

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВАДИМА ГЕТЬМАНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЧЖОУ ВЕНЬЛЯН

УДК 339.92:330.341.1](470:510)

**ДИСЕРТАЦІЯ
ІНВЕСТИЦІЙНІ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНІ МОДЕЛІ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ
СТРАТЕГІЇ КНР**

Спеціальність 292 – міжнародні економічні відносини

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень.

Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело _____ Чжоу Веньлян

Науковий керівник: Руденко-Сударєва Лариса Володимирівна, доктор економічних наук, професор

АНОТАЦІЯ

Чжоу Веньлян. Інвестиційні транснаціональні моделі євразійської стратегії КНР. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 292 – міжнародні економічні відносини. – Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, Київ, 2023.

Дисертаційну роботу виконано відповідно до плану науково-дослідницьких робіт ДВНЗ Київського національного університету імені Вадима Гетьмана у рамках міжкафедральних науково-дослідницьких тем факультету міжнародної економіки та менеджменту: «Глобальна економічна інтеграція: стратегічні мотивації, формати, національні інтереси» (номер державної реєстрації НДР: 0116U001387), а також «Глобальний економічний розвиток в умовах формування цифрового суспільства» (номер державної реєстрації 0116U001387).

Дисертаційна робота присвячена дослідженню сучасної євразійської стратегії як втіленню прагнення КНР створити нового виду глобалізацію завдяки ефективній співпраці, координації і солідарності, принципам справжнього мультилатералізму і верховенства права, використання багатства і промислових ноу-хау Китаю, залучення країн та компаній на китайську орбіту. Особлива увага приділена всебічному теоретичному аналізу трансформації інвестиційних бізнес-моделей китайських транснаціональних корпорацій, виявленню й узагальненню мотивацій, ризиків, викликів та стратегічних рішень, пов'язаних з процесами інвестування у великі інфраструктурні проєкти країн - партнерів запровадженої КНР глобальної ініціативи з відродження Великого Шовкового Шляху – «Один пояс, Один шлях» як імплементованої практичної реалізації євразійської стратегії.

Проведені автором теоретико-методичні дослідження окремих класичних геополітичних концепцій і стратегій дозволили, по-перше, ідентифікувати державну стратегію як принципове концептуальне керівництво до планової системи дій, регулятивних заходів і фінансових пріоритетів з реалізації державної політики у тривалій перспективі, в якому переважно запроваджено нові підходи до державної політики у новому плановому періоді відповідно Конституції, законам, соціальним

звичаям і принципам; по-друге, виявити наявність загальних характерних властивостей їх впливу на міжнародні відносини та основних складових компонентів відповідних державних стратегій, національних (публічних) стратегічних планів і геостратегій (місія та мета Стратегії; орієнтири, принципи та цінності; очікувані результати; цільові індикатори, досягнення яких планується; розрахунок економічного ефекту; шляхи досягнення стратегічних цілей та відповідні завдання; виклики й бар'єри на шляху досягнення стратегічних цілей); по-третє, окреслити склад обов'язкових для дотримання базових принципів (принципи цілісності, задоволення загальнодержавних інтересів, наукової обґрунтованості, об'єктивності, гласності, самостійності, рівності, результативності).

В дисертації виконано еволюційну періодизацію національних стратегій Китаю за період з 1949 року по сучасну добу із виокремленням періодів правлячих державних лідерів, характерних для кожного з них ключових стратегічних напрямів та основних цілей, а також аналітичної оцінки результатів з виокремленням досягнень, помилок і промахів. Виявлено характерні ознаки сучасної євразійської стратегії КНР, яка спирається на прагнення розвитку миру, справедливості, сприяння глобальному розвитку, стимулювання спільних цінностей усього людства, створення спільноти єдиної долі людства, що у практичній площині максимально яскраво демонструється ініційованим КНР глобальним суперпроектом з відродження Великого Шовкового Шляху – «Один пояс, Один шлях». Показано, що ця глобальна стратегічна ініціатива має на меті перетворити Китай на одного з основних провідників ідеї мультилатералізму, стати епіцентром не лише регіональної, а і глобальної економіки та геополітики. КНР прагне стати конструктивним лідером, давати світовій спільноті більше міжнародних суспільних благ, в тому числі і на основі створення нових інвестиційних транснаціональних моделей. Ймовірною латентною метою є реінжиніринг євразійського простору з амбіцією на геополітичний простір.

Дослідження теоретичного підґрунтя стратегічної ініціативи уможливило виявлення різнохарактерної оцінки її мети: з одного боку, наявне позитивне ставлення та оцінка BRI не лише як стратегії внутрішнього розвитку, а й

міжнародна стратегія відкритості для зовнішнього світу; з іншого боку, вважають стратегічним питанням внутрішнього розвитку КНР, проявом геополітичної дипломатії та засобом розв'язання стратегічних питань, демонструючи критичне і негативне ставлення, що загострює експертну полеміку стосовно положень стратегії. Гострота полемік демонструє широкий діапазон від різних інсинуацій до термінологічної казуїстики.

В дисертації охарактеризовано особливості євразійської стратегії КНР як нової інноваційної концепції мирного економічного та політичного зростання держав, яка за ідеєю її розробників відрізняється від західного архетипу за критеріями: 1) механізму співпраці (це китаєцентричний проєкт створення мережі партнерств в Євразії із застосуванням широкого інноваційного інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного співробітництва; BRI не є регіональною організацією, не прагне побудувати велику зону вільної торгівлі або стати ексклюзивною національною організацією, а потім вступати у політичне чи військове протистояння); 2) цілей реалізації (є новим типом механізму співпраці, спрямованим на створення спільноти зі спільним майбутнім для людства); 3) у політичному плані (відрізняється від «плану Маршалла», підтримує принцип відкритості; коли країна чи регіон приєднуються, вони не вступають у політичні та військові союзи та протистояння); 4) в економічному плані (керується принципами широких консультацій, спільного будівництва та спільного використання без будь-яких умов); 5) з позиції зовнішніх зносин (згідно з цілями й принципами Статуту ООН, за концепцією мирних і всебічних консультацій); 6) за онтологічними аспектами (консциєнтальні прагнення -soft- боротьба за нового виду синоцентричну «картину світу» та когнітивістські концепції світобудови; сенсуальні та мотиваційно-ціннісні прагнення - за смисли та смислові середовища буття цих смислів під проводом ідеї мультилатералізму, soft- боротьба за своє розуміння моралі та справедливості; створення спільноти із спільним майбутнім для людства; проспектуальні прагнення – у перспективі притягуючи країни та компанії на китайську орбіту, очолити Глобалізацію 2.0); При всій взаємопов'язаності цих

прагнень, вони забезпечуються різними засобами, різними інститутами та навіть різними професійними позиціями.

У дисертаційній роботі окреслено, систематизовано та охарактеризовано спонукальні імпульси та домінуючі мотиватори китайської Ініціативи «Один пояс, Один шлях» у площині геополітичної та внутрішньо економічної ситуації. *По-перше*, складність міжнародного середовища (необхідність захисту національних інтересів Китаю стосовно Євразійського континенту; посилення американського впливу в Азії, рішуче бажання Китаю прорвати стратегічну блокаду й активне стратегічне стримування Китаю західними країнами при їхньому одночасному бажанні необхідної співпраці з КНР у взаємовигідних сферах, що стало тригером до виходу китайських амбіцій з регіонального на глобальний рівень у міжнародному співробітництві та до висунення Пекіном нових масштабних ідей щодо реформування світової економічної системи). *По-друге*, зосередженість на Євразійському континенті більшості національних інтересів Китаю, морських прав та інтересів, інтересів безпеки та стратегічних вимог КНР, (територіальні та прибережні питання між Китаєм та сусідніми країнами; проблеми екстремізму та сепаратизму в західній частині Китаю і необхідність забезпечення стабільності та розширення економічного співробітництва з метою ліквідації ґрунту для «трьох» сил зла» (тероризм, сепаратизм, екстремізм)). *По-третє*, суттєве покращення внутрішнього потенціалу КНР для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх відносин й розбудови перспективних партнерських стосунків Китаю з обраними країнами уздовж маршруту BRI; можливість взаємовигідного партнерства з країнами Європи (створено особливий формат відносин КНР з країнами ЦСЄ (“16+1”), а також з низкою інших країн; привабливість для китайських інвесторів інноваційного потенціалу, високотехнологічного рівня, ноу-хау європейських компаній; доступ китайської продукції на європейський ринок; потреба європейських країн у фінансах та китайських інвестиціях; тринадцять країн-членів ЄС приєдналися до Азійського банку інфраструктурних інвестицій). *По-четверте*, складні історичні, теоретичні та реалістичні передумови Ініціативи BRI як спадщини давнього Шовкового шляху «мирної співпраці», відкритості,

толерантності, взаємного навчання, взаємної вигоди та взаємодії, її тісний зв'язок з розвитком як самого Китаю так і усього світу. *По-н'яте*, сформовані передумови євразійської стратегії КНР, які носять багаторівневий і мультиструктурний прояв. Автором виявлено такі основні види передумов: глобальні (глобальні суперечності епохи, теоретична та ментально-інформаційна вузькість, практична непридатність неолібералізму, невдоволеність глобалізаційними явищами); регіональні передумови (формування готовності середовища країн-партнерів до співпраці, фінансово-інвестиційна основа); локальні (внутрішні) передумови (внутрішні реформи в Китаї, «Сила Китаю»+ політика «м'якої сили»).

У дисертації детально охарактеризована концепція та інструментарій реалізації Євразійської стратегії, що була артикульована через змістовий опис євразійської візії, яка включає не лише формування системи транспортно-логістичних коридорів (BRI) у вигляді потужних торговельно-транспортних артерій, конструювання вагомих економічних коридорів, охоплюючих сухопутні та морські шляхи, а також розширення цієї візії на Арктику, кіберпростір та космічний простір, побудову зеленого (GSR), цифрового (DSR) та інноваційного шовкового шляху (ISR). Основні інструменти втілення цієї візії Китаєм, в основному, пов'язані з взаємодією з багатосторонніми інституціями на світовій арені, зокрема в Азії, а також з країнами, розташованими вздовж пріоритетного «Один пояс, Один шлях». Автором в межах мети реалізації візії Євразійської стратегії проводиться деталізований аналіз інвестиційної активності Китаю в рамках проєкту «Один пояс, Один шлях» з багатоаспектної перспективи (головні держави-реципієнти інвестицій, динаміка заключення контрактів, торговельні відносини, інвестиції, географічна дистрибуція інвестицій, загальний обсяг країн-реципієнтів інвестицій, секторальний розподіл інвестицій, експансія китайських корпорацій на міжнародний рівень через транскордонні інвестиції). Висвітлено активність транснаціональних корпорацій (ТНК) Китаю у сфері злиття та поглинання, будівництва нових об'єктів та виражена інфраструктурна орієнтація інвестицій ТНК на основі концесійних угод та контрактів у форматі державно-приватного партнерства(ДПП).

Автором науково репрезентовано аналітичне розуміння, що успіх Євразійської стратегічної ініціативи вимагає активної участі країн, що розташовані на запланованому маршруті, та суттєвої підтримки стратегічних партнерів. При цьому, прогрес проекту, який має на меті формувати нову парадигму взаємодії, може викликати конфлікти інтересів у ряді країн Південної Азії через його амбіції. В удосконаленому дослідженні ретроспективного аналізу двосторонніх відносин КНР з морськими державами (наприклад, Індія, Індонезія, В'єтнам) виявлено, що спектр взаємодії варіює від співпраці до конкуренції і, в деяких випадках, до відкритої конфронтації. У національних стратегічних настановах виявлено різноманітні виклики для китайсько-індійських відносин. Тенденції та закономірності взаємодії Китаю з країнами, розташованими вздовж маршруту проекту, показують дуалізм таких відносин: з одного боку, активізація дружніх і кооперативних взаємовідносин, з іншого - наявність та зростання геостратегічної конкуренції з такими державами як Індія та Індонезія. Цей дуалізм відносин може суттєво вплинути на формування ефективної економічної бази для інвестиційного співробітництва в рамках реалізації Євразійської стратегічної ініціативи та на розробку потенційних сценаріїв реалізації цих проектів.

Значна увага в роботі приділена ідентифікації та науковій оцінці характерних ризиків та дисбалансів, що можуть стати тригером втрати інвестиційного потенціалу мегаініціативою «Один пояс, Один шлях». Були визначено п'ять основних компонентів: 1) негативний вплив на навколишнє середовище; 2) прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликані зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проектів, які внаслідок такої політики переглядаються і призупиняються; 3) мілітаризація міжнародних морських транспортних шляхів Азії; 4) розповсюдження піратства в Індійському і Тихому океанах; 5) прояви економічної експансії Китаю стосовно роболовства та нафтогазового суперництва. Доведено, що завчасне збирання, аналіз та обробка інформації з регулятивних систем приймаючих країн вздовж «Один пояс, Один шлях», дозволить всім стейкхолдерам координувати надскладні питання управління транскордонною транспортною мережею.

Основним мотивом ініціювання «Зеленого шовкового шляху» стали екологічні проблеми і ризики, з якими стикаються транспортні проєкти BRI. Це, з одного боку, прямі наслідки будівництва та експлуатації доріг і залізниць (зазвичай нехайні та локалізовані), з іншого боку, непрямі (часто відтерміновані і дистанційно віддалені) наслідки, такі як відкриття нових ландшафтних кордонів, зміни населення та ринків, зміни попиту на транспорт і балансу між енергоефективністю та викликаним попитом. У роботі розкрито потенційну екологічну шкоду нещодавно побудованих транспортних мереж: *по-перше*, екологічні та соціальні ризики, пов'язані з водопостачанням та якістю води, забрудненням повітря та шумом, викидами парникових газів від енергетичних проєктів, вразливістю до пожеж, землетрусів, переселенням та правами корінного населення. *По-друге*, природоохоронні ризики від удосконалення залізниць і доріг або нового будівництва, зокрема, активне вирубування лісового покриву, ушкодження незайманих прикордонних ландшафтів і середовища існування видів, гарячі точки біорізноманіття, парасолькові види, незаконну торгівлю дикими тваринами. Дотримання міжнародних договорів щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI проєктів, Екологічних стандартів промисловості та NGO, Китайських регуляторних актів щодо екологічної політики і BRI, політики Китайських банків щодо впливу на навколишнє середовище та екологічної політики Багатостороннього банку розвитку щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI рішень дає підстави та уможливорює аргументований висновок щодо активного формування й розвитку підґрунтя екологічно свідомої інвестиційної взаємодії країн – партнерів євразійської стратегії КНР. Сталість проєкту реалізується за рахунок активної співпраці Міжнародної коаліції зеленого розвитку BRI з іноземними партнерами, що спромоглася до формування «Принципів зелених інвестицій до BRI» та активної державної підтримки цього напрямку.

В роботі надана оцінка загальної ситуації з глобальним борговим навантаженням на китайську економіку, що визначає природу формування суверенної боргової кризи, з якою зустрічається глобальна спільнота, та характеризує Китай як ціль запитів про списання боргів від країн уздовж «Одного

поясу, одного шляху». Встановлено та детально описано нову модель реструктуризації боргу в контексті Євразійської стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях», яка передбачає трансформацію боргових зобов'язань у природні – свої на природу – включаючи до цього процесу методологію, переваги, проблематику, ризики, типологію та дорожню карту. Автор пояснює, що стратегічне використання даної моделі може асистувати країнам-боржникам у процесі реструктуризації та/або алевіації їхнього боргового тягаря, одночасно ініціюючи нові джерела фінансування для охорони біорізноманіття та редукції викидів парникових газів.

У роботі представлено авторське комплексне квантитативне дослідження 108 інвестиційних проєктів у країнах Євразії (Індія, Індонезія, Пакистан, Казахстан, В'єтнам), використовуючи методологію економетричного моделювання бінарної логістичної регресії для вибору моделі транснаціонального інвестування на основі 8 інтернальних та екстернальних факторів. Досліджено теоретичні аспекти, що впливають на вибір способу інвестування в рамках реалізації євразійської стратегії «Один пояс, Один шлях». Вивчені фактори, що враховують як внутрішні особливості підприємства, так і умови країни-реципієнта, які визначають режим залучення інвестицій з боку китайських компаній, що реалізують євразійську стратегію. Була розроблена двійкова дискретна модель Logit, і застосовано програмне забезпечення Stata15 для проведення вимірювань (BP, VIF) та перевірки аналізу (Probit). Дослідження показало, що технологічні можливості, масштаб підприємства та обмеження капіталу негативно корелюють з імовірністю вибору підприємствами інвестиційного рішення шляхом «грінфілд», проте позитивно корелюють з імовірністю вибору рішення про інвестиції через злиття та поглинання (M&A). Міжнародний досвід та рівень розвитку інфраструктури також позитивно корелюють з імовірністю вибору підприємствами інвестиційного рішення шляхом «грінфілд».

