпрацю між департаментами кредитного управління, агенціями кредитної звітності та рейтинговими агенціями.

5. Люди. Розвиток людей є соціальною основою ініціативи «Один пояс, один шлях». Необхідно налагоджувати дух дружби та співпраці на Шовковому шляху, а також широко здійснювати культурні обміни, академічні обміни, обмін талантами та співпрацю, співпрацю із ЗМІ, молодіжні та жіночі обміни, волонтерські послуги тощо, щоб закласти міцну основу побудову громадської думки щодо поглиблення двостороннього та багатостороннього співробітництва.

Заходи, які являються актуальними в покращенні комунікації між людьми є наступними. По-перше, необхідно розширювати масштаби обміну студентів між собою та здійснювати співпрацю в діючих школах. Китай щорічно надає 10 000 державних стипендій країнам, які рухаються по маршруту. Країни, що рухаються по маршруту, будуть взаємно проводити культурні роки, мистецькі фестивалі, кінофестивалі, тижні телебачення та книжкові ярмарки, співпрацюватимуть у створенні та перекладі радіо-, кіно- та телевізійних драм, спільно подаватимуть документи на світову культурну спадщину. По-друге, необхідно посилити туристичну співпрацю, розширити масштаби туризму, організувати тижні туризму, рекламні місяці та інші заходи, спільно створювати міжнародні туристичні маршрути та спрощувати візові умови для туристів. Сприяти співпраці у круїзному туризмі на морському шовковому шляху 21 століття. Активно проводити заходи зі спортивного обміну та підтримувати країни за маршрутом для участі у найбільших міжнародних спортивних заходах. По-третє, необхідно посилити співпрацю з сусідніми країнами у сферах передачі інфор-

мації про епідемії інфекційних хвороб, обміну технологіями профілактики та контролю та професійного навчання персоналу, покращувати здатність співпрацювати у вирішенні надзвичайних ситуацій у галузі охорони здоров'я та розширити співпрацю у галузі традиційної медицини. По-четверте, посилити науково-технічне співробітництво, спільно будувати спільні лабораторії (науково-дослідні центри), міжнародні центри трансферу технологій та центри морського співробітництва, сприяти обміну науково-технічним персоналом, співпрацювати у великих науково-технічних дослідженнях та спільно вдосконалювати наукові та технологічні інновації можливості.

По-п'яте, необхідно відігравати повною мірою роль мосту в обмінах між політичними партіями та парламентами. Здійснювати державні місії заради співпраці. По-шосте, посилити обмін та співпрацю між неурядовими організаціями в країнах, що проходять по маршруту, зосереджуючи увагу на людях що потребують допомоги, та широко здійснювати різні благодійні заходи, такі як освіта та безкоштовне медичне обслуговування для окремих верств населення. Посилити міжнародний обмін та співпрацю культурних медіа, активно використовувати онлайн-платформи та використовувати нові засоби масової інформації для створення гармонійного та доброзичливого середовища громадської думки.

Згадана політична комунікація, зв'язок між об'єктами, безперешкодна торгівля, фінансовий зв'язок і взаємозв'язок між людьми «Один пояс, один шлях» має загальний зміст співпраці з країнами, що рухаються по маршруту. Конкретний план також включає будівництво шести основних економічних коридорів (рис. 4).

The six corridors are:

- China-Pakistan
- New Eurasia Land Bridge
- China-Mongolia-Russia
- China-Indochina Peninsula
- Bangladesh-China-India-Myanmar
- China-Central Asia-West Asia

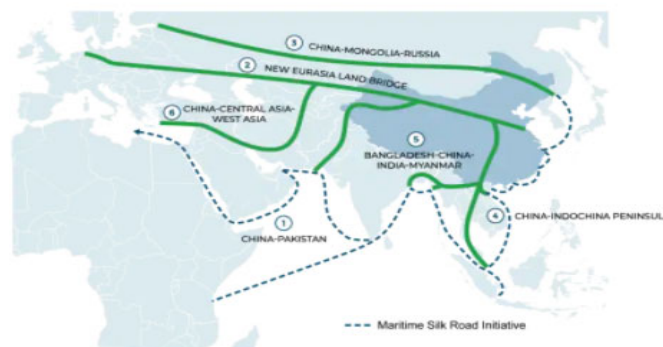


Рис. 4. Шість основних економічних коридорів ініціативи «Один пояс, один шлях»

Джерело: побудовано автором на основі власних досліджень.