У дисертації запропонована авторська концептуалізація розбудови глобальної інфраструктурної мережі, фінансове забезпечення реалізації якої може вимагати створення й імплементації симбіотичної системи фінансових технологій та застосування інвестиційних стимулів у проєкті стратегічної транснаціональної

взаємодії. Побудова такої системи має передбачати: *а) сприяння практичному фінансовому співробітництву* (створення багатосторонніх кредитно-фінансових установ першого рівня – майже 80 структур у 29 країнах уздовж «Один пояс, Один шлях», а також; Африканський банк розвитку, Європейський банк реконструкції та розвитку та Міжамериканський банк розвитку для надання позик і створення фондів фінансування; угоди про своп місцевої валюти – з 21 країною вздовж маршруту; створення клірингових механізмів юанів із 8 країнами BRI; офіційна співпраця з органами фінансового регулювання – в 35 країнах BRI; Створення та вдосконалення системи транскордонних платежів юанів (CIPS); *б) формування моделей і платформ сприяння інтернаціоналізації та діджиталізації юанів у рамках трансрегіонального проєкту «Цифровий шовковий шлях» - DSR* (симбіоз проєктів DSR/BRI та проєктів розбудови в рамках АСЕАН – інформаційна гавань Китай-АСЕАН (CAIH), ПКП Гуансі; механізми співпраці – Банківський консорціум Шанхайської організації співробітництва, Міжбанківський консорціум Китай-АСЕАН і Китайсько-центральний та Східноєвропейський банківський консорціум); *в) диверсифікацію платіжної екології BRI та стандартизацію розвитку фінансового бізнесу платформних компаній в КНР* (заборона фінансовим і платіжним установам вести бізнес, пов'язаний з біткойнами; заборона моделі ІМО – випуск віртуальних цифрових активів із машинами для майнінгу в якості ядра (заборона займатися фінансовою діяльністю з випуску токенів, купонів та цифрових токенів); *г) розробка проєктів для побудови системи фінансування, яка включає використання облігацій BRI, інвестиції приватного капіталу, державно-приватні партнерства (PPP), та інвестиції від державних підприємств (SOE); д) подолання глобальної кризи суверенного боргу* із застосуванням фінансової технології «обміну боргів на природу» - свопів боргу на природу; синергії контролю забруднення та скорочення викидів вуглекислого газу; *е) розвиток «зелених» активів і технологій Китаю* (випуск «зелених» облігацій, торгівля вуглецевими викидами, підтримка відновлюваних джерел енергії); будівництво зеленого Шовкового шляху; Чотири стандарти щодо впливу на ЦУР для підприємств, фондів прямих інвестицій, емітентів облігацій та розвитку; таксономія фінансування ЦУР Китаю); *є)*

будівництво Шовкового шляху інновацій (проекти «розумне місто, 5G, штучний інтелект, електронна комерція, великі дані, блокчейн і телемедицина, захист безпеки даних і політична комунікація та координація» як сфери співпраці «партнерів BRI в руслі активного розвитку електронної комерції Шовкового шляху, цифрових транспортних коридорів, транскордонних волоконно-оптичних кабелів для передачі інформації Китай-АСЕАН); *ж) розроблення Глобальної ініціативи з безпеки даних* (створення кіберпростору, що включає мир, безпеку, відкритість і співпрацю).

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані автором теоретичні положення, висновки і рекомендації можуть бути використані як методологічний базис при оцінці національної стратегії Китаю, обґрунтуванні комплексу умов формування моделей фінансового забезпечення реалізації стратегічної ініціативи КНР, виборі оптимального способу початкових інвестиції китайськими ТНК, розробці корпоративних транснаціональних моделей реалізації глобальних стратегічних бізнес-ініціатив китайських корпорацій.

Наукові розробки, висновки і практичні рекомендації автора були використані: Shanxi Finance & Taxation College, КНР (довідка про впровадження від 07.03.2023р.); ТОВ «БОСЕ (ГОНКОНГ) КО., ЛІМІТЕД», Україна, м. Київ (довідка про впровадження №12а від 03.05.2023 р.); ТОВ «ФІНАНСОВА КОМПАНІЯ «ЮКРЕЙН САНШАЙН ФІНТЕХ КО. ЛТД», Україна, м. Київ (довідка №8а від 28.11.2022 р.).

Ключові слова: КНР, стратегія, глобальний розвиток, нова економіка, Ініціатива «Один пояс, Один шлях», ТНК, АСЕАН, зелені інвестиції, транснаціональне інвестування, трансформаційні бізнес-моделі, цифрова екосистема, FinTeh, M&A, грінфілд.

ABSTRACT

Zhou Wenliang. Investment transnational models of the Eurasian strategy of the People's Republic of China. – Manuscript.

Thesis for the Academic Degree of Doctor Philosophy in specialty 292 – International Economic Relations. – Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman. – Kyiv, 2023.

The dissertation was carried out by the research plan of the Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman within the framework of interdepartmental research topics of the Faculty of International Economics and Management: "Global Economic Integration: Strategic Motivations, Formats, National Interests" (state registration number of the research work: 0116U001387), as well as "Global Economic Development in the Formation of a Digital Society" (state registration number 0116U001387).

The dissertation is devoted to the study of the modern Eurasian strategy as an embodiment of China's desire to create a new kind of globalization through effective cooperation, coordination and solidarity, the principles of true multilateralism and the rule of law, the use of China's wealth and industrial know-how, and the involvement of countries and companies in the Chinese orbit. Particular attention is paid to a comprehensive theoretical analysis of the transformation of investment business models of Chinese multinationals, identification and generalization of motivations, risks, challenges, and strategic decisions related to the processes of investing in large infrastructure projects in the partner countries of the global initiative to revive the Great Silk Road - " Belt and Road Initiative " - launched by China as an implemented practical implementation of the Eurasian strategy.

The author's theoretical and methodological studies of certain classical geopolitical concepts and strategies allowed, first, to identify the state strategy as a fundamental conceptual guide to the planned system of actions, regulatory measures and financial priorities for the implementation of state policy in the long term, which mainly introduces new approaches to state policy in the new planning period by the Constitution, laws, social customs and principles; secondly, to identify the presence of common characteristics of

their impact on international relations and the main components of the relevant state strategies, national (public) strategic plans and geostrategies (mission and goal of the Strategy; guidelines, principles and values; expected results; target indicators to be achieved; calculation of the economic effect; ways to achieve strategic goals and relevant tasks; challenges and barriers to achieving strategic goals); thirdly, to outline the composition of mandatory (objectivity, transparency, independence, equality, effectiveness).

The thesis presents an evolutionary periodization of China's national strategies from 1949 to the present day, highlighting the periods of the ruling state leaders, the key strategic directions and main goals characteristic of each of them, as well as an analytical assessment of the results, highlighting achievements, mistakes and failures. The author identifies the characteristic features of China's modern Eurasian strategy, which is based on the desire to develop peace and justice, promote global development, stimulate common values of all mankind, and create a community of a single destiny of mankind, which in practical terms is most clearly demonstrated by the global super-project initiated by China to revive the Great Silk Road - "Belt and Road Initiative". It is shown that this global strategic initiative aims to turn China into one of the main conductors of the idea of multilateralism, to become the epicenter of not only regional but also global economy and geopolitics. The PRC seeks to become a constructive leader, to provide the world community with more international public goods, including through the creation of new transnational investment models. A possible latent goal is to re-engineer Eurasian space with ambitions for geopolitical space.

The study of the theoretical basis of the strategic initiative has revealed a diverse assessment of its purpose: on the one hand, there is a positive attitude and assessment of the BRI not only as a strategy of internal development but also as an international strategy of openness to the outside world; on the other hand, it is considered a strategic issue of China's internal development, a manifestation of geopolitical diplomacy and a means of solving strategic issues, demonstrating a critical and negative attitude that exacerbates the expert debate over the provisions of the strategy. The severity of the controversy demonstrates a wide range from various insinuations to terminological casuistry.

The thesis characterizes the features of China's Eurasian strategy as a new innovative concept of peaceful economic and political growth of states, which, according to its developers, differs from the Western archetype in terms of 1) the mechanism of cooperation (this is a China-centered project of creating a network of partnerships in Eurasia using a wide range of innovative tools - from political and diplomatic coordination to financial mechanisms, from trade and economic instruments to expanding humanitarian cooperation; the BRI is not a regional organization, does not seek to build a large free trade area or become an exclusive national organization, and then engage in political or military confrontation); 2) implementation goals (it is a new type of cooperation mechanism aimed at creating a community with a common future for humanity); 3) political (different from the "Marshall Plan", supports the principle of openness; when a country or region joins, it does not enter into political and military alliances and confrontations); 4) in economic terms (guided by the principles of broad consultations, joint construction and sharing without any conditions); 5) in terms of foreign relations (in accordance with the goals and principles of the UN Charter, according to the concept of peaceful and comprehensive consultations); 6) in terms of ontological aspects (conscientious aspirations - soft- struggle for a new kind of synocentric "world picture" and cognitive concepts of the universe; semantic and motivational-value aspirations - for meanings and semantic environments of these meanings under the leadership of the idea of multilateralism, soft- struggle for one's understanding of morality and justice; creation of a community with a common future for humanity; prospective aspirations - in the future, attracting countries and companies to the Chinese orbit, to lead Globalization 2.0). For all the interconnectedness of these aspirations, they are ensured by different means, different institutions, and even different professional positions.

This thesis outlines, systematizes and characterizes the driving impulses and dominant motivators of China's Belt and Road Initiative in terms of the geopolitical and domestic economic situation. Firstly, the complexity of the international environment (the need to protect China's national interests in the Eurasian continent; the strengthening of American influence in Asia; China's determination to break the strategic blockade and active strategic containment of China by Western countries, while they simultaneously

want to cooperate with China in mutually beneficial areas, which has become a trigger for China's ambitions to move from the regional to the global level in international cooperation and for Beijing to put forward new large-scale ideas for reforming the world). Secondly, the concentration on the Eurasian continent of most of China's national interests, maritime rights and interests, security interests and strategic requirements of the PRC (territorial and coastal issues between China and neighboring countries; problems of extremism and separatism in the western part of China and the need to ensure stability and expand economic cooperation to eliminate the ground for the "three" forces of evil" (terrorism, separatism, extremism)). Thirdly, a significant improvement of China's internal potential for the formation of international bilateral and multilateral relations and development of promising partnerships with selected countries along the BRI route; the possibility of mutually beneficial partnership with European countries (a special format of China's relations with the CEE countries ("16+1"), as well as with several other countries; attractiveness for Chinese investors of the innovative potential, high-tech level, know-how of European companies; access of Chinese products to the European market; and so on). Fourth, the complex historical, theoretical and realistic background of the BRI as a legacy of the ancient Silk Road of "peaceful cooperation," openness, tolerance, mutual learning, mutual benefit and interaction, and its close connection with the development of both China and the world. Fifthly, the prerequisites for China's Eurasian strategy have been formed, which are multilevel and multi-structural. The author identifies the following main types of preconditions: global (global contradictions of the era, theoretical and mental-information narrowness, practical inapplicability of neoliberalism, dissatisfaction with globalization phenomena); regional preconditions (formation of the partner countries' environment readiness for cooperation, financial and investment basis); local (internal) preconditions (internal reforms in China, "China Power" + "soft power" policy). The thesis describes in detail the concept and tools for the implementation of the Eurasian Strategy, which was articulated through a substantive description of the Eurasian vision, which includes not only the formation of a system of transport and logistics corridors (BRI) in the form of powerful trade and transport arteries, the construction of important economic corridors covering land and sea routes, as well as the expansion of this vision to the Arctic,

cyberspace and outer space, and the construction of green (GSR), digital (DSR) and innovative silk routes (ISR). The main tools for China's implementation of this vision are mainly related to cooperation with multilateral institutions on the world stage, particularly in Asia, as well as with countries along the priority "Belt and Road Initiative". Within the framework of the goal of implementing the vision of the Eurasian Strategy, the author conducts a detailed analysis of China's investment activity within the framework of the Belt and Road Initiative project from a multidimensional perspective (the main recipient states of investments, the dynamics of contracting, trade relations, investments, geographical distribution of investments, the total volume of investment recipient countries, sectoral distribution of investments, and the expansion of Chinese corporations internationally through cross-border investments). The author highlights the activity of Chinese transnational corporations (TNCs) in the field of mergers and acquisitions, construction of new facilities, and the pronounced infrastructure orientation of TNC investments based on concession agreements and contracts in the format of public-private partnership (PPP).

The author presents an analytical understanding that the success of the Eurasian Strategic Initiative requires the active participation of the countries along the planned route and the substantial support of strategic partners. At the same time, the progress of the project, which aims to form a new paradigm of interaction, may cause conflicts of interest in a number of South Asian countries due to its ambitions. An advanced study of a retrospective analysis of China's bilateral relations with maritime powers (e.g., India, Indonesia, Vietnam) found that the spectrum of interaction ranges from cooperation to competition and, in some cases, to open confrontation. National strategic guidelines identify various challenges for Sino-Indian relations. Trends and patterns of China's interaction with countries along the project route show the duality of such relations: on the one hand, the intensification of friendly and cooperative relations, on the other hand, the presence and growth of geostrategic competition with countries such as India and Indonesia. This dualism of relations can significantly affect the formation of an effective economic basis for investment cooperation within the framework of the Eurasian Strategic

Initiative and the development of potential scenarios for the implementation of these projects.

Considerable attention is paid to identifying and scientifically assessing the specific risks and imbalances that could trigger the loss of investment potential of the Belt and Road Initiative mega-initiative. Five main components were identified: 1) negative impact on the environment; 2) manifestations of the so-called "debt trap diplomacy" caused, in particular, by the growth of Chinese loans and imports of Chinese equipment and materials for transnational projects, which are being revised and suspended as a result of such a policy; 3) militarization of Asia's international sea transport routes; 4) the spread of piracy in the Indian and Pacific Oceans; 5) manifestations of China's economic expansion in terms of slavery and oil and gas rivalry. It is proved that the early collection, analysis and processing of information from the regulatory systems of host countries along the "Belt and Road Initiative" will allow all stakeholders to coordinate the highly complex issues of managing the cross-border transport network.

The main motivation for initiating the Green Silk Road was the environmental problems and risks faced by BRI transportation projects. These are, on the one hand, direct consequences of the construction and operation of roads and railways (usually immediate and localized), and on the other hand, indirect (often delayed and remotely remote) consequences, such as the opening of new landscape boundaries, changes in population and markets, changes in transport demand and the balance between energy efficiency and induced demand. The paper reveals the potential environmental harms of newly constructed transportation networks: first, environmental and social risks related to water supply and water quality, air pollution and noise, greenhouse gas emissions from energy projects, vulnerability to fire, earthquakes, resettlement, and indigenous rights. Secondly, environmental risks from rail and road improvements or new construction; including active deforestation, damage to pristine border landscapes and species habitats, biodiversity hotspots, umbrella species, and illegal wildlife trade.

Compliance with international agreements on BRI-related transport infrastructure projects, environmental standards of industry and NGOs, Chinese regulations on environmental policy and BRI, Chinese banks' environmental impact policies, and the

Multilateral Development Bank's environmental policy on BRI-related transport infrastructure solutions gives grounds and makes it possible to draw a reasoned conclusion about the active formation and development of the basis for environmentally conscious investment cooperation between the Eurasian partner countries. The sustainability of the project is realized through the active cooperation of the BRI International Green Development Coalition with foreign partners, which has led to the formation of the BRI Green Investment Principles and active government support for this area.

The paper provides an assessment of the overall situation with the global debt burden on the Chinese economy, which determines the nature of the sovereign debt crisis faced by the global community and characterizes China as a target of debt relief requests from countries along the "Belt and Road Initiative". The author identifies and describes in detail a new model of debt restructuring in the context of the Eurasian strategic initiative "Belt and Road Initiative", which involves the transformation of debt obligations into natural ones - swaps to nature - including the methodology, advantages, issues, risks, typology and roadmap. The author explains that the strategic use of this model can assist debtor countries in the process of restructuring and/or debt relief while initiating new sources of financing for biodiversity protection and greenhouse gas emission reduction.

The paper presents the author's comprehensive quantitative study of 108 investment projects in Eurasia (India, Indonesia, Pakistan, Kazakhstan, Vietnam etc.), using the methodology of econometric modeling of binary logistic regression to select a transnational investment model based on 8 internal and external factors. The theoretical aspects that influence the choice of investment method within the framework of the Eurasian strategy "Belt and Road Initiative" are investigated. The factors that take into account both the internal characteristics of the enterprise and the conditions of the recipient country, which determine the mode of attracting investments by Chinese companies implementing the Eurasian strategy, are studied. A binary discrete Logit model was developed, and Stata15 software was used to conduct measurements (BP, VIF) and test the analysis (Probit). The study showed that technological capabilities, enterprise scale, and capital constraints are negatively correlated with the probability of firms choosing greenfield investment, but positively correlated with the probability of choosing M&A

investment. International experience and the level of infrastructure development are also positively correlated with the likelihood of firms choosing greenfield investment.

The thesis proposes the author's conceptualization of the development of a global infrastructure network, the financial support for the implementation of which may require the creation and implementation of a symbiotic system of financial technologies and the use of investment incentives in the project of strategic transnational cooperation. The construction of such a system should include: a) promotion of practical financial cooperation (creation of multilateral financial institutions of the first level - almost 80 institutions in 29 countries along the Belt and Road Initiative, as well as the African Development Bank, the European Bank for Reconstruction and Development and the Inter-American Development Bank to provide loans and create financing funds; local currency swap agreements with 21 countries along the route; creation of RMB clearing mechanisms with 8 BRI countries; official cooperation with financial regulatory authorities; b) the formation of models and platforms to promote the internationalization and digitalization of the RMB within the framework of the transregional Digital Silk Road (DSR) project (a symbiosis of DSR/BRI projects and development projects within ASEAN - China-ASEAN Information Harbor (CAIH), Guangxi PCP; cooperation mechanisms - the Shanghai Cooperation Organization Banking Consortium, the China-ASEAN Interbank Consortium, and the China-Central and Eastern European Banking Consortium); c) diversification of the BRI payment ecology and standardization of the development of the financial business of platform companies in the PRC (prohibition of financial and payment institutions to conduct business related to bitcoin; prohibition of the IMO model - issuance of virtual digital assets with mining machines as the core (prohibition to engage in financial activities for issuing tokens, coupons and digital tokens); d) development of projects to build a financing system that includes the use of BRI bonds, private capital investments, public-private partnerships (PPPs), and investments from state-owned enterprises (SOEs); e) overcoming the global sovereign debt crisis using the financial technology of "debt-for-nature swaps" - debt-for-nature swaps; synergies of pollution control and carbon dioxide emission reduction; f) development of China's green assets and technologies (issuance of green bonds, carbon trading, support for renewable

energy sources); construction of a green Silk Road; Four Standards on SDG Impact for Enterprises, Private Equity Funds, Bond Issuers and Development; China's SDG Finance Taxonomy); f) construction of the Silk Road of Innovation (projects "smart city, 5G, artificial intelligence, e-commerce, big data, blockchain and telemedicine, data security protection and policy communication and coordination" as areas of cooperation of "BRI partners in line with the active development of Silk Road e-commerce, digital transport corridors, cross-border fiber optic cables for information transmission China-ASEAN); g) development of the Global Data Security Initiative (creation of a cyberspace that includes peace, security, openness and cooperation).

The practical importance of the obtained results. The practical significance of the results obtained is that the theoretical provisions, conclusions and recommendations formulated by the author can be used as a methodological basis for assessing China's national strategy, substantiating the complex conditions for the formation of models of financial support for the implementation of China's strategic initiative, choosing the optimal method of initial investment by Chinese TNCs, and developing corporate transnational models for the implementation of global strategic business initiatives of Chinese corporations.

The author's scientific developments, conclusions and practical recommendations were used: Shanxi Finance & Taxation College, PRC (certificate dated 03/07/2023); BOSE (HONG KONG) CO., LIMITED LLC, Ukraine, Kyiv (certificate №12a dated 03/05/2023); LLC "FINANCIAL COMPANY "UKRAINE SUNSHINE FINTECH CO.LTD", Ukraine, Kyiv (certificate №8a dated 28/11/2022).

Keywords: China, strategy, global development, new economy, Belt and Road Initiative, TNCs, ASEAN, green investment, transnational investment, transformational business models, digital ecosystem, FinTeh, M&A, greenfield.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

У наукових фахових виданнях України:

1. Чжоу В. Геостратегія глобалізації «Один пояс, Один шлях» для Китаю та країн, що знаходяться на цьому шляху. *Вчені записки. Збірник наукових праць*. 2021. Випуск 23(2). С. 117-135. URL: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.23.21.02.10.068.074 (1,58 д.а).

2. Чжоу В., Руденко-Сударєва Л. Економічний базис інвестиційної взаємодії КНР з Індією як потенційним партнером у площині реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях». *Вісник Хмельницького національного університету Серія: «Економічні науки»*. 2022. №6. Т. 3. С.94-101, URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/?p=15126> (0,89 д.а., особисто автору – 0,45 д.а.: проведені аналітичні оцінки міждержавних відносин між КНР та Індією в різні періоди, виявлено і охарактеризовано дуалістичність характеру взаємин цих країн).

3. Чжоу В. Роль ресурсної бази в забезпеченні успішної реалізації євразійської стратегії КНР. *Вісник ОНУ імені І.І.Мечникова*. 2022. Вип.3(93). Т. 27. С. 32-38 URL: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-93-6> (0,78 д.а.).

4. Чжоу В. Чинники та мотиви формування й трансформації Євразійської стратегії Китаю. *Вчені записки. Збірник наукових праць*. 2022. Вип. 27(2). С. 62-73. URL: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.27.22.02.07.047.053 (0, 85 д.а).

5. Mozgovyy O., Rudenko-Sudarieva L., Shevchenko Yu., Yatsenko O., Zhou W. Factors for choosing of investment models by asian companies in the implementation area of global business initiatives. *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*. 2023. Volume 2(49), 149–162. <https://doi.org/10.55643/fcaptp.2.49.2023.4000>. URL: <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/4000/3835>. (1,33 д.а., особисто автору – 0,8 д.а.: задано алгоритм виконання розрахунків впливу чинників, виконано добірку емпіричних аналітичних даних).

У наукових періодичних виданнях інших держав:

6. Zhou Wenliang, She Xianning. Yidai Yilu beijingxia zhongguo yu wukelan jianli ziyou maoyiqu de qianjing fenxi [Аналіз перспективи створення зони вільної торгівлі між Китаєм та Україною на тлі ініціативи «Один пояс, Один шлях»]. *New Silk Road*.

China. 2023.Vol. 9. № 303 (15). P. 8-10. (0, 3 д.а., особисто автору – 0,2 д.а.: Розраховано зміни різних показників після створення зони вільної торгівлі).

В інших виданнях:

7. Чжоу В., Хвостенко Д.О. Зарубіжні маркетингові стратегії китайських компаній. *Китаєзнавчі дослідження*. 2020. Вип. 2. С. 83-92. URL: <https://doi.org/10.51198/chinesest2020.02.083> (0,77 д.а., особисто автору – 0,65 д.а.: проведено дослідження стратегії міжнародного бізнесу китайських підприємств у контексті глобальної економічної інтеграції).

8. Чжоу В. «Чорні лебеді» економіки кризових явищ. *Сучасні кризові явища в економіці та проблеми облікового, контрольного та аналітичного забезпечення управління підприємством: зб. тез доп. XII Міжнар. наук-практ. конф.*, 26-27 черв. 2020 р. Луцьк: ІВВ Луцького НТУ, 2020. С. 168- 170. (0,15 д. а.)

9. Чжоу В. Суть китайської стратегії «Один пояс, Один шлях». *Theoretical and practical aspects of modern scientific research: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with Proceedings of the I International Scientific and Practical Conference*. April 30. 2021. Seoul-Vinnytsia: Case Co., Ltd. & European Scientific Platform, 2021. Vol. 1. P.22-26 (0,4 д. а.)

10. Чжоу В. Наслідки пандемічного стресу для економіки КНР та контрзаходи для відновлення економічного зростання. *Perspectives of world science and education*. Abstracts of the 10th International scientific and practical conference. June 17-19. 2020. CPN Publishing Group, Osaka, Japan. 2020. P. 174-183. (0,61 д. а.)

11. Чжоу В. Роль китайських інвестицій в Європі. *Actual trends of modern scientific research. Abstracts of the 3rd International scientific and practical conference*. September 13-15. 2020. MDPC Publishing. Munich, Germany. 2020. P. 196-203. (0,49 д. а.)

12. Чжоу В. Співробітництво КНР та ЄС: інвестиційна складова стратегій економічного розвитку. *Priority directions of science and technology development*. Abstracts of the 5th International scientific and practical conference. January 24-26. 2021. SPC — Sci-conf.com.ua. Kyiv, 2021. P. 1673-1678. (0,22 д. а.)

13. Чжоу В., Хвостенко Д.О. Торгово-інвестиційні заходи та міжнародні інвестиційні режими у регіональних торговельно-комерційних угодах. *Results of modern scientific research and development*. Proceedings of the 1st International scientific and practical conference. April 4-6. 2021. Barca Academy Publishing. Madrid, 2021. Р.499- 507. (0,32 д. а., особисто автору – 0,25 д. а.: виконано дослідження нових можливостей торгівлі та інвестицій у рамках регіональних торгових угод RСЕР, СРТРР та USMCA, з'ясовуючи їх вплив на управління та інвестиційну політику).

14. Хвостенко Д. О., Чжоу В. Сучасна модель соціально-економічного розвитку Китаю, приклад для України. *Китайська цивілізація: традиції та сучасність: зб. тез. доп. XIV Міжнар. наук. конф.*, 5 лист. 2020 р. Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 435-440. (0,3 д. а., особисто автору – 0,10 д. а.: проаналізовано наявні моделі розвитку Китаю, визначено ключові складові еволюціонуючої моделі розвитку Китаю на які варто звернути увагу Україні).

15. Хвостенко Д. О., Чжоу В. Порівняння фінансової системи України та Китаю в аспекті соціально-економічного розвитку. *Китайська цивілізація: традиції та сучасність: зб. тез. доп. Міжнар. наук. конф.* 24 лист. 2021 р.. Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2021. С. 292-295. (0,14 д. а., особисто автору – 0,07 д. а.: проаналізовано особливості фінансової системи КНР, порівняння її з українською системою).

ЗМІСТ

ВСТУП	25
РОЗДІЛ 1 .ТЕОРЕТИКО – МЕТОДИЧНИЙ ДИСКУРС ДОСЛІДЖЕННЯ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ КНР.....	39
1.1. ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ПОГЛЯДІВ ТА ЕКСПЕРТНА ПОЛЕМІКА СТОСОВНО СУТНОСТІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ КИТАЮ.....	39
1.2. СПОНУКАЛЬНІ ІМПУЛЬСИ ТА МЕХАНІЗМИ ФОРМУВАННЯ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ КНР	48
1.3. ТЕОРЕТИЧНІ МОДЕЛІ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЧНОЇ ІНІЦІАТИВИ КНР	60
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1	76
РОЗДІЛ 2 .ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇВЗАЄМОДІЇ КРАЇН – ПАРТНЕРІВ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ КНР	81
2.1. ПРІОРИТЕТНІ ДОМІНАНТИ ТА АКТИВНІСТЬ ГЕОСТРАТЕГІЧНИХ ІНВЕСТИЦІЙНИХ КОМУНІКАЦІЙ КНР.....	82
2.2. ДИНАМІКА І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ ВЗАЄМИН КИТАЮ З КЛЮЧОВИМИ КРАЇНАМИ УЗДОВЖ МАРШРУТУ	93
2.3. ПРОБЛЕМИ ДИСБАЛАНСІВ І РИЗИКИ ВТРАТИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ДИНАМІЗМУ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ	121
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2	138
РОЗДІЛ 3.СЦЕНАРІЇ ВЗАЄМОДІЇ ВЕЛИКИХ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР В УМОВАХ ЗМІЦНЕННЯ КИТАЙСЬКО-ОРІЄНТОВАНОЇ МОДЕЛІ ТОРГІВЛІ, ІНВЕСТИЦІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ.....	143
3.1. ЧИННИКИ ВИБОРУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ МОДЕЛЕЙ В ПЛОЩИНІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ КНР	143
3.2. СИМБІОТИЧНА СИСТЕМА ФІНАНСОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ТА ЗАСТОСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ СТИМУЛІВ У ПРОЄКТИ СТРАТЕГІЧНОЇ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ.....	157
3.3. КОРПОРАТИВНІ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНІ МОДЕЛІ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЧНИХ ГЛОБАЛЬНИХ БІЗНЕС-ІНІЦІАТИВ КИТАЙСЬКИХ КОРПОРАЦІЙ.....	179
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3	205
ВИСНОВКИ	210
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	218
ДОДАТКИ	248

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Сучасна євразійська стратегія Китайської Народної Республіки (КНР) характеризується як втілення прагнень створити нового виду глобалізацію завдяки ефективній співпраці, координації і солідарності, принципам справжнього мультилатералізму і верховенства права, використання багатства і промислових ноу-хау Китаю, залучення країн та компаній на китайську орбіту із ймовірним реінжинірингом євразійського ландшафту.

Впевнено динамізуюче якісне зростання внутрішнього потенціалу КНР характеризує готовність її потужного економічного базису для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх відносин й розбудови перспективних партнерських стосунків з іншими дружніми країнами у векторі здійснення інвестицій в інфраструктурні та економічні проєкти, що в цілому має забезпечити тісніший зв'язок з країнами Азії та Європи, сприятиме реалізації зовнішньої китайської стратегії відкритості нового типу, а також сталого розвитку глобальної транспортно-логістичної інфраструктури, зеленої економіки у гармонійному поєднанні з цифровими та безпековими інноваціями.

КНР прагне стати конструктивним лідером, давати світовій спільноті більше міжнародних суспільних благ, в тому числі і на основі створення нових інвестиційних транснаціональних моделей. Стрімкий сплеск розвитку Китайської Народної Республіки як нової глобальної сили та її екстраординарної інвестиційно-комунікативної активності поступово перетворюється на один із провідних трендів сучасного розвитку світової економіки. У результаті перерозподілу міжнародного балансу сил за участі КНР видозмінюються наявні інтеграційні блоки, виникають додаткові можливості для створення нових конфігурацій міжнародного партнерства.

Інноваційне практичне втілення євразійської стратегії КНР – гігантський мегапроєкт «Один пояс, Один шлях», ініційований Китайською Народною Республікою, має великий каталізуючий потенціал трансформації глобального політико-економічного ландшафту у руслі досягнення цілей сталого розвитку, внаслідок чого вимагає комплексного дослідження сутності, спонукальних імпульсів, методів активної транснаціональної інвестиційної взаємодії з країнами-

партнерами, оцінки потенційних ризиків, дисбалансів і наслідків, що можуть виникнути в результаті реалізації окремих стратегічних проектів.

Аналіз інвестиційних моделей транснаціональних корпорацій представлений в роботах таких китайських вчених як Ванг Лі, Ванг Юшуан, Ванг, Дуан Тао, Кай Д., Ло, Ф. І., Лю Сяонін, Лю Хайю, Цзян Гуанхун, Чіао Ю-Ч., Чжао Ю. Ц., Чжоу Ж., Ю Ч.-М., Хунг М., Цай Дунцін, Ян Лі, а також авторитетних українських науковців: Білошапки В., Кальченка Т., Лазарчука М., Лук'яненка Д., Мернікова Г., Мозгового О., Орехової Т., Руденко-Сударєвої Л., Швиданенка О., Якубовського С. Питанням інноваційності стратегій у площині цифрового та зеленого розвитку присвячено праці Антонюк Л., Дафна Йоу, Лі Шаочжун, Нгеов Чао Бін, Панченка Є., Савчук Н., Столярчук Я., Сун Ченьяо, Цзін Лінг, Ці Цзяньхун, Шіге Макіно. Поглибленими дослідженнями мегастратегії «Один пояс, Один шлях» займалися такі вчені, як Ванг Ісі, Ванг Сунда, Ванг Юшан, Вей Ї., Гао Жилей, Естебан М., Кай Пей, Кіктенко В., Лінг Шенглі, Лимар В., Сун Вейгуан, Сун Чжйуан, Ту Сяочін, Ху Цзяньхуа, Хуан Ф., Цзі Вей, Шанон Тієцзі, Шень Юєсін.

Разом з тим нова економічна реальність сучасних геостратегічних та транснаціональних процесів характеризується необхідністю всебічного вивчення новітньої китайської інвестиційної парадигми у контексті розвитку та розбудови євразійської стратегії, визначення та узагальнення її спонукальних й стримуючих імпульсів, застосування організаційно-структурних і регуляторних моделей, виявлення дисбалансів, ризиків та механізмів фінансування. Тому, саме потреба розробки інвестиційних транснаціональних моделей євразійської стратегії КНР обумовила вибір теми дослідження, постановку мети, завдань дослідження та логіку викладення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до плану науково-дослідницьких робіт ДВНЗ Київського національного університета імені Вадима Гетьмана у рамках міжкафедральних науково-дослідницьких тем факультету міжнародної економіки та менеджменту: «Глобальна економічна інтеграція: стратегічні мотивації, формати, національні інтереси», розділ 3 «Імперативи розвитку глобального фінансового

простору» (Номер державної реєстрації НДР: 0116U001387), де дисертантом досліджено роль китайських інвестицій в Європі. А також «Глобальний економічний розвиток в умовах формування цифрового суспільства» (номер державної реєстрації 0116U001387), розділ 3 «Трансформація парадигми розвитку глобального фінансового простору», де автором особисто було аргументовано важливість впливу китайської ініціативи «Один пояс, Один шлях» в аспекті вивчення інвестиційних транснаціональних моделей євразійської стратегії КНР.