По-перше, Китайсько-Пакистанський економічний коридор. По-друге, Новий Євразійський континентальний міст, також відомий як «Другий Євразійський континентальний міст», — це міжнародна залізнична транспортна магіст-

раль від міста Ляньюньган у провінції Цзянсу до порту Роттердам у Нідерландах. Сухопутний міст проходить через 7 провінцій Цзянсу, Аньхой, Хенань, Шеньсі, Ганьсу, Цинхай і Сіньцзян до кордону Алашанькоу між Китаєм і Казахстаном. Після виїзду з країни можна дістатися до порту Роттердам у Нідерландах 3 маршрутами. Середня лінія з'єднана з Російською залізничною станцією дружби та входить у російську залізничну мережу, проходячи через Смоленськ, Брест, Варшаву, Берлін і Роттердамський порт у Нідерландах. Загальна довжина становить 10900 км, і вона включає понад 30 країн і регіонів світу. По-третє, економічний коридор розділений на два шляхи: один — з Північного Китаю, Пекіна, Тяньцзіня, Хебея до Хоххота, а потім до Монголії та Росії; другий — від Даляня, Шеньяна, Чанчуня, Харбіна до Маньчжоулі та Росії на північному сході. Чита. Два коридори взаємодіють і доповнюють один одного, утворюючи новий економічний пояс відкритого розвитку, спільно відомий як Економічний коридор Китай-Монголія-Росія. По-четверте, економічний коридор Китайсько-Індокитайського півострова. Півострів Індокитай — один з трьох основних півостровів на півдні Азії. Він розташований між Китаєм і південно-азіатським субконтинентом, межує з Бенгальською затокою, Андаманським морем і Малаккською протокою на заході та Південно-Китайським морем у Тихому океані на сході. Це міст між Східною Азією та островами. По-п'яте, економічний коридор Бангладеш, Китай, Індія та М'янма. Основний шлях починається з південно-західного регіону Китаю, з'єднує східну Індію, М'янму і, нарешті, з'єднує Бангладеш. По-шосте, економічний коридор Китай-Центральна Азія-Західна Азія. Економічний коридор Китай-Центральна Азія-Західна Азія відходить від Сіньцзяна і досягає Перської затоки, узбережжя Середземного моря та Аравійського півострова. В ньому беруть участь в основному п'ять країн Центральної Азії (Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменістан), Іран, Туреччина та інші країни.

Значення впровадження стратегії для Китаю та країн, що знаходяться на цьому шляху.

1. Значення програми «Один пояс, один шлях» для країн уздовж маршруту.

Перша Ініціатива «Один пояс, один шлях» полягає у фінансовій гарантії країнам, що проходять по маршруту, та сприяє будівництву інфраструктури. З метою сприяння будівництву інфраструктури в країнах, розташованих уздовж шляху, Китай послідовно пропонував створити Фонд Шовкового шляху та Азіатський банк інфраструктурних інвестицій. Станом на 2020 р. Азіатський банк інфраструктурних інвестицій інвестував у 108 великомасштабних проектів із загальним обсягом інвестицій 22,02 млрд дол. США. Азіатський банк інфраструктурних інвестицій виріс із 57 членів-засновників до 103 членів на шести континентах, поступаючись лише за цим показником Світовому банку [6]. Він послідовно інвестував у проект модернізації та розширення розподілу електроенергії в Бангладеш, національний проект модернізації траси в Індонезії та шосе М-4 в Пакистані. У той же час Фонд Шовкового шляху також зробив внесок у країни, які пролягають по маршруту. Станом на 2020 р. Фонд Шовкового шляху підписав 47 проектів різного типу, в основному на основі інвестицій в акціонерний капітал, із загальним обсягом інвестицій у розмірі 17,8 млрд доларів США, що охоплюють численні райони вздовж «Один пояс, один шлях». Країна [17]. Інвестиційні проекти Азіатського банку інфраструктури та Фонду