Мета і завдання дослідження полягає у комплексному науково-теоретичному дослідженні становлення і трансформації інвестиційних моделей китайських транснаціональних корпорацій у площині Євразійської стратегії, у виявленні та узагальненні спонукальних імпульсів, ризиків, дисбалансів і наслідків їхньої діяльності та стратегічних рішень у рамках інвестиційного взаємовпливу з країнами - партнерами Євразійської стратегії.

Виходячи з мети дослідження, у роботі передбачено розв'язання таких завдань:

- дослідити еволюцію наукових поглядів та експертну полеміку стосовно сутності стратегії розвитку Китаю;
- ідентифікувати спонукальні імпульси і механізми формування євразійської стратегії КНР;
- виявити та охарактеризувати теоретичні моделі фінансового забезпечення реалізації стратегічної ініціативи КНР;
- оцінити пріоритетні домінанти та активність геостратегічних інвестиційних комунікацій КНР;
- проаналізувати динаміку і перспективи розвитку транснаціональних взаємин Китаю з ключовими країнами уздовж маршруту;
- обґрунтувати проблеми дисбалансів і ризики втрати інвестиційного динамізму євразійської стратегії;
- надати комплексну оцінку чинників вибору інвестиційних моделей в площині реалізації євразійської стратегії КНР;

- описати симбіотичну систему фінансових технологій та проаналізувати застосування інвестиційних стимулів у проекти стратегічної транснаціональної взаємодії;

- здійснити емпіричний аналіз корпоративних транснаціональних моделей реалізації стратегічних глобальних бізнес-ініціатив китайських корпорацій.

Об'єктом дослідження є процеси глобальної інвестиційної взаємодії транснаціональних корпорацій у форматі реалізації євразійської китайської стратегії відкритості нового типу.

Предметом дослідження – виступають особливості, спонукальні імпульси, пріоритетні домінанти та активність конкурентних геостратегічних інвестиційних комунікацій КНР, протистояння і дисбаланси наслідків реалізації транснаціональних інвестиційних моделей та сценарії їх збалансування на теренах стратегічної Ініціативи КНР «Один пояс, Один шлях».

Методи дослідження. У дисертаційній роботі використано як загальнонаукові, так і спеціальні методи наукового пізнання, що притаманні економічним дослідженням: метод теоретичного узагальнення (для вивчення та розгляду особливостей (суті) геополітичної євразійської стратегії КНР – п. 1.1, аналізу спонукальних імпульсів і механізмів формування євразійської стратегії КНР – п. 1.2, надання характеристики теоретичним моделям фінансового забезпечення реалізації стратегічної ініціативи КНР – п. 1.3); системного аналізу – для визначення економічної сутності дефініції «державна стратегія», мотивів, особливостей, факторів реалізації; історико-логічний метод (для вивчення еволюційної періодизації національних стратегій КНР – п. 1.1); метод абстрагування (для порівняння особливостей інвестицій типу «грінфілд», ЗІП та ДПП – п. 1.3); методи статистичного, економічного, ретроспективного та порівняльного аналізу (для оцінки динаміки обсягів та особливостей інвестицій в досліджувані країни – п. 2.1, п. 2.2, п.2.3); графічного аналізу – для інтерпретації узагальненого статистичного матеріалу; економіко-математичні методи моделювання (модель бінарної логістичної регресії, програмного забезпечення Stata 15, вимірювання ВР, VIF та перевірка аналізу Probit) для побудови моделі визначення впливу факторів на вибір

методів входу на ринок – п. 3.1); У роботі використано комп'ютерні методи обробки й візуалізації результатів дослідження за допомогою програмних пакетів Microsoft Office..

Інформаційною базою дисертаційної роботи стали фундаментальні праці українських, китайських і зарубіжних учених, нормативно-правові акти та статистичні дані багатьох країн світу (КНР, Індії, Казахстану, Індонезії, В'єтнаму, Пакистану), офіційні публікації міжнародних організацій (Групи Світового банку, МВФ, СОТ, ООН, Світового економічного форуму, АІІВ, ділових журналів Xinhua, Sohu, річних звітів БЕФ, The Green Finance & Development Center), офіційні сайти Chinese National bank, транснаціональних корпорацій (POWERCHINA, Alibaba Group Holding Limited, Tencent Holdings Limited, OPPO, VIVO Electronics, Paytm, Huawei Technologies Co., Ltd., SoftBank, Antfin, Shanghai Tunnel Engineering Co., Ltd., Huaneng Shandong Power Generation Co., Ltd., Shandong Ruyi Technology Group Co. Ltd. Та інш.).

Наукова новизна отриманих результатів полягає у комплексному науково-теоретичному дослідженні становлення і трансформації інвестиційних моделей китайських транснаціональних корпорацій у рамках інвестиційного взаємовпливу з країнами - партнерами, у виявленні та узагальненні спонукальних імпульсів, ризиків, дисбалансів і наслідків їхньої діяльності та сценаріїв цифрової й зеленої інноватизації стратегічних рішень у площині Євразійської стратегії.

Нові наукові положення, одержані особисто автором, які виносяться на захист, полягають у такому:

уперше:

- запропоновано концепт фінансового забезпечення розбудови глобальної інфраструктурної мережі в рамках китайської євразійської стратегії на основі створення та імплементації авторської симбіотичної системи фінансових технологій та інвестиційних стимулів у проекти стратегічної транснаціональної взаємодії. Композиція такої системи має передбачати: по-перше, сприяння практичному фінансовому співробітництву (*створення багатосторонніх кредитно-фінансових установ першого рівня для надання позик і створення фондів фінансування; угоди*

про свої місцеві валюти; створення клірингових механізмів юанів; офіційну співпрацю з органами фінансового регулювання; створення та вдосконалення системи транскордонних платежів юанів (CIPS)); по-друге, формування моделей і платформ сприяння інтернаціоналізації та диджиталізації юанів у рамках трансрегіонального проекту "Цифровий шовковий шлях" - DSR (симбіоз проектів DSR /BRI і проектної розбудови в рамках АСЕАН - інформаційна гавань Китай-АСЕАН (CAIH), ПКП Гуансі; механізми співпраці - Банківський консорціум Шанхайської організації співробітництва, Міжбанківський консорціум Китай-АСЕАН і Китайсько-центрального та Східноєвропейського банківського консорціуму); по-третє, диверсифікацію платіжної екології BRI та стандартизацію розвитку фінансового бізнесу платформних компаній в КНР (заборона фінансовим і платіжним установам вести бізнес, пов'язаний з біткойнами; заборона моделі ІМО - випуск віртуальних цифрових активів із машинами для майнінгу в якості ядра; заборона займатися фінансовою діяльністю з випуску токенів, купонів та цифрових токенів); по-четверте, мультиканальну систему фінансування із застосуванням облігацій BRI, інвестицій приватного капіталу та державно-приватних партнерств (PPP), інвестицій державних підприємств (SOE); по-п'яте, подолання глобальної кризи суверенного боргу із застосуванням фінансової технології «обміну боргів на природу» - свопів боргу на природу; синергії контролю забруднення та скорочення викидів вуглекислого газу; по-шосте, розвиток «зелених» активів і технологій Китаю (випуск «зелених» облігацій, торгівля вуглецевими викидами, підтримка відновлюваних джерел енергії); будівництво зеленого Шовкового шляху; Чотири стандарти щодо впливу на ЦУР для підприємств, фондів прямих інвестицій, емітентів облігацій та розвитку; таксономія фінансування ЦУР Китаю); по-сьоме, будівництво Шовкового шляху інновацій (інвест-проекти «розумне місто, 5G, штучний інтелект, електронна комерція, великі дані, блокчейн і телемедицина, захист безпеки даних і політична комунікація та координація» як сфери співпраці «партнерів BRI в руслі активного розвитку електронної комерції Шовкового шляху, цифрових транспортних коридорів, транскордонних волоконно-оптичних кабелів для передачі інформації Китай-АСЕАН); по-восьме, розроблення Глобальної

ініціативи з безпеки даних (*створення кіберпростору, що включає мир, безпеку, відкритість і співпрацю*);

удосконалено:

- понятійно-категорійний апарат дослідження євразійської стратегії: уточнена ідентифікація поняття державної стратегії, яка визначена як принципове концептуальне керівництво до планової системи дій, регулятивних заходів і фінансових пріоритетів з реалізації державної політики у тривалій перспективі, в якому переважно запроваджено нові підходи до державної політики у новому плановому періоді відповідно Конституції, законам, соціальним звичаям і принципам; сформовано типовий склад основних компонентів відповідних державних стратегій, національних (публічних) стратегічних планів і геостратегій (*місія та мета Стратегії; орієнтири, принципи і цінності; очікувані результати; цільові індикатори, досягнення яких планується; розрахунок економічного ефекту; шляхи досягнення стратегічних цілей та відповідні завдання; виклики і бар'єри на шляху досягнення стратегічних цілей*); окреслено склад обов'язкових для дотримання базових стратегічних принципів (*цілісності, задоволення загальнодержавних інтересів, наукової обґрунтованості, об'єктивності, гласності, самостійності, рівності, результативності*). А також ідентифіковано у авторському баченні цифровий юань (Central bank digital currencies, CBDC), e-CNY, як програмований інструмент легальної китайської валюти першого покоління в цифровій формі не прив'язаний до жодної світової фінансової системи, еквівалентний фіатним банкнотам і монетам, що придатний підтримувати смарт-контракти, відповідати характеристикам централізованого управління центрального банку, правилам управління готівкою, публічним продуктам і обміну комерційних банків;

- еволюційну періодизацію національних стратегій Китаю за період з 1949 року по сучасну добу із виокремленням періодів правлячих державних лідерів (*стратегія періоду Мао Цзедуна, періоду Ден Сяопіна, Цзян Цземіня, періоду Ху Цзіньтао, періоду Сі Цзіньпіна*), характерних для кожного з них ключових

стратегічних напрямів та основних цілей, а також аналітичної оцінки результатів з виокремленням досягнень, помилок і промахів. Виявлені і охарактеризовані особливості євразійської стратегічної ініціативи “Один пояс, один шлях”, яка є принципово новою моделлю розвитку співпраці; передбачає оцінку внутрішніх й міжнародних чинників з урахуванням часу та обставин; не передбачає обов’язкових угод між державами; керується результатом переговорів, узгодження шляхом консультацій; не містить у собі ідеї створення зони вільної торгівлі; спирається на наміри Китаю забезпечити тісний зв’язок з країнами-партнерами в Азії та Європі шляхом інвестування в економічні та інфраструктурні проекти; є гнучкою за рахунок використання менш формальних механізмів своїх економічних та політичних можливостей, власних економічних ресурсів та дипломатичних інструментів для здійснення інвестицій;

- теоретико-методичні підходи комплексного дослідження сутності стратегії BRI як нової концепції мирного економічного та політичного зростання держав, яка за ідеєю її розробників відрізняється від західного архетипу за критеріями: механізму співпраці (*це - китаєцентричний проект створення мережі партнерств в Євразії із застосуванням широкого інноваційного інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного співробітництва; BRI не є регіональною організацією, не прагне побудувати велику зону вільної торгівлі або стати ексклюзивною національною організацією, а потім вступати у політичне чи військове протистояння*), цілей реалізації (*є новим типом механізму співпраці, спрямованим на створення спільноти із спільним майбутнім для людства*); у політичному плані (*відрізняється від "плану Маршалла", підтримує принцип відкритості; коли країна чи регіон приєднуються, вони не вступають у політичні та військові союзи та протистояння*); у економічному плані (*керується принципами широких консультацій, спільного будівництва та спільного використання без будь-яких умов*), з позиції зовнішніх зносин (*згідно цілей і принципів Статуту ООН, за концепцією мирних і всебічних консультацій*) ; онтологічних аспектів (*консциєнтальні прагнення -soft- боротьба за нового виду*

синоцентричну «картину світу» та когнітивістські концепції світобудови; сенсуальні та мотиваційно-ціннісні прагнення - за смисли та смислові середовища буття цих смислів під проводом ідеї мультилатералізму, soft- боротьба за своє розуміння моралі та справедливості; створення спільноти із спільним майбутнім для людства; перспектуальні прагнення – у перспективі притягуючи країни та компанії на китайську орбіту, очолити Глобалізацію 2.0); При всій взаємопов'язаності цих прагнень, вони забезпечуються різними засобами, різними інститутами та навіть різними професійними позиціями;

- концептуальні підходи до дослідження спонукальних імпульсів та домінуючих мотиваторів для китайської Ініціативи «Один пояс, Один шлях» із виокремленням системних проявів геополітичної та внутрішньоекономічної ситуації: по-перше, складність міжнародного середовища (необхідність захисту національних інтересів Китаю стосовно Євразійського континенту; рішуче бажання Китаю прорвати стратегічну блокаду США і західних країн, їх активне стратегічне стримування Китаю на тлі одночасного бажання необхідної співпраці з КНР у взаємовигідних сферах, що стало тригером для виходу китайських амбіцій з регіонального на глобальний рівень у міжнародному співробітництві та до висунення нових масштабних ідей щодо реформування світової економічної системи); по-друге, зосередженість на Євразійському континенті більшості національних інтересів Китаю, морських прав та інтересів, інтересів безпеки та стратегічних вимог Китаю (територіальні та прибережні питання між Китаєм та сусідніми країнами; проблеми екстремізму та сепаратизму в західній частині Китаю і необхідність забезпечення стабільності та розширення економічного співробітництва з метою ліквідації ґрунту для "трьох" сил зла» (тероризм, сепаратизм, екстремізм); по-третє, суттєве покращення внутрішнього потенціалу КНР для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх відносин й розбудови перспективних партнерських стосунків Китаю з обраними країнами уздовж маршруту BRI; можливість взаємовигідного партнерства з країнами Європи; по-четверте, складні історичні, теоретичні та реалістичні передумови (глобального, регіонального та локального характеру) Ініціативи BRI як спадщини давнього

Шовкового шляху «мирної співпраці, відкритості, толерантності, взаємного навчання, взаємної вигоди та взаємодії», її тісний зв'язок з розвитком як самого Китаю так і усього світу; по-п'яте, високий ступінь готовності КНР до реалізації євразійської стратегії завдяки: а) активній економічній дипломатії, б) енергійному просуванню різноманітних планів та реформ; в) наявності власних фінансових ресурсів, що можуть бути використані на умовах міжнародного співфінансування проектів та в інноваційних моделях симбіозу значних фінансових ресурсів з новітніми цифровими та «зеленими» кредитно-інвестиційними інструментами через спеціалізовані китайські банки і мережу власних страхових організацій, спеціалізованих фінансових, суверенних та венчурних фондів, платформ і структур із підтримки експорту;

дістали подальшого розвитку:

- теоретичне осмислення сутності проблем та дисбалансів, які спричинили ризики втрати інвестиційного динамізму євразійської стратегії. Виявлено низку проблем, які виникають внаслідок, з одного боку ймовірного впливу функціонуючих в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях» транснаціональних проектів, а, з іншого боку, як спровокована інформаційна акція конкурентів Ініціативи з метою її дискредитації. Зокрема, до них віднесено: по-перше, негативний вплив на навколишнє середовище (*екологічні та соціальні ризики, пов'язані з водопостачанням та якістю води, забрудненням повітря та шумом, викидами парникових газів від енергетичних проектів, вразливістю до пожеж, землетрусів, переселенням та правами корінного населення; природоохоронні ризики від удосконалення залізниць і доріг або нового будівництва, зокрема, активне вирубування лісового покриву, ушкодження незайманих прикордонних ландшафтів і середовища існування видів, гарячі точки біорізноманіття, зникнення парасолькових видів, незаконна торгівля дикими тваринами*); по-друге, прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликані зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проектів, які внаслідок такої політики переглядаються і призупиняються; по-третє, прояви економічної експансії Китаю стосовно роболовства та нафтогазового суперництва

(рибний промисел і отримання законної монополії на вилов риби, крадіжка Китаєм чужих ресурсів, захоплення територій із наявними там родовищами газу й нафти); по-четверте, розповсюдження піратства в Індійському і Тихому океанах (*незаконний вилов риби, порушення кордонів для розвідування нафтогазових родовищ, проведення наукових досліджень і розвідувальних операцій*) набуває рис глобальності і комбінованості – через її зв'язок з міжнародним тероризмом, контрабандою, незаконною торгівлею зброєю, наркотиками, відмиванням грошей, залякування й збільшення військової присутності; по-п'яте, високу мілітаризацію міжнародних морських транспортних шляхів Азії, тероризм, а також піратство, пов'язані із зростанням присутності значних військових сил в акваторіях Індійського та Тихого океанів, що, з одного боку, сприяє упорядкуванню використання простору Світового океану, зменшенню ризиків людському життю і матеріальних витрат, пов'язаних зі злочинністю на морі, а з іншого – посилює конкуренцію за контроль над океанічними просторами і районами зосередження світових запасів енергоресурсів;

- аналітичне розуміння, що успіх Євразійської стратегічної ініціативи вимагає активної участі країн, що розташовані на запланованому маршруті, та суттєвої підтримки стратегічних партнерів. При цьому, прогрес проекту, який має на меті формувати нову парадигму взаємодії, може викликати конфлікти інтересів у ряді країн Південної Азії через його амбіції. В удосконаленому дослідженні ретроспективного аналізу двосторонніх відносин КНР з морськими державами (на прикладі Індії, Індонезії, В'єтнаму) виявлено, що спектр взаємодії варіює від співпраці до конкуренції і, в деяких випадках, до відкритої конфронтації. У національних стратегічних настановах виявлено різноманітні виклики дуалізму таких відносин: з одного боку, активізація дружніх і кооперативних взаємовідносин, з іншого - наявність та зростання геостратегічної конкуренції, що може суттєво вплинути на ефективність формування економічної бази для інвестиційного співробітництва в рамках реалізації Євразійської стратегічної ініціативи та на розробку потенційних сценаріїв реалізації цих проектів.