Шовкового шляху значно покращили місцеву інфраструктуру, покращили життєве середовище місцевих жителів та сприяли розвитку місцевого ділового середовища. По-друге, будівництво транспортного коридору «Один пояс, один шлях» значно покращить торгівлю країн-учасниць, розширить іноземні інвестиції та покращить рівень життя громадян.

Згідно з Ініціативою «Один пояс, один шлях», було визначено шість економічних коридорів: Китай-Монголія-Росія, Новий Євразійський континентальний міст, Економічний коридор Китай-Центральна Азія-Західна Азія, Економічний коридор Китай-Індокитайський півострів та Китай-Пакистан Економічний коридор та Економічний коридор Бангладеш — Китай — Індія — М'янма.

З точки зору скорочення часу: час перевезення товарів по маршруту може бути скорочений до 12 %, а час перевезення в інших частинах світу буде скорочено в середньому на 3 %, що свідчить про те, що і країни-регіони, що беруть участь у Дорожній ініціативі, також отримають від цього вигоду.

З точки зору торгівлі: темпи економічного зростання економік уздовж економічного коридору «Один пояс, один шлях» становитимуть від 2,8 % до 9,7 %, а темпи приросту світової торгівлі становитимуть від 1,7 % до 6,2 %.

Що стосується інвестицій та зменшення бідності: через взаємозв'язок транспорту, топрямі іноземні інвестиції в країни з низьким і середнім рівнем доходу вздовж шляху збільшаться на 7,6 %. Транспортний проект «Один пояс, один шлях» допоможе 7,6 мільйонам людей позбутися крайньої бідності населення [18].

По-третє, Ініціатива «Один пояс, один шлях» пропонує нові ідеї та нові рішення для глобалізації країн, що знаходяться на цьому шляху.

Оглядаючись на історію глобалізації, ми можемо спостерігати, що хвиля глобалізації вперше з'явилася в західноєвропейських країнах, представлених Великобританією. Вони відкрили нові маршрути судноплавства і здійснили колоніальну експансію, дозволивши світовому ринку розвиватися, а потім промислові товари експортувались, що поступово формувало світовий ринок, а потім колоніальне правління дозволило подальше розширення товарної торгівлі, аж до глобалізації торгівлі до Другої світової війни [19].

Промислова глобалізація, представлена Сполученим Королівством, сприяла розвитку глобальної торгівлі, а також призвела до глобалізації капіталу, культури та політичних систем, що дозволило індустріальній цивілізації поступово замінити цивілізацію сільського господарства та значно звільнити робочу силу. Однак глобалізація Сполученого Королівства супроводжувалася відкриттям торгових воріт потужними кораблями та артилерією, а також нерівним колоніальним управлінням, вбивствами, експлуатацією та утиском корінного населення.

Друга хвиля глобалізації спостерігалася в США. Після Другої світової війни Сполучені Штати піднялися і поступово створили повоєнну систему, таку як Бреттон-Вудська система, підписання тарифів і торгових угод та реалізація плану Маршалла. США сформували глобалізацію, зосереджену на Сполучених Штатах через правила та системи. Бреттон-Вудська система дозволила долару США замінити британський фунт як світову валюту і створила економічну систему лібералізації капіталу та лібералізацію іноземної валюти, яка забезпечувала інституційні фінансові гарантії відновлення післявоєнної економіки. Завдяки

своїй економічній та військовій потужності після війни Сполучені Штати сформулювали тарифні та торговельні правила і займають домінуюче становище в торговельній угоді. За допомогою плану Маршалла, втручаючись у внутрішню економіку західноєвропейських країн, поширюючи політичні системи та цінності, щоб протистояти Радянському Союзу, таким чином починаючи «прелюдію» до холодної війни.