- методичний інструментарій виявлення впливу факторів внутрішнього корпоративного потенціалу та зовнішнього макроекономічного середовища на вибір

способу інвестиційної стратегічної взаємодії великих китайських корпорацій із країнами – реципієнтами уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях». Авторський підхід на основі економетричного моделювання із застосуванням бінарної логістичної регресії, вимірювання BP, VIF та перевірки аналізу Probit моделлю уможливив виконання комплексного квантитативного дослідження 108 інвестиційних проєктів у країнах Євразії (Індія, Індонезія, Пакистан, Казахстан, В'єтнам та ін.) і дозволив науково аргументувати, що: 1) технологічні можливості, масштаб підприємства та обмеження капіталу негативно корелюють з імовірністю вибору реалізації інвестиційних рішень шляхом «грінфілд», але позитивно корелюють з імовірністю вибору рішення про інвестиції в M&A; 2) міжнародний досвід та індекс розвитку інфраструктури позитивно корелюють з імовірністю вибору підприємствами інвестиційних рішень шляхом «грінфілд»; 3) стратегічні активи, можливості корпоративного управління та культурна дистанція не впливають на рішення компаній обрати інвестиції шляхом «грінфілд»;

- науково-методичні підходи виявлення природи, причин і обсягів глобального боргового навантаження китайської економіки у процесі реалізації інфраструктурних проєктів у рамках євразійської стратегічної ініціативи, а також інструментарне сприяння пом'якшенню фінансового стану боржника шляхом поєднання, з одного боку, регуляторних і організаційно методичних продуктів багатосторонніх кредитно-фінансових установ, а з іншого боку, сучасних інноваційних методів фінансування цифрового та зеленого характеру (облігації BRI, інвестиції приватного капіталу, державно-приватні партнерства (PPP), інвестиції від державних підприємств (SOE)). Запропонована автором модель реструктуризації боргу в контексті Євразійської стратегічної ініціативи передбачає трансформацію боргових зобов'язань у свопи боргу на природу, обмін власного боргу на капітал, зелені цінні папери, прощення боргу – включаючи до цього процесу методологію, переваги, проблематику, ризики, типологію та створену автором дорожню карту застосування таксономії. Стратегічне використання даної моделі може асистувати країнам-боржникам у процесі реструктуризації та алевіації їхнього боргового тягара, одночасно ініціюючи нові джерела фінансування для охорони біорізноманіття та

редукції викидів парникових газів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані автором теоретичні положення, висновки і рекомендації можуть бути використані як методичний базис при оцінці національної стратегії Китаю, обґрунтуванні комплексу умов формування моделей фінансового забезпечення реалізації стратегічної ініціативи КНР, виборі оптимального способу початкових інвестиції китайськими ТНК, розробці корпоративних транснаціональних моделей реалізації глобальних стратегічних бізнес-ініціатив китайських корпорацій.

Наукові розробки, висновки і практичні рекомендації автора були використані: Shanxi Finance & Taxation College, КНР (довідка про впровадження від 07.03.2023р.); ТОВ «БОСЕ (ГОНКОНГ) КО., ЛІМІТЕД», Україна, м. Київ (довідка про впровадження №12а від 03.05.2023 р.); ТОВ «ФІНАНСОВА КОМПАНІЯ «ЮКРЕЙН САНШАЙН ФІНТЕХ КО. ЛТД», Україна, м. Київ (довідка №8а від 28.11.2022 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, що викладені в дисертаційній роботі та виносяться на захист, одержані автором особисто й опубліковані в наукових працях.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дослідження, що розкриті в дисертаційній роботі, були представлені на 8 міжнародно-практичних конференціях: XII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні кризові явища в економіці та проблеми облікового, контрольного та аналітичного забезпечення управління підприємством» (м. Луцьк, 26–27 червня 2020 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Theoretical and practical aspects of modern scientific research» (м. Сеул, 30 квітня 2021 р. 2016 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Analysis of the phaunistic composition of Ukraine // Perspectives of world science and education» (м. Осака, Японія. 2020); Міжнародній науково-практичній конференції «Analysis of the phaunistic composition of Ukraine /Actual trends of modern scientific research.» (Мюнхен, Німеччина. 2020.р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Analysis of the phaunistic composition of Ukraine / Priority directions of science and technology development» (м.

Київ, 2021 р.); Міжнародній науковопрактичній конференції «I. Analysis of the phaunistic composition of Ukraine / Results of modern scientific research and development» (м.Мадрид, Іспанія. 2021 р.);

Публікації. За темою дослідження опубліковано автором самостійно та у співавторстві 15 наукових праць загальним обсягом 9,13 д.а., особисто автору належить 7,6 д.а., з них: 5 – у наукових фахових виданнях України; 1 – у наукових періодичних виданнях інших держав; 9– в інших виданнях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків і списку використаних джерел. Обсяг комп'ютерного тексту 342 сторінки. Загальний обсяг роботи становить 194 сторінки основного тексту. Дисертація містить 18 таблиць на 12 сторінках, 17 рисунків на 10 сторінках, 17 додатків на 94 сторінках, список використаних джерел нараховує 251 найменування на 29 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО – МЕТОДИЧНИЙ ДИСКУРС ДОСЛІДЖЕННЯ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ КНР

1.1. Еволюція наукових поглядів та експертна полеміка стосовно сутності стратегії розвитку Китаю

Слово «стратегія», що в англійській мові відповідає слову "strategy", походить від грецького "strategos". Його значення зосереджене на використанні національних ресурсів і сил для реалізації політичної стратегії та досягнення національних цілей, особливо в рамках війни. Первинне значення цього слова вважається «мистецтвом керування солдатом» або «мистецтвом керівництва». Останніми роками все більше науковців починають визначати конотацію терміна «стратегії» в широкому розумінні. Західні країни послідовно висували такі поняття, як «велика стратегія», «національна стратегія» та «глобальна стратегія» переважно в спеціальній літературі зустрічається розуміння національної стратегії як загальної стратегії, яка спрямовує країну в різні сфери. Її завдання – використовувати політичні, військові, економічні, технологічні, культурні та інші національні сили відповідно до міжнародних та внутрішніх умов для планування та керівництва національним будівництвом та розвитком, для підтримки національної безпеки та досягнення національних цілей. Концепція «національної стратегії» походить від «великої стратегії», яка як мистецтво та наука розвитку і використання політичних, економічних та психологічних сил країни під час застосування військової сили в мирний та воєнний часи для досягнення національних цілей. Вперше була застосована в США у Другій світовій війні і поступово переросла у «національну стратегію». Зауважимо, що в українських реаліях стратегія вважається базовим документом планування і координації у різних сферах державної політики. Залежно від виду стратегії мова може йти про планування заходів, наприклад,

збереження ресурсів в інтересах людини, єдності держави, її сталого розвитку, охорони навколишнього середовища для нинішнього та майбутніх поколінь[12;45].

Дослідження національних стратегій в різних країнах демонструють багатогранність розуміння цього поняття і проводяться головним чином, щоб зрозуміти та використовувати концепцію «національної стратегії» у тому сенсі, який різниться від концепції «великої стратегії». Зокрема у Китаї не використовується концепція «національної стратегії» в офіційних документах, вона в основному відображається в загальній політиці партії та держави [135] .

Попри відсутність чіткої науково-теоретичної єдності стосовно характеристики сутності стратегії, зокрема у китайських академічних колах та дискурсних системах, часто вважають, що концепції політики та стратегії можуть бути взаємозамінними (додаток А; табл.А.1). Так, вчений Лі Шаоцзюнь, після узагальнення та поєднання багатьох стратегічних концепцій, висунув чотири загальні положення стратегії: стратегія як керівний принцип; стратегія як засіб і спосіб досягнення цілей; стратегія як мистецтво та наука; стратегія як сила та вартість [167].

Ознайомлення зі змістовим наповненням національних стратегій декількох країн (США, КНР, Польщі, України) дозволило нам стверджувати, що державна стратегія – це принципове концептуальне керівництво до планової системи дій, регулятивних заходів і фінансових пріоритетів з реалізації державної політики у тривалій перспективі, в якому переважно запроваджено нові підходи до державної політики у новому плановому періоді відповідно Конституції, законів, соціальних звичаїв і принципів. Важливо зауважити, що ми підходимо до обговорення будь-якого поняття в комплексному вигляді, через це виникає необхідність у детальному описі та характеристиці концептуальних та методологічних основ національної (державної) стратегії. Із цією метою нами виконано детальний теоретико-методологічний аналіз ряду визначних геополітичних теорій. Серед них – англо-американська стратегія Хартленд/Римленд; військова стратегія «анаконди» генерала Мак-Клелланда; концепція світового порядку Ж. Атталі, що пропонує управління планетою через три глобальні зони під керівництвом Світового Уряду; геополітична

концепція Лакоста; самостійні геополітичні дослідження Кіотської школи геополітики за авторством С. Комакі в Японії; панславістська та іллірійська геополітичні течії; сучасні стратегії національної безпеки в США, Україні, Франції та Польщі; модель геостратегічних зон і регіонів за Коеном С. та уніполярну модель з трьохцентровою структурою Айра Страуса. Також були розглянуті геополітичні проекти східноєвропейської співпраці (БРІКС, ШОС), стратегії співпраці Індії, Росії та Китаю; біогеографічна концепція Ратцеля та його закони «просторової експансії», американська геостратегічна матриця панування за допомогою «м'якої» та «розумної» сили, а також національні, економічні, регіональні та безпекові стратегії США, України, Польщі, Франції [29; 190; 160; 27; 3]. На основі цього аналізу, нами виявлено вплив цих теорій на міжнародні відносини і уможливлено узагальнення властивостей та ключових елементів державних стратегій, що впливають з цих геополітичних концепцій (додаток А; табл.А.2)[29]. Вважаємо, що одним із найважливіших аспектів кожної стратегії є дотримання базових принципів, до яких доцільно віднести принципи цілісності, задоволення загальнодержавних інтересів, наукової обґрунтованості, об'єктивності, гласності, самостійності, рівності, результативності. Від часу заснування Китайської Народної Республіки (КНР), її основні принципи та загальна політика були ключовими національними стратегіями країни. Ці стратегії, які відповідали періодам правління різних державних лідерів, постійно змінювалися та розвивалися протягом існування сучасного Китаю. Щоб зрозуміти їхній еволюційний шлях, було проведено детальне дослідження (додаток А; табл.А.3). Додатково, динамічні показники соціально-економічного розвитку були виявлені та проаналізовані (додаток Б; рис.Б.1-Б.5). Розглядаючи питання еволюційної періодизації національних стратегій Китаю можна визначити, що останнім (сучасним) етапом становлення національної стратегії Китаю є період Сі Цзіньпіна (з 2013 р.), що спирається на прагнення розвитку миру, справедливості, сприяння глобальному розвитку, стимулювання спільних цінностей усього людства. Готовність «створювати нові та значно більші чудеса в новому поході в нову епоху» характеризується всебічним поглибленням реформ і відкритості, в тому числі у царині сталого (sustainable) транспорту. Яскравою демонстрацією практичних дій у

цьому напрямі можна вважати глобальний суперпроект КНР по відродженню Великого Шовкового Шляху з ініціативою «Нового Шовкового шляху» – «Один пояс, Один шлях» (一帶一路 , “Yīdài yīlù”), який перетворює Китай на одного з основних провідників ідеї мультилатералізму.

Відтоді як ініціатива «Один пояс, Один шлях» («Пояс і шлях», «ОПОШ», BRI) була висунута президентом Сі Цзіньпіном у 2013 році, вона отримала широке обговорення в країнах, що знаходяться на даному маршруті, та згодом це стало передумовою сприянню економічного та торговельного співробітництва між цими країнами. Даний проєкт забезпечує додаткові переваги для учасників та оптимізацію розподілу між країнами на ньому. Однак у деяких країнах виникають сумніви чи навіть непорозуміння щодо ініціативи через вплив комплексних політичних факторів. Вчені в КНР та за кордоном висловлюють різні погляди на суть та значення BRI. Західні експерти та науковці, приділяють більше уваги її геостратегічним цілям і по-різному оцінюють її суть. Деякі науковці мають позитивне ставлення та оцінюють її не лише як стратегію внутрішнього розвитку, а й міжнародну стратегію відкритості для зовнішнього світу (додаток В; табл.В.1), інші вважають BRI саме стратегічним питанням внутрішнього розвитку КНР, проявом геополітичної дипломатії та засобом вирішення стратегічних завдань, а також демонструють критичне і негативне ставлення, що загострює експертну полеміку стосовно положень стратегії. Узагальнення, виконані нами в (додаток В; табл.В.1) показують, що деякі фахівці розглядають BRI як геополітичну стратегію КНР, що було розроблено з метою протистояння США в Азійсько-тихоокеанському регіоні. На відміну від даного тлумачення, в Китаї існують розбіжності щодо розуміння значення BRI. В цей час внутрішня опозиція Китаю проти впровадження BRI підсилюється. в усьому світі точаться дебати щодо різних аспектів BRI. Одне з розумінь висловлено в «Білій книзі Китаю» щодо BRI, полягають у тому, що проєкт має переважно економічний характер, навіть попри наявність паралельних ініціатив у культурі, освіті, розвитку технологій, охороні здоров'я та інших сферах [214].

З економічної точки зору очевидно, що BRI є наступним важливим кроком для пришвидшеного зростання китайської економіки. Однак цілком природно, що така обширна та амбітна мережа торговельних зав'язків, що має бути побудована, незмінно потребує певного рівня гарантій безпеки. Зауважимо, що значна когорта дослідників прихильно ставляться до китайської концепції, вважаючи, що BRI полягає у використанні Китаєм торгівлі та інвестицій для становлення майданчика для синергічного розвитку країн учасниць. Однак, як наголошує у своїй роботі В.Кіктенко, усі наведені поняття не прояснюють самого концепту BRI, який у тих чи інших дослідженнях найчастіше іменується як туманний і невизначений. «10 квітня 2018 року, на Боаоському азійському форумі сам голова КНР Сі Цзіньпін заявив, що оскільки «Один пояс, Один шлях» є новою ініціативою, то абсолютно природним є те, що стосовно неї існують різні думки. Передусім це вказує на поняттєву розмитість, бо зміст концепту може змінюватися та значно розширюватися залежно від прагматичних потреб суб'єкта висловлювання» [26, с. 58-68].

Тому логіка дослідження вимагає розгляду змістового наповнення концепту на основі лінгвістичних даних. Цікавим фактом є те, що у 2015 році Національна комісія з розвитку і реформ КНР, Міністерство закордонних справ КНР та Міністерство комерції КНР спільним рішенням рекомендували перекладати слово “倡议” тільки як “initiative” в однині і не використовувати такі слова, як “strategy”, “project”, “program”, “agenda”. Як можливий варіант допускався переклад “The land and maritime Silk Road initiative” [《共建“一带一路”... 2017 》]. Такі обмеження, пояснює В.Кіктенко, скоріш за все, були пов'язані з бажанням довести відкритість цієї китайської пропозиції до співпраці, яка, на відміну від «стратегії», «проекту», «програми» і «плану», не є завершеним задумом і, відповідно, не містить у собі агресії [26, с. 58-68]. В іноземних офіційних документах англійська повна назва «Економічний пояс Шовкового шляху та Морський Шовковий шлях 21 століття» однаково перекладалася як “The Silk Road Economic Belt and the 21st-Century

Maritime Silk Road”, або The Belt and Road” (BRI) – аббревіатуру, що ми будемо застосовувати надалі в дисертації.