У другому десятилітті 21 ст. Китай запропонував новий план глобалізації. Завдяки ідеї побудованій на спільних інтересах та спільній відповідальності та спільній історичній спадщині Китай змінив план Сполучених Штатів щодо обмеження та заборони щодо інших країн шляхом формулювання конкретних уніфікованих правил, що дозволяють співпрацю країн засновану на більшій гнучкості. Китай дотримується принципів широких консультацій, спільного внеску та спільних вигод для взаємної вигоди та спільного розвитку, що абсолютно відрізняється від американського «плану Маршалла» щодо примусового втручання у внутрішні справи інших країн. Китайський «Один пояс, один шлях» перетворив інвестиційні та торгові відносини між країнами на взаємовигідні відносини. Нехай більше країн, що розвиваються, мають користь від плодів розвитку глобалізації. З цієї точки зору, Ініціатива «Один пояс, один шлях» пропонує глобалізаційні рішення для країн на цьому шляху.

2. Значення Ініціативи «Один пояс, один шлях» для Китаю. По-перше, згадана ініціатива сприяє подальшому поглибленню реформ Китаю, збалансованому розвитку внутрішньої економіки та реалізації нового економічного зростання.

Оскільки Китай реалізував стратегію «Один пояс, один шлях» з метою сприяння співпраці з країнами на цьому шляху, глибина і широта реформ були ще більше збільшені. Розширення сфери послуг було розширено, обробна промисловість в основному лібералізована, доступ до сільського господарства та енергетичних ресурсів послаблений, реформи в галузі інвестицій та фінансування, фіскального та податкового оподаткування та фінансів поглиблені, національні та пілотні зони вільної торгівлі переглянуті. Ділове середовище значно покращилося. У бізнес-звіті Світового банку за 2019 р. загальний рейтинг Китаю підвищився на 32 місця порівняно з минулим роком, посівши 46 місце [20].

З часу реформування та відкриття в 1978 р. східні прибережні райони Китаю створили спеціальні економічні зони та взяли на себе ініціативу у відкритті, досягненні економічного розвитку та процвітаючого життя. Однак центральні та західні регіони Китаю та прикордонні райони завжди були внутрішніми територіями, які ще не були відкриті, і економічний розвиток відставав, а розрив на сході поступово збільшувався. Ініціатива «Один пояс, один шлях» розглядає західну частину Китаю як вікно у зовнішній світ та сприяє торгівлі та економічному розвитку в центральних і західних регіонах. Загальний обсяг економічної продукції досяг 21 трлн. Більшість із них — країни, що розвиваються, і знаходяться в періоді зростання економічного розвитку. Простір для зовнішньої торгівлі та економічного співробітництва сприяє реалізації нового зростання в економіці Китаю [21].

По-друге, Ініціатива «Один пояс, один шлях» заклала міцну основу для національної економічної безпеки, захисту соціальної стабільності та сприяння етнічній єдності. Швидкий економічний розвиток Китаю невіддільний від споживання енергетичних ресурсів. Китай імпортує велику кількість енергії з

Центральної Азії та Близького Сходу. Безпека транспорту енергетичних ресурсів є центром забезпечення національної економічної безпеки Китаю. Від 70 % до 80 % імпорту нафти Китаю йде через Ормузьку та Малаккську протоки. Після економічного блокування це серйозно вплине на національну економічну безпеку Китаю [22]. Впровадження «Морського шовкового шляху» допоможе Китаю зменшити свою залежність від Південно-Китайського моря та Малаккської протоки, тим самим знизивши ступінь ризику [23]. Ініціатива «Один пояс, один шлях» ще більше відкриє прикордонну торгівлю, тим самим сприяючи збільшенню зайнятості та збільшенню кількості місцевих жителів.