Зважаючи на неоднозначність фахових та експертних оцінок сутності й значення ініціативи BRI для глобального економічного середовища та виходячи із наших дослідницьких інтересів, розглянемо детальніше структурну композицію даної Ініціативи як євразійської стратегії. Акцентуємо на геостратегічних цілях Ініціативи, які полягають у наступному: 1) посилення політичного впливу на країни, що проходять на шляху інвестицій та торгівлі, протистояння американській «Азійсько-тихоокеанській Стратегії розбалансування» Китаю; 2) економічна реструктуризація, розширення експорту китайської продукції, стратегічна гарантія якісного економічного розвитку та стійкого зростання економіки Китаю, передача надлишкового внутрішнього виробничого потенціалу країнам, що знаходяться на траєкторії шляху; 3) завдяки політичній комунікації та культурному обміну з країнами по траєкторії шляху досягти зміцнення взаєморозуміння, підтримки безпеки та стабільності на тлі зростання величч китайської нації; глобальний розвиток усіх країн, які матимуть ефект від зростання економіки Китаю.

Як ми вже зазначали у наших публікаціях, метою Ініціативи керівництвом КНР визначено використання багатства і промислових ноу-хау Китаю для створення нового виду синоцентричної глобалізації, притягуючи країни та компанії на китайську орбіту, очолити Глобалізацію 2.0 і стати провідником ідеї мультилатералізму. Відтак можна припустити, що за заявленими геостратегічними цілями BRI по суті сприяє мирній співпраці, відкритості та інклюзивності, взаємному навчанню, взаємовигідності. Вивчення низки матеріалів стосовно реалізації ініціативи BRI дозволило зробити узагальнений висновок, що успішного функціонування цього проєкту зорієнтоване на дотримання таких цільових індикаторів: 1) прагнення мирного економічного та політичного зростання держав-партнерів; 2) посилення культурного обміну між націями та релігіями з метою усунення взаємних непорозумінь та відчужень, формуванні поваги один одного, побудови політичної взаємної довіри та створення глибоких засад загального процвітання для людства; 3) всеосяжний характер і можливість співпрацювати зі

стратегіями розвитку інших країн; 4) синергія від спільного використання переваг країн-партнерів; 5) рівноправність та спільна відповідальність за потенційно можливі ризики всіх учасників, 6) врахування інтересів та проблем партнерів, пошук точки інтересу та найбільшого спільного розподільвача співпраці.

З точки зору механізму співпраці, BRI не є регіональною організацією, не прагне побудувати велику зону вільної торгівлі або стати ексклюзивною національною організацією, а потім вступати у політичне чи військове протистояння. З точки зору В.Кіктенка, «Пояс» можна розглядати як китаєцентричний проєкт створення мережі партнерств в Євразії із застосуванням надзвичайно широкого інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного співробітництва [23, с. 90].

З точки зору цілей реалізації, Джін Лінг характеризує стратегічну мету BRI як новий тип механізму співпраці, спрямований на створення спільноти із спільним майбутнім для людства. Так, Джін Лінг наполягає, що він відрізняється від «плану Маршалла»[156] у політичному плані, оскільки «план Маршалла» був ідеологією США стримувати Радянський Союз і базувався на протистоянні між великими державами. Стратегія «Один пояс, Один шлях» підтримує принцип відкритості. Коли країна чи регіон приєднуються, вони не вступають у політичні, військові союзи чи протистояння. Економічно це принцип широких консультацій, спільного будівництва та спільного використання ресурсів без будь-яких умов. Що стосується зовнішніх відносин, вона дотримується цілей та принципів Статуту ООН. На сьогодні BRI з концепцією мирних і всебічних консультацій залучає дедалі більше країн.

Конотація обмінів та взаємного навчання на Шовковому шляху, за свідченням Сан Жияна, залишається нескінченною, попри те, що триває вже понад тисячу років. Усе більш важливо посилювати культурний обмін між націями та релігіями з метою усунення взаємних непорозумінь та відчужень, побудови політичної взаємної довіри, поваги та створення глибоких засад загального процвітання для людства [219, с. 44].

Китайська стратегія «Один пояс, Один шлях» є всеосяжною і може співпрацювати зі стратегіями розвитку інших країн, такими як стратегія Індонезії «Глобальна морська вісь», монгольська «Прерійна дорога», в'єтнамські «Два коридори й одне коло», казахстанська стратегія «Світлий шлях», індійський «мусонний план» та Євразійським Економічним Союзом. Як показує Ченг Гуокьянг, з точки зору країн-партнерів вздовж маршруту можливість отримання синергетичного ефекту базуватиметься на сильних сторонах кожної країни, таким чином формуючи додаткові переваги, взаємозалежність та спільний розвиток між країнами. «Спільне будівництво» за трактуванням Джінжана Гонксіяна та Ю Жаннянга, означає, що всі сторони є рівноправними учасниками, а також спільними носіями відповідальності за потенційно можливі ризики. Спільне використання означає врахування інтересів та проблем партнерів, пошук спільної точки інтересу, щоб результати співпраці могли принести користь всім сторонам [134]. Коридори міжнародного економічного співробітництва, включаючи Сухопутний міст Нова Азія-Європа, Китай-Монголія-Росія, Китай-Центральна Азія-Західна Азія, Китай-Індокитайський півострів, Китай-Пакистан та Бангладеш-Китай-Індія, націлені на досягнення значного прогресу, тісно пов'язуючи економіку Європи та Азії, сприяли розширенню ділового простору та сприяли економічному розвитку. Азійський банк інфраструктурних інвестицій із капіталом в 100 млрд дол. США надає фінансову підтримку для будівництва інфраструктури в країнах, що знаходяться на шляху. З моменту його створення затверджено 87 проєктів у 24 економіках із загальним обсягом інвестицій понад 19,6 млрд дол. США.

Зауважимо, що виконані нами теоретичні дослідження стосовно сутності й особливостей китайської стратегічної ініціативи дають підстави заявити про доцільність розширення та удосконалення понятійного апарату шляхом уточнення дефініцій «стратегія – глобальна стратегія – євразійська стратегія – євразійська стратегічна ініціатива», а також введення поняття «країни-партнери» (додаток В; табл.В.2). Отже, суттєве покращення внутрішнього потенціалу КНР характеризує готовність його потужного економічного базису для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх відносин й розбудови перспективних партнерських

стосунків КНР та інших обраних країн у векторі здійснення інвестицій в інфраструктурні та економічні проєкти, що в цілому має забезпечити більш тісний зв'язок з країнами Азії та Європи, сприятиме реалізації стратегії відкритості нового типу, а також сталого розвитку транспорту та глобальної транспортної інфраструктури [24].

Розглядаючи географічні аспекти реалізації китайської геостратегічної Ініціативи, доцільно прослідкувати маршрут двох основних транспортних артерій з Китаю, що за прогнозами з'єднують Азію з Європою та Африкою, проходячи через 65 країн (додаток Г; табл.Г.1). Спираючись на свої широкі географічні зв'язки з євразійськими країнами, Китай ініціював створення інфраструктурного проєкту «Один пояс, Один шлях», який складається з таких елементів, що ідентифіковані В.Кіктенком як 1) *«Економічний пояс Шовкового шляху»* – створення трьох транс'євразійських економічних коридорів: північного (Китай–Центральна Азія–Росія–Європа), центрального (Китай–Центральна і Західна Азія–Перська затока і Середземне море) і південного (Китай–Південно-Східна Азія–Південна Азія–Індійський океан); 2) *Морський Шовковий шлях XXI століття* – створення двох морських маршрутів: один маршрут веде з узбережжя Китаю через Південнокитайське море в Південно-Тихоокеанський регіон, інший передбачає з'єднання приморських районів Китаю і Європи через Південнокитайське море й Індійський океан); 3) Китайсько-пакистанський економічний коридор; 4) Економічний коридор Китай-Бангладеш-Індія-М'янма [182].

Згідно з усіма країнами (їх станом на 2019 р. було 65), що підтримують китайську Євразійську геостратегію (додаток Г; табл.Г.1) КНР прагне встановити партнерські економічні й дипломатичні відносини для успішної взаємодії та досягнення величких синергетичних результатів. Вищезгадана політична комунікація, зв'язок між об'єктами, безперешкодна торгівля, фінансовий зв'язок та взаємозв'язок між людьми, що виникає під час виконання ініціативи «Один пояс, Один шлях» має на меті побудови стійких зв'язків з країнами-партнерами по маршруту BRI. Стратегія «Один пояс, Один шлях» пов'язує євразійський континент через «зв'язок об'єктів» (додаток Г; табл.Г.3), основний зміст включаючи політичну

комунікацію, зв'язок між об'єктами, безперешкодну торгівлю, фінансову інтеграцію, охарактеризовано нами у додатку Г; табл.Г.2.

У разі успішної реалізації інфраструктурний мегапроект «Новий Шовковий шлях» стане найбільшим глобальним інвестиційним проектом, який, за нескромними оцінками китайської влади, передбачає надання владою Китаю 900 млрд дол. США і торкнеться близько 65 країн із загальним населенням 4,4 млрд осіб. Він зможе забезпечити завдяки використанню багатств і промислових ноу-хау Китаю протягом десятиліття товарообіг між Китаєм і країнами-партнерами проекту «Один пояс – Один шлях» в понад 2,5 трлн дол. США завдяки залученню багатьох країн та компаній на китайську орбіту та їх ефективній співпраці, координації [156].

1.2. Спонукальні імпульси та механізми формування євразійської стратегії КНР

Амбітною метою геостратегічної Ініціативи BRI визначено використання багатств і промислових ноу-хау Китаю для створення нового виду синоцентричної Глобалізації 2.0, притягуючи країни та компанії на китайську орбіту з метою становлення Китаю провідником ідеї мультилатералізму. Для реалізації такої амбітної мети в Китаї тривалий час формувались необхідні передумови. Звернемо увагу на твердження Єфремова Д.П., а також Нара Ділона, О. А. Ковалю, які зазначають, що одна з найбільш шанованих глобальних заслуг Китаю перед міжнародною спільнотою полягає в тому, що, радикально скоротивши бідність всередині країни за останні три десятиліття, він суттєво знизив загальносвітовий рівень бідності, посприявши достроковому досягненню глобальних цілей розвитку тисячоліття ООН уже 2015 року і став свого роду, за словами Діпанджяна Роя Чаудхури, завершальним етапом процесу всебічної побудови «заможного суспільства» – сяокан (小康社会, xiǎokāngshèhuì) [123].

На нашу думку, цей факт також доводить суттєве покращення внутрішнього потенціалу КНР для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх

відносин й розбудови перспективних партнерських стосунків КНР та інших обраних країн – партнерів у рамках стратегічної Ініціативи BRI, завдяки ефективній співпраці, координації та солідарності, що спираються на принципи справжнього, а не хибного мультилатералізму і верховенства права. Історичний факт, що Євразійський континент завжди був стиком цивілізацій та воєн, породжує не лише світові цивілізації Стародавнього Китаю, Стародавньої Індії та Стародавнього Вавилону, культуру християнства, ісламу та буддизму, але також Першу світову та Другу світові війни. На думку З.Бжезінського, відомого американського стратега та ідеолога американської гегемонії, той, хто твердо контролює Євразію, може домінувати у світі [97]. 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 країни: згідно зі статистикою зовнішніх інвестицій КНР, інвестиційний запас Китаю в Євразії становить 75,8% світового інвестиційного фонду. В той самий час, наголошують Ду Дебін та Йахуа Ма, основні імпортери сирої нафти, основні торгові партнери та основні країни-джерела інвестицій та основні стратегічні партнери походять саме з Євразійського континенту [122]: 1) ресурсну підтримку економічного розвитку Китаю забезпечують Близький Схід, Росія та Центральна Азія; 2) промисловий трансфер Китаю з точки зору взаємодоповнення промисловості проводять Південно-Східна Азія та Південна Азія; 3) з точки зору експортного ринку Європа є величезним споживчим ринком Китаю та джерелом капіталу та технологій. Європа – це кінцевий пункт китайського Нового Шовкового шляху [19].

З іншого боку, в Євразії також позиціонуються інтереси безпеки Китаю, де в основному зосереджені територіальні та прибережні питання між Китаєм та сусідніми країнами, зокрема проблема Південнокитайського моря з Філіппінами, островів Діаою з Японією та прикордонна проблема між Китаєм та Індією. Також реалізація проєкту BRI може сприяти розв'язання проблем, пов'язаних з екстремізмом та сепаратизмом, характерних для західної частини Китаю, насамперед Сінцзян-Уйгурського автономного району (СУАР). Підвищення рівня

економічного розвитку цього регіону та покращення якості життя місцевого населення, як і раніше, розглядаються керівництвом Китаю як головні способи зниження сепаратистських настроїв, та забезпечення стабільності у західних регіонах КНР. Тому Пекін серйозно зацікавлений у розширенні економічного співробітництва та спільному розвитку цього району з метою ліквідації ґрунту для «трьох сил зла» (тероризм, сепаратизм, екстремізм).

Особливо привертає до себе увагу можливість взаємовигідного партнерства з країнами Європи, сутність якого проявляється в наступному: 1) інноваційний потенціал, високотехнологічний рівень, ноу-хау і навички концентрації європейських компаній привабливі для китайських інвесторів; 2) доступ китайської продукції на європейський ринок; 3) потреба європейських країн у фінансах змушує їх приймати китайські інвестиції; 4) тринадцять країн-членів ЄС приєдналися до Азійського банку інфраструктурних інвестицій (*англ. Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB*); 5) створено особливий формат відносин КНР з країнами ЦСЄ (“16+1”) (додаток Г; рис Г.3), а також з низкою інших країн.

Що ж стосується України, то розвиток відносин з КНР сьогодні обов’язково передбачає як подальше розширення двосторонніх відносин (додаток И; табл.И.1), насамперед на основі економічних інтересів, так і необхідність повноцінного входження до проєкту BRI[19]. 30 червня 2021 року Міністр комерції Китаю Ван Вентао та Міністр інфраструктури України Олександр Кубраков підписали «Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Китайської Народної Республіки щодо поглиблення співробітництва в галузі будівництва інфраструктури». Ця угода заохочуватиме підприємства та фінансові установи двох країн до активної співпраці у сфері автомобільного, мостового та залізничного транспорту для сприяння розбудові більш тісних економічних зв'язків між двома країнами, а також надасть необхідну допомогу та підтримку для реалізації коопераційних проєктів. Фактично, відтоді, як Китай та Україна запустили співпрацю «Один пояс, Один шлях», багато компаній зможуть взяти участь в інвестиціях в інфраструктуру України. За даними Міністерства торгівлі, вартість нових контрактів, підписаних китайськими компаніями на українському ринку підрядних проєктів, протягом

двох років поспіль перевищила 2 мільярди дол. США, і обидві сторони мають великий потенціал для співпраці в цій сфері.

Роблячи історичний екскурс в минулі часи, зауважимо, що з періоду реформування та геополітичного «відкриття» в 1978 р. КНР активно інтегрувалась в очолювану США міжнародну торговельно-фінансову систему і швидко перетворилась не тільки у другу за величиною економікою після Сполучених Штатів, але і в найбільшу державу-кредитора для самих США. Зіткнувшись зі зростанням КНР, США та інші західні країни сформували два домінуючих принципи мислення і дії: з одного боку, співпраця у взаємовигідних сферах, з іншого боку, активне стратегічне стримування Китаю. У військовій галузі Сполучені Штати реалізують стратегію «Азійсько-тихоокеанського балансу» для зміцнення взаємозв'язку між військовою дислокацією та азійськими союзниками та планували зібрати 60% своїх військово-морських та повітряних сил, розміщених за кордоном в Азійсько-тихоокеанському регіоні до 2020 року. За цієї ситуації простір стратегічного розвитку КНР у Східній Азії стикається зі стратегічним стримуванням США та інших союзників. Політика США щодо стримування Китаю призвела до виходу китайських амбіцій з регіонального на глобальний рівень у міжнародному співробітництві та до висунення Пекіном нових масштабних ідей щодо реформування світової економічної системи. В експертній спільноті КНР наголошується, що в умовах посилення американського впливу в Азії Китаю необхідно розширювати механізми двосторонньої та багатосторонньої співпраці поза АТР, особливо там, де американський вплив незначний або відсутній. Для того, щоб розширити свій простір розвитку, Китай може лише просунутися на захід Євразійського континенту. Будь то захист національних інтересів Китаю чи прорив стратегічного оточення США та інших країн, пропозиція Ініціативи BRI – це розгляд геополітичних та економічних стратегій. Геостратегія Китаю «Один пояс, Один шлях» сформована в умовах складного міжнародного середовища, де, з одного боку, Євразійського континенту стосуються національні інтереси Китаю, які він повинен захищати. З іншого боку - рішуче бажання Китаю прорвати стратегічну блокаду західних країн (рис. 1.1). «Один пояс, Один шлях» буде також

розвивати політичну комунікацію, співпрацю, підвищення обсягів та ефективності інвестицій, сприяння торгівлі, стійкому зростанню ринків та нових рушійних сил для розвитку у взаємній відкритості між державами. Рівень лібералізації торгівлі та сприяння інвестиціям постійно вдосконалюється. [104, с. 8-11].

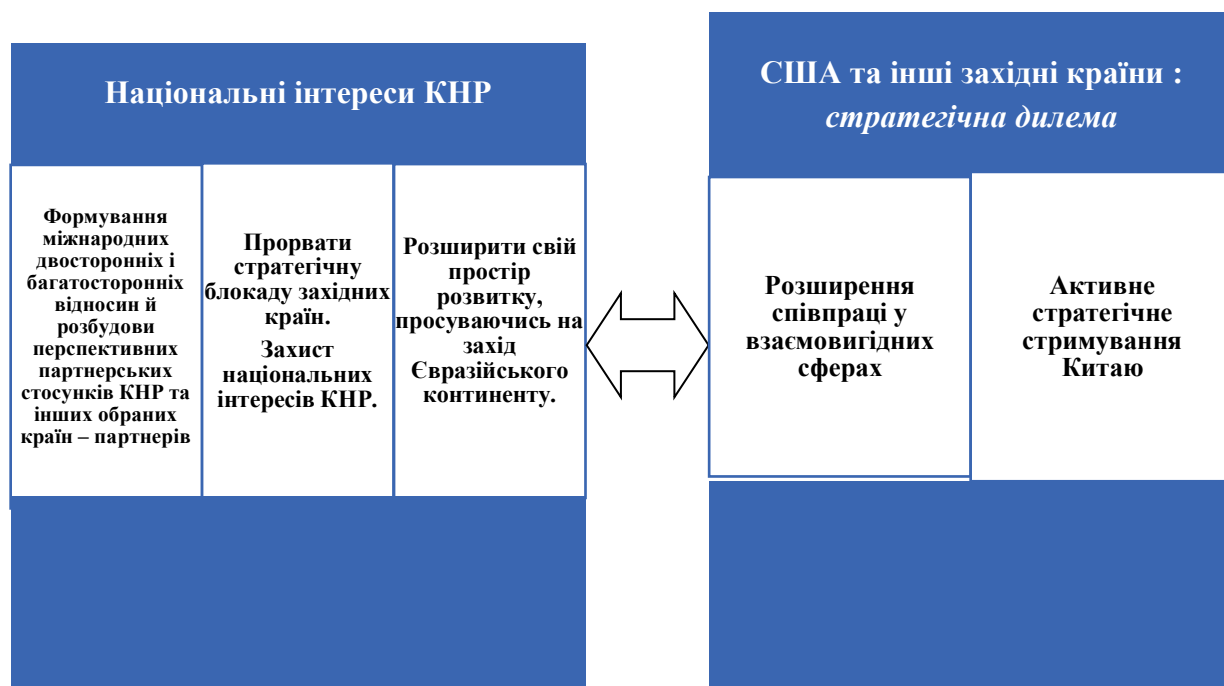


Рис. 1.1. Збалансування багатосторонніх інтересів країн-партнерів Євразійської стратегічної Ініціативи КНР

Джерело: складено автором

Отже, виходячи з такої геополітичної ситуації, можна стверджувати, що саме вона стала домінуючим мотиватором для китайської Ініціативи BRI. Своєю чергою на теренах КНР тривалий час формувались відповідні передумови для економічного зростання і прагнення створити інноваційні ефективні платформи для розширеного регіонального та глобального економічного співробітництва, посилення економічного, культурного обміну між націями та релігіями, які стали основними в реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях». Взагалі Ініціатива BRI має складні історичні, теоретичні та реалістичні передумови, і вона тісно пов'язана з розвитком як самого Китаю, так і усього світу, являючись спадщиною давнього

Шовкового шляху «мирної співпраці, відкритості, толерантності, взаємного навчання, взаємної вигоди та взаємодії» (додаток Д; табл.Д.1).

Торкаючись питання ідентифікації та характеристики передумов євразійської стратегії КНР, першочергово звернемо увагу на наявні глобальні мегатенденції. Вони не є короткостроковими проблемами, а триватимуть щонайменше 20 років, визначаючи роль урядів в усьому світі, і, по-перше, є релевантними для країн будь-якого розміру, незалежно від регіону та рівня добробуту, і по-друге, є суттєвими щодо до чотирьох ключових сфер відповідальності урядів: забезпечення економічного процвітання, безпеки, соціальної стабільності та захисту навколишнього середовища. [14].(рис. 1.2).

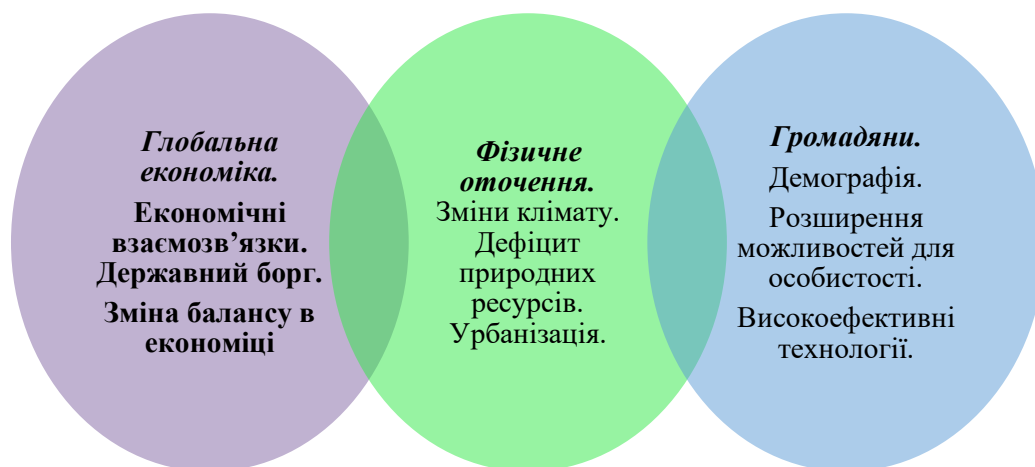


Рис. 1.2. Групування мегатенденцій в широкому сенсі щодо зміни статусу та очікувань громадян, зміни глобальної економіки та зміни фізичного оточення

Джерело:[7]

У спеціальних джерелах надається також прогностична характеристика загальносвітових політичних процесів, серед яких ключовими можна вважати:[224]

1. Очікування подальшого розгортання регіональних альянсів (розвідувальний «Альянс п'яти очей» з участю Індії, Японії та Південної Кореї; підсилення угоди про оборонну співпрацю США з Австралією і Британією (AUKUS).
2. Для стримування Китаю в Японії разом зі США та Великою Британією продовжуватиметься посилення армії та озброєння.
3. Можливий розвиток вигідної для США «Ініціативи Тримор'я» в Європі.
4. Падіння авторитету США як наслідок програшу в Афганістані.
5. Делегітимізація нових штампів ковіду

та відповідно ідеї вакцинації, зниження ймовірності повторення сильних карантинів. 6. Для стримування нових економік азійських країн наростання спекуляцій на темі кліматичних змін. 7. Продовження світової енергетичної кризи та підняття цін на енергоресурси через спроби зеленого переходу в Європі – насамперед, у Німеччині – та у Китаї, а також після пандемії; 8) Очікуване посилення конфліктів, спровоковані хвилі протестів, повторення міграційних криз та воєнно-політичної ескалації у багатьох країнах світу. Безумовно, що такі чинники та глобальні суперечності епохи підсилюють турбулентність глобалізованого світового середовища і створюють серйозну невизначеність сценаріїв взаємодії та конкуренції для реалізації глобальної стратегічної Ініціативи КНР.

У контексті розгляду теоретичних передумов зазначимо точку зору, що в умовах складного міжнародного середовища неоліберальна теорія поступово стає непридатною, і для розв'язання міжнародних проблем, особливо для слаборозвинених країн, потрібно пропонувати нові теоретичні рішення. З кінця «холодної війни» неолібералізм став основним напрямком міжнародної спільноти, але з розвитком часу створив багато проблем. Зокрема, фінансова криза 2008 року, європейська боргова криза, невпинно зростаючий розрив між багатими та бідними в капіталістичних країнах, розквіт окремих високотехнологічних ТНК на тлі зростання їх безкарності, Brexit та зростання крайнього націоналізму й екстремізму в багатьох країнах, поширення пандемії Covid-19 із відповідними антипандемічними заходами, спричинені ними. 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 глобальний розвиток китайської економіки та зміцнила її.

Західна цивілізація, за аргументацією вже не володіє духовними резервами для зміни сучасної парадигми існування. Марксизм, фрейдизм, лібертаризм, вирощений з лібералізму, засвідчили свою неспроможність вивести людство з глухого кута, уберегти від економічної катастрофи. Відтак люди, яких не

влаштовує хижацька модель світоустрою, звертаються до Сходу й, цілком імовірно, західна фаза поступово зміниться східною домінантою — протягом найближчих ста років (час зміни одного гегемона іншим - кілька століть)[8].

У другому десятилітті 21 століття Китай запропонував новий план глобалізації. Завдяки ідеї побудови спільноти інтересів, відповідальності та дольової участі Китай змінив план Сполучених Штатів з обмеження інших країн шляхом формулювання конкретних уніфікованих правил, що дозволяють співпрацю. 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.

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 Азійського банку розвитку, країни регіону хочуть зберегти поточний темп зростання. До 2030 року потреби в інвестиціях в будівництво інфраструктури становитимуть 22,6 трлн дол. США, а щороку - 1,5 трлн дол. США. На цьому тлі зауважимо, що більшість країн, розташованих вздовж Єдиного поясу, є країнами третього світу з відносно відсталою інфраструктурою і слабкими виснаженими переважно кредитною політикою міжнародних організацій економіками. Китай посилив будівництво інфраструктури в різних країнах оскільки держава має багатий досвід будівництва. У цьому сенсі стратегія «Один пояс, Один шлях» - це «китайський план», запропонований для розв'язання проблеми недостатньої глобалізації [142].

З нашої точки зору, заслуговує на увагу виокремлення локальних (внутрішніх) передумов реалізації Ініціативи «Один пояс, Один шлях», сутність яких може бути ідентифікована наступним чином: по-перше, судячи із загальної ситуації зі станом економіки КНР, з часу реформування та відкриття у 1978 році її економіка поступово переходила від швидкісного до середньошвидкісного, а економічне зростання сповільнюється. Отже, з точки зору координації внутрішнього регіонального розвитку Китаю, розвиток сходу та заходу Китаю є нерівномірним.

Схід отримав більше дивідендів від реформ та 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 BRI пов'язує євразійський континент через «зв'язок об'єктів» (додаток Е; табл.Е.1) Беручи участь в інфраструктурному будівництві країн, що знаходяться на маршруті, технології передаються, створюючи умови для реструктуризації та модернізації промисловості BRI починається із західної частини Китаю, бере західну частину Китаю як кордон відкриття, врівноважує розвиток сходу та заходу Китаю та сприяє стабільному економічному зростанню; по-друге, з точки зору міжнародного середовища, із 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 глобальний розвиток Китаю. Прийнято стратегію «Азійсько-тихоокеанського ребалансування» і створено Угоду про транстихоокеанське партнерство, що продовжує розглядати Китай сильною і гегемонічною країною [97]; по-третє, Ініціатива BRI полягає в фінансовій гарантії країнам, що проходять по маршруту, та сприяє будівництву інфраструктури, з метою чого створено Фонд Шовкового шляху та Азійський банк інфраструктурних інвестицій. Станом на 2020 р. Азійський банк інфраструктурних інвестицій інвестував у 108 великомасштабних проєктів із загальним обсягом інвестицій 22,02 млрд дол. США, демонструє зростання кількості учасників із 57 членів-засновників до 103 членів на шести континентах, поступаючись лише Світовому банку [8]. Банком послідовно інвестовано: проєкт модернізації та розширення розподілу електроенергії в Бангладеш; національний проєкт модернізації нетрів в Індонезії; шосе М-4 в Пакистані. В той самий час Фонд Шовкового шляху також зробив внесок у країни, які пролягають по маршруту. З цією метою станом на 2020 р. підписано 47 проєктів різного типу, переважно на основі інвестицій в акціонерний капітал, із загальним

обсягом інвестицій у розмірі 17,8 млрд дол. США, що охоплюють численні райони вздовж «Один пояс, Один шлях» [142]. Інвестиційні проекти Азійського банку інфраструктури та Фонду Шовкового шляху значно покращили місцеву інфраструктуру та сприяли розвитку місцевого ділового середовища, життєвий простір місцевих жителів; по-четверте, будівництво транспортного коридору BRI значно покращить торгівлю країн-учасниць, розширить іноземні інвестиції та покращить рівень життя громадян. 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; по-п'яте, з точки зору торгівлі: темпи економічного зростання світових економік уздовж економічного коридору BRI 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 прямі іноземні інвестиції в країни з низьким та середнім рівнем доходу вздовж шляху збільшаться на 7,6%. Транспортний проект BRI допоможе 7,6 млн людей позбутися крайньої бідності населення[237].

Оскільки Китай реалізує стратегію BRI з метою сприяння співпраці з країнами на цьому шляху, було збільшено глибину та деталізованість розробки регулювання (додаток Е; рис.Е.1). Розширення окремих реформ КНР як базису для реалізації Ініціативи BRI структуровано за сутністю реформ, і представлено в додатку Е; табл.Е.2, зокрема:

1. З часу реформування та відкриття в 1978 році східних прибережних районів Китаю (провінції Гуандун, Фуцзянь) створено спеціальні економічні зони (зокрема Шеньчжень, Чжухай, Сямень) та взята ініціатива у відкритті, досягненні економічного розвитку та квітучого життя. Однак центральні та західні регіони Китаю (Провінції Шаньсі, Хенань, Ганьсу) та прикордонні райони (Сіньцзян, Тибет, Внутрішня Монголія) завжди були внутрішніми територіями, які ще не були відкриті, і економічний розвиток відставав, розрив на сході поступово збільшувався. BRI розглядає західну частину Китаю як вікно у зовнішній світ та

сприяє зовнішній торгівлі та економічному розвитку в центральних та західних регіонах. Простір для зовнішньої торгівлі та економічного співробітництва сприяє реалізації нового зростання в економіці Китаю.

2. Закладено міцну основу для національної економічної безпеки, захисту соціальної стабільності та сприяння етнічній єдності. 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[178]. Впровадження «Морського шовкового шляху» допоможе Китаю зменшити свою залежність від Південнокитайського моря та Малаккської протоки, тим самим знизивши ступінь ризику. BRI ще більше відкриє прикордонну торгівлю, тим самим сприяючи збільшенню зайнятості та збільшенню кількості місцевих жителів.

3. Закладена основна стратегічна схема реагування на зміни у світовому ландшафті. З економічної точки зору Китай, Індія, Росія, ПАР та інші країни БРІКС 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 млрд, зменшивши залежність від розвинених країн та зв'язавши Азію та Європу [182].

4. Побудова системи фінансового ринку стає все більш досконалою: Китай продовжує нарощувати ступінь відкриття ринку міжбанківських облігацій. Станом на кінець 2018 року масштаб випуску облігацій panda досяг близько 200 млрд юанів. Експортно-імпортний банк Китаю випустив екологічні фінансові облігації «Bond Connect» на суму 2 млрд юанів для глобальних інвесторів, а Новий банк розвитку БРІКС випустив перші зелені фінансові облігації на суму 3 млрд юанів

для підтримки будівництва Зеленого шовкового шляху. Фінансовий взаємозв'язок продовжує поглиблюватися. 11 фінансованих Китаєм банків заснували 76 установ першого рівня у 28 країнах уздовж маршруту, а 50 банків з 22 країн уздовж маршруту заснували 7 корпоративних банків, 19 філій іноземних банків і 34 представництва в Китаї. Без сумніву, як стверджує Сирота В., вищеописана діяльність потребує розвинених каналів здійснення інвестиційних ін'єкцій в інфраструктуру, широкого «меню» наявних фінансово-кредитних механізмів та відповідних фінансових інститутів. Спеціалізовані китайські банки розвитку (China Development Bank, ExIm Bank) та мультинаціональний Азійський банк Інфраструктурних інвестицій (АІІВ) мережа власних спеціалізованих фінансових, венчурних та суверенних фондів, страхових організацій та структур із підтримки експорту утворюють цікаве поєднання значних фінансових ресурсів з новітніми кредитно-інвестиційними інструментами, унікальні компетенції у сфері експертизи й аналізу інвестиційного та проєктного фінансування; певне розуміння специфіки роботи в ринках, що розвиваються; власні фінансові ресурси, що можуть бути використані на умовах співфінансування проєктів з іноземними інвесторами [58].