По-третє, Ініціатива «Один пояс, один шлях» — це основна стратегічна схема реагування на зміни у світовому ландшафті.

Сьогодні світ зазнає великих змін, небачених за століття. З точки зору загальної міжнародної структури, вона перебуває в критичний період серйозних глобалізаційних процесів. З економічної точки зору Китай, Індія, Росія, ПАР та інші країни БРІКС (від англ. Brazil, Russia, India, China, South Africa — «Бразилія, Росія, Індія, Китай, Південна Африка»). пережили швидке економічне зростання. Зокрема, Китай, який уже є найбільшою світовою торговою державою та другою за величиною економікою, поступово увійшов у центр світової економіки. США, Західна Європа та інші країни уповільнили економічне відновлення через економічну кризу та європейську боргову кризу. Щоб стримувати мирний підйом Китаю, США та інші західні країни застосували різні засоби стримування розвитку. Для того, щоб прорвати облогу, Китай реалізував ініціативу «Один пояс, один шлях», щоб створити спільноту інтересів з більш ніж 60 країнами вздовж маршруту з загальним населенням 4 мільярди, зменшивши залежність від розвинених країн та зв'язавши Азію та Європу [24].

Висновки. Ініціатива «Один пояс, один шлях» є базисом для забезпечення успішного впровадження реформ і відкритості для країн, що являються учасниками ініціативи. За допомогою механізму ініціативи є можливим передача внутрішнього Китайського надлишкового потенціалу у вигляді ресурсної бази. Це допоможе досягти модернізації промислової структури, збільшити збалансованість торгівлі та розвитку між Сходом і Заходом Китаю та зменшити геополітичний вплив США та інших західних країн на Китай. Запропонована ініціатива в деякій мірі означає стратегічне стримування країн Заходу. Це не «план Маршалла» великої державної конкуренції та антагонізму класів у нову еру, а також не економічна агресія. Ця ініціатива базується на політичній комунікації, підключенні нових інфраструктурних об'єктів, безперешкодній торгівлі, фінансовому зв'язку та культурному обміну. Це має велике значення для Китаю та світу: для Китаю це забезпечило економічну безпеку, соціальну стабільність, економічний розвиток та врегулювання геополітичну ситуацію, а для країн, які є учасниками ініціативи, це дало можливість збільшити обсяг торгівлі, інвестицій, розбудови інфраструктури та зменшити бідність.

Література

1. Cai P. (2017) Understanding China's belt and road initiative: APA.
2. Li M. (2020) The Belt and Road Initiative: geo-economics and Indo-Pacific security competition. International Affairs, 96(1): APA.- 169-187.

3. Zhou W, Esteban M. (2018) Beyond balancing: China's approach towards the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 27(112): APA.- 487-501.
4. Winter T. (2020) Silk road diplomacy: Geopolitics and histories of connectivity. *International Journal of Cultural Policy*, 26(7): APA.- 898-912.
5. The New Silk Road: China's Marshall Plan? — [Электронный ресурс]. — Режим доступа до ресурса: <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>
6. Hao W, Shah S M A, Nawaz A, et al. (2020) The Impact of Energy Cooperation and the Role of the One Belt and Road Initiative in Revolutionizing the Geopolitics of Energy among Regional Economic Powers: An Analysis of Infrastructure Development and Project Management: APA.
7. HUANG F, WEI Y. (2019) The Belt and Road Initiative and Construction: Transcending Traditional Geopolitics. *Jilin University Journal Social Sciences Edition*: APA.
8. Das K C. (2017) The making of one belt, one road and dilemmas in South Asia. *China Report*, 53(2): APA.-125-142.
9. Sarker M N I, Hossin M A, Yin X, et al. (2018) One belt one road initiative of China: implication for future of global development[J]. *Modern Economy*, 9(4): APA.-623-638.
10. Ehizuelen M M O, Abdi H O. (2018) Sustaining China-Africa relations: Slotting Africa into China's one belt, one road initiative makes economic sense. *Asian Journal of Comparative Politics*, 3(4): APA.- 285-310.
11. Brzezinski Z K. *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*. New York: Basic Books.1997
12. Du Debin, Ma Yahua.(2015),Yidai yilu:zhonghua mingzu fuxingde diyuandazhanlue[J]. "One Belt One Road": the geopolitical strategy for the rejuvenation of the Chinese nation[J]DILi YANJIU 1005-1014.
13. Zheng Zhongyi, Zhang Junzhen, Dong Wenfeng. Deployment of China's strategy passage at sea. *Navigation of China*. 2012, 35(2): 55-59.
14. XINHUA WANG Meiguo zaiping heng'dailai le shenme?[What does Xinhuanet's U.S. rebalance bring?].2016. http://www.xinhuanet.com/mil/2016-10/16/c_129324029.htm
15. Hu Jianhua(2017)Cong sange weidu zhunque bawo "yidai yilu"jingshenshizhi[Accurately grasp the spiritual essence of the "Belt and Road" from three dimensions.] [J].Dangdai guangxi, 2017,3
- 16.“. Mao Liangsheng(2017).Yidai yilu zhanluede shidai beijing ,neihan shizhi ji xianshi yiyi.[The era background, essence and practical significance of the "one Belt and one Road" strategy] Sheke zengheng.
- 17.Liu Hongxia, Yu Jiaxin, Zou Duowei(2021) Xinhua wang-chuangtou wunian,yatouhang chengjidan lingren zhumu.[Xinhuanet-After five years of establishment, the AIIB's report card is eye-catching]
- 18.Chengli liunian lai ,silu jijin wei yidai yilu gongxian le guoshaoqian?[In the six years since its establishment, how much has the Silk Road Fund contributed to the "One Belt and One Road" initiative?] https://www.sohu.com/a/427216384_731021.(2020)
- 19.WORLD BANK.2019 «Yi dai yilu jingji xue:jiaotong zoulang de jiyu yu tiaozhan»[Economics of One Belt One Road: Opportunities and Risks of Transportation Corridor]
20. Zhang Yongqing(2018), yidai yilu changyi:zhongguo jingyan,guoji fangan,shijie gongxian.[The Belt and Road Initiative: China's experience, international solutions, world contributions]
- 21.Xiao Weiming(2019) Yidai yilu changyi dui zhongguo he shijie yiyizhongda[The "One Belt and One Road" initiative is of great significance to China and the world]
22. Lu Nanquan(2015).zhongguo changdao yidaiyilu zhanluede yiyi yufengxian.[Significance and risks of China's advocacy of the "One Belt, One Road" strategy] 1(12):93
- 23.Lin Boqiang(2019)Zhongguo nengyuan anquan mianlin sanda tiaozhan.[China's energy security faces three major challenges] *Nengyuan sikao diyi caijing*.

24. Mao Liangsheng(2017).Yidai yilu zhanluede shidai beijing ,neihan shizhi ji xianshi yiyi.[The era background, essence and practical significance of the "one Belt and one Road" strategy] Sheke zengheng