Офіційно влада Китаю висунула п'ять цілей BRI: політична координація, взаємозв'язок інфраструктурних об'єктів, безперешкодна торгівля, фінансова інтеграція, зміцнення зв'язків між народами. Водночас погляди на політичні цілі Китаю, які переслідують цей проєкт, розходяться. Зокрема Джонатан Хіллман із CSIS висловив побоювання, що інфраструктура може бути використана у військових цілях. Експерти англійської Chatham House зазначали, що проєкт схожий на план Маршалла, але «Китай виділяє фінансування іншим країнам виключно на основі спільних економічних інтересів», а ідея «згуртованого блоку під керівництвом Китаю, який протистоїть США, не обов'язково вірна».

Відтак, спираючись на наші теоретико-аналітичні потуги стосовно виявлення мотивів та передумов реалізації євразійської стратегії КНР, можемо стверджувати, що ініціатива «Один пояс, Один шлях»: 1) є принципово новою моделлю розвитку співпраці; 2) передбачає оцінку внутрішніх й міжнародних чинників

з урахуванням часу та обставин; 3) не передбачає обов'язкових угод між державами; 4) керується не стільки результатом переговорів, скільки результатом узгодження шляхом консультацій; 5) не містить у собі ідеї створення зони вільної торгівлі; 6) спирається на наміри Китаю забезпечити тісний зв'язок з країнами-партнерами в Азії та Європі шляхом інвестування в економічні та інфраструктурні проекти[19]; 7) є гнучкою за рахунок використання менш формальних механізмів своїх економічних та політичних можливостей, власних економічних ресурсів та дипломатичних інструментів для здійснення інвестицій.

Китайський уряд, запропонував стратегію відкритості нового типу, яка складається з двох важливих компонентів – «взаємодоповнюваності та загального виграшу» і геополітичних міркувань [19]. Стратегічне мислення полягає в тому, що Китай повинен виступати на світовій арені як відповідальна велика держава.

1.3. Теоретичні моделі фінансового забезпечення реалізації стратегічної ініціативи КНР

Головна ідея ініціативи «Один пояс, Один шлях» визначається тим, що КНР прагне стати конструктивним лідером, давати світовій спільноті більше міжнародних суспільних благ, в тому числі й на основі створення нових інвестиційних транснаціональних моделей. Інвестиції, які демонструють глибокі теоретичні дослідження українських науковців Руденко-Сударєвої Л.В. та Шевченко Ю.А., виступають первинною складовою транснаціонального руху капіталу. Їх вивченню присвячено роботи великої кількості науковців різних країн та організацій (від Ф.Кене, А.Сміта, К. Маркса до сучасних представників теорії «нової економіки» та фінансово-інвестиційної глобалізації)[202]. Їхні наукові праці доводять, що чисельні дослідження науково-теоретичних проблем здійснення інвестування ТНК виконувались переважно в рамках таких теорій та концепцій як марксизм, теорія ринкової недосконалості, теорія інтерналізації, інституційна теорія, неокласична теорія, еволюційна економічна теорія та багато інших (додаток Є; рис.Є.1). Основні теоретичні концепції міжнародного інвестування нерозривно

пов'язані із концепцією транснаціональних відносин і мають враховувати усвідомлення змін, що сталися у світовій політиці зі зростанням взаємозалежності та руйнацією державної монополії на участь у міжнародних відносинах. В цілому вважаємо за доцільне звернути увагу на застосуванні поняття транснаціональних відносин як форми міжнародних відносин, що виходять за межі міждержавних, не залежать від державних кордонів або здатні перетинати їх, а відповідно і поняття самої транснаціоналізації[67]. Її в роботах професора Л.В.Руденко-Сударєвої пропонується трактувати, як «найбільш зрілий і завершений етап у процесі інтернаціоналізації підприємницької діяльності суб'єктів будь-якої форми власності, який характеризується високим рівнем географічної диверсифікованості системи ресурсного забезпечення (матеріально-виробничий ресурс, інтелектуально-кадровий ресурс, фінансовий, інформаційний ресурс); гнучкою організаційною архітектурою з обов'язковим виділенням одного головного (або кількох) керівного ідеолого-стратегічного ядра, що продукує єдину бізнес-ідеологію із синтезом філософії волюнтаризму, прагматизму і лібералізму; пріоритетним використанням прямого іноземного інвестування, як інструменту зовнішньоекономічної експансії; непереборним прагненням корпоративного топменеджменту до глобального панування на основі системного цілеспрямованого застосування фінансової могутності, інформаційного і політичного впливу, коаліційної сили зв'язків з урядами та засобів силового і прихованого тиску. Як загальносвітове явище транснаціоналізація являє собою об'єктивний процес посилення світової інтеграції в результаті експансивного розгортання міжнародних операцій ТНК». [53;11;54]

У контексті нашого дослідження, на тлі розповсюджених теоретико-методичних дискусій щодо мотивів транснаціонального інвестування, увагу привертають так звані теорії вибору режиму зовнішніх прямих інвестицій, зокрема, теорія еволюції (Evolution Theory), що була вперше запропонована та розроблена групою вчених зі скандинавських країн, головними представниками якої були Йогансон Дж. і Вальне Дж., що займалися поглибленими тематичними дослідженнями закордонних операцій корпорації Вольво[91]. Вони виявили, що

розширення географічної сфери закордонних ділових операцій і зміна методів ведення бізнесу продемонстрували певну закономірність, яка проявляється як певний і досить закономірний процес інтернаціоналізації діяльності: спершу підприємства працюватимуть лише всередині країни, а потім основним фокусом стане непрямий експорт через іноземних посередників. Через певний період часу підприємства самостійно завершать прямий експорт і, нарешті, створять імпорتنі або збутові філії за кордоном. Хоча така точка зору навряд чи може вважатись новою, цікавим фактором є те, що цією теорією з метою пояснення очевидних етапних характеристик підприємств у процесі міжнародної діяльності вводяться поняття «психологічної дистанції» та «емпіричного знання». Психологічна дистанція, яку з нашої точки зору краще ідентифікувати як когнітивну, відноситься до факторів, які перешкоджають потоку інформації між підприємствами та ринком (наприклад, мовні, культурні, політичні відмінності, різниця у рівнях освіти, економічного розвитку тощо)[180]. Ці фактори впливають на вибір місця інвестиції підприємства, тобто пояснюють порядок географічного розширення закордонних операцій компанії. Щоб зменшити негативний вплив психологічної (когнітивної) дистанції, транснаціональні компанії, як правило, обирають однаковий рівень економічного та політичного розвитку. Країни з подібними системами та культурним походженням служать приймаючими країнами та поступово розширюють інвестиції до більшої кількості країн із накопиченням міжнародного досвіду. Емпіричні знання використовуються для пояснення змін у моделях входження фірм, яке, з нашої точки зору, відбувається шляхом еволюційної зміни відпрацьованих моделей нижчого порядку (наприклад, непрямий експорт через посередників) на складніші режими високого входу (наприклад, прямі інвестиції на будівництво заводів) для здійснення міжнародних операцій[246].

У свою чергу, еkleктична теорія, запропонована К. Хіллом, П. Хвангом і В. Кімом, аналізує характеристики трьох основних способів входу з точки зору ступеня контролю, залучення ресурсів і ризику комунікації. Також вона розглядає фактори, які впливають на вибір підприємствами режиму входу у закордонні ринки, згруповані у стратегічні фактори, фактори навколишнього середовища та фактори,

що стосуються конкретної фірми[67], що досить впевнено корелює із виокремленими нами передумовами євразійської стратегії КНР (додаток Д; табл.Д.1). Стратегічні фактори можуть впливати на вибір режиму входу через ступінь контролю. У контексті нашого дослідницького інтересу увагу привертає вибір між глобальною стратегією та міжнаціональною стратегією. Якщо інші фактори залишаються незмінними, а підприємство приймає багатонаціональну стратегію, спрямовану на виробництво продукції в різних країнах – то компанія обере режим входу низького контролю, щоб зменшити реалізацію стратегії високих інвестицій. Аналогічно, якщо компанія вирішить прийняти глобальну стратегію і виробляти стандартизовану продукцію по всьому світу, тоді корисною для просування глобальної стратегії компанії буде модель входу з високим ступенем контролю. Крім того, теорія також показує, що у випадку олігополістичної глобальної промисловості, коли потреба в глобальній стратегічній координації висока, ТНК, як правило, мають режим високого контролю для швидкого досягнення стратегічного коригування.

Місцеві фактори в основному включають ризик країни перебування, регіональне знайомство, ринковий попит і ринкову конкуренцію. Вони впливають на вибір режиму входу, в першу чергу, через зобов'язання щодо ресурсів. Ризик країни перебування охоплює політичний ризик, ризик власності, бізнес-ризик та ризик трансфертних платежів[200]. Коли вищезгадані небезпеки, з якими стикається багатонаціональне підприємство, високі – воно вибере режим входу з низькими ресурсами, щоб мінімізувати збитки від вимушеного виходу. Різниця в культурі, економічній системі та діловій практиці між країною походження та країною перебування визначають рівень регіонального знайомства. Чим менші ці відмінності – тим вище регіональне знайомство. Там, де між двома країнами існують великі відмінності та регіональна знайомість є низькою, МНК вийдуть на ринок приймаючої країни з моделлю низьких ресурсів, тим самим зменшуючи потенційні витрати на вихід. Високий ступінь невизначеності щодо стану ринкового попиту в приймаючих країнах змусить ТНК прийняти інвестиційні моделі з низькими ресурсами. Варто також зазначити, що невизначеність щодо

майбутніх умов попиту найбільша в періоди запровадження та спаду промислового розвитку. На цих двох етапах підприємство має прийняти режим входження з низьким ресурсом, тоді як на стадії зрілості воно може прийняти протилежний режим входження, а саме з високим ресурсом. Існує також негативна кореляція між ринковою конкуренцією приймаючої країни та ресурсними зобов'язаннями режиму входу: зі збільшенням інтенсивності конкуренції, спадає ресурсна прихильність до вибраного режиму входу.

Специфічні для підприємства фактори впливають на вибір режиму входу, поширюючи ризик і ступінь контролю. Вищезгадана теорія використовує цінність ноу-хау підприємства. За інших рівних умов, зі зростанням значення ноу-хау МНК, зростають і можливості вибору підприємством режиму входження задля мінімізації ризику поширення ноу-хау. Разом з тим, якщо імпліцитне знання ноу-хау сильніше та складніше для передачі через ринкові операції – то режим входу з високим ступенем контролю буде найкращим вибором для підприємств. Як доводить Зенг Руї, еклектична теорія, що отримала підтримку багатьох емпіричних досліджень, всебічно розглядає вплив різних факторів на вибір режиму входу та пропонує багато цінних точок зору, які базуються на двох попередніх теоріях (додаток Є; рис.Є.1). Однак, дана теорія все ще має свої обмеження, оскільки вона є статичним аналізом, порівнює лише характеристики трьох різних режимів входження та підкреслює передумову незмінності інших факторів, не враховуючи їх [63].

Теорія організаційної спроможності (Organizational Capability) була запропонована Пр.Аулах, Асаахі Катабе та Ануп Мадхок, які виклали основні фактори, які впливають на ступінь інтеграції каналів, тобто на ступінь контролю. Ці фактори підсумовуються як специфічні для транзакції, корпоративні організаційні можливості та стратегічні чинники [11]. Використовуючи дані американських виробничих підприємств, автори цієї роботи емпірично проаналізували вплив факторів, що впливають на вибір ступеня інтеграції каналів; час і умови ступеня інтеграції каналів, що вплинуть на результативність експортних підприємств на зовнішніх ринках. Такий аналіз уможливорює наступні теоретичні висновки: 1) зі збільшенням рівня специфічності активів, компанії

стають більш схильними до вибору середнього рівня інтеграції каналів для виходу на закордонні ринки (на відміну від теорії трансакційних витрат); 2) ступінь інтеграції каналів на закордонному ринку країни підприємство не корелює позитивно з позицією компанії на глобальному ринку; 3) через певні зовнішні ризики, економічну та політичну невизначеність, підприємства більш схильні до вибору методу каналової інтеграції з більшою гнучкістю; 4) відсутній взаємозв'язок між ступенем інтеграції каналу та продуктивністю каналу (додаток Є; рис.Є.2) .

Крім того, організаційні можливості компанії також впливатимуть на вибір моделей входу для різних країн. Зокрема, коли транснаціональні корпорації з розвинутих західних країн інвестують в інші промислово розвинені країни, вони користуються тим же рівнем економічного розвитку та подібним культурним фоном і прагнуть застосувати існуючі методи злиття завдяки зручності передачі можливостей та ресурсів. Щоб досягти мети швидкої окупності інвестицій, а також при вході в країни, що розвиваються з великими розривами в економічному розвитку, часто буває важко передати ресурси та можливості через відмінності в багатьох діючих організаційних системах і цінностях. Тому в рамках теорії організаційної енергії фактори, які можуть бути обрані на зовнішніх ринках, можуть бути обрані як джерело сукупних активів, передача знань, лідерські здібності та національна інституційна спроможність[63].

Теорія організаційної енергії розглядається з точки зору підприємства. Згідно з нею, вводиться вибір джерела активів, порушуючи суцільну інтеріоризацію і комбінації міжнаціональної моделі – це забезпечує нову перспективу дослідження розвитку міжнародного ринку для підприємства. Однак дана теорія надає підприємствам лише два варіанти (співпраця або індивідуальне підприємництво) і не пояснює, наскільки точно слід виміряти організаційну спроможність компаній. Також у ній ігнорується вплив організаційної ефективності, осіб, які приймають рішення, та соціальних і політичних факторів, що значно зменшує ефективність практичного застосування теорії.

Звернемо увагу, що міжнародне інвестування в сучасних умовах набуває форму одного з пріоритетних напрямків функціонування ТНК, стаючи

превалюючим засобом як виходу на закордонний ринок, так і міжнародної співпраці у цілому. Дослідження чималої низки теорій щодо міжнародного інвестування надає підстави зробити висновок, що переважна більшість науковців розглядає його сутність на різних рівнях від мікро – до метарівня, пояснюючи природу, інструменти, наслідки та характеристики цього процесу. Виходячи із усталеного науково-теоретичного розуміння та доповнюючи його авторським баченням, Руденко-Сударєва Л.В. та Шевченко Ю. інвестиціями вважають систему практичних дій суб'єктів, спрямованих на термінове (короткострокове або довгострокове) вкладення капіталу (коштів) та інших активів у різні сегменти суспільного життя з метою отримання прибутку, значущих соціальних або екологічних результатів чи досягнення амбітних лідерських позицій суб'єктами інвестиційної діяльності. Відповідно до тлумачення «Китайського статистичного бюлетеня прямих іноземних інвестицій», під прямими іноземними інвестиціями розуміються інвестиції китайських підприємств, груп тощо [63]. Дана економічна діяльність зосереджена на управлінських правах іноземних підприємств. Її зміст здебільшого відображається з метою досягнення однією економікою своїх тривалих інтересів шляхом інвестування в іншу економіку.

Щодо прийняття рішень стосовно моделей прямих іноземних інвестицій, як показує наявна література – традиційні теорії та більшість науковців вважають, що підприємствам необхідно зробити вибір між інвестиціями в нові проєкти та транскордонними злиттями та поглинаннями – і вже на цій основі визначити склад частки підприємства (тобто створити спільне підприємство або дочірнє). Більшість досліджень моделей іноземного інвестування класифікуються з двох точок зору: перша базується на моделі створення закордонних установ та поділяється на модель транскордонного M&A та модель інвестування нового типу; друга заснована на моделі інвестиційного капіталу та поділяється на модель спільного підприємства та модель індивідуального підприємництва. інвестиції нового типу (також відомі як інвестиції в нове будівництво) належать до підприємства, у якому активи (всі або деякі), створені інвестиційними організаціями належать інвесторам відповідно до їх законодавства. Такими організаціями, наприклад, можуть бути

багатонаціональні компанії в країні перебування. Інвестиції нового типу включають: по-перше, створення підприємств із 100% власності, таких як іноземні філії, дочірні компанії та компанії-податкові притулки; по-друге, створення спільних підприємств, таких як спільні підприємства з акціонерним капіталом та спільні підприємства за контрактом (табл. 1.1).

У контексті даного дослідження привертає до себе увагу виконані професором Руденко-Сударевою Л.В. роботи стосовно процесу інвестування задля заснування, наприклад підрозділу ТНК як структури нового типу. Ці, так звані «інвестиції