References

1. Cai P. (2017) Understanding China's belt and road initiative: APA.
- 2.Li M. (2020) The Belt and Road Initiative: geo-economics and Indo-Pacific security competition. *International Affairs*, 96(1): APA.- 169-187.
3. Zhou W, Esteban M. (2018) Beyond balancing: China's approach towards the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 27(112): APA.- 487-501.
4. Winter T. (2020) Silk road diplomacy: Geopolitics and histories of connectivity. *International Journal of Cultural Policy*, 26(7): APA.- 898-912.
- 5.The New Silk Road: China's Marshall Plan? <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>
6. Hao W, Shah S M A, Nawaz A, et al. (2020) The Impact of Energy Cooperation and the Role of the One Belt and Road Initiative in Revolutionizing the Geopolitics of Energy among Regional Economic Powers: An Analysis of Infrastructure Development and Project Management: APA.
7. HUANG F, WEI Y. (2019) The Belt and Road Initiative and Construction: Transcending Traditional Geopolitics. *Jilin University Journal Social Sciences Edition*: APA.
8. Das K C. (2017) The making of one belt, one road and dilemmas in South Asia. *China Report*, 53(2): APA.-125-142.
9. Sarker M N I, Hossin M A, Yin X, et al. (2018) One belt one road initiative of China: implication for future of global development[J]. *Modern Economy*, 9(4): APA.-623-638.
10. Ehizuelen M M O, Abdi H O. (2018) Sustaining China-Africa relations: Slotting Africa into China's one belt, one road initiative makes economic sense. *Asian Journal of Comparative Politics*, 3(4): APA.- 285-310.
- 11.Brzezinski Z K. *The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives*. New York: Basic Books.1997
12. Du Debin, Ma Yahua.(2015),Yidai yilu:zhonghua mingzu fuxingde diyuandazhanlue[J] . "One Belt One Road": the geopolitical strategy for the rejuvenation of the Chinese nation[J]DILi YANJIU 1005-1014.
- 13.Zheng Zhongyi, Zhang Junzhen, Dong Wenfeng. Deployment of China's strategy passage at sea. *Navigation of China*. 2012, 35(2): 55-59.
14. XINHUA WANG Meiguo zaiping heng'dailai le shenme?[What does Xinhuanet's U.S. rebalance bring?].2016. http://www.xinhuanet.com/mil/2016-10/16/c_129324029.htm
- 15.Hu Jianhua(2017)Cong sange weidu zhunque bawo "yidai yilu"jingshenshizhi[Accurately grasp the spiritual essence of the "Belt and Road" from three dimensions.] [J].Dangdai guangxi, 2017,3
- 16.“. Mao Liangsheng(2017).Yidai yilu zhanluede shidai beijing ,neihan shizhi ji xianshi yiyi.[The era background, essence and practical significance of the "one Belt and one Road" strategy] Sheke zengheng.
- 17.Liu Hongxia, Yu Jiaxin, Zou Duowei(2021) Xinhuaawang-chuangtou wunian,yatouhang chengjidan lingren zhumu.[Xinhuanet-After five years of establishment, the AIIB's report card is eye-catching]
- 18.Chengli liunian lai ,silu jijin wei yidai yilu gongxian le guoshaoqian?[In the six years since its establishment, how much has the Silk Road Fund contributed to the "One Belt and One Road" initiative?] https://www.sohu.com/a/427216384_731021.(2020)
- 19.WORLD BANK.2019 «Yi dai yilu jingji xue:jiaotong zoulang de jiyu yu tiaozhan»[Economics of One Belt One Road: Opportunities and Risks of Transportation Corridor]

20.Zhang Yongqing(2018), yidai yilu changyi:zhongguo jingyan,guoji fangan,shijie gongxian.[The Belt and Road Initiative: China's experience, international solutions, world contributions]

21.Xiao Weiming(2019) Yidai yilu changyi dui zhongguo he shijie yiyizhngda[The "One Belt and One Road" initiative is of great significance to China and the world]

22.Lu Nanquan(2015).zhonguo changdao yidaiyilu zhanluede yiyi yufengxian.[Significance and risks of China's advocacy of the "One Belt, One Road" strategy] 1(12):93

23.Lin Boqiang(2019).Zhongguo nengyuan anquan mianlin sanda tiaozhan.[China's energy security faces three major challenges] Nengyuan sikao diyi caijing.

24.Mao Liangsheng(2017).Yidai yilu zhanluede shidai beijing ,neihan shizhi ji xianshi yiyi.[The era background, essence and practical significance of the "one Belt and one Road" strategy] Sheke zengheng

Стаття надійшла в редакцію 25.05.2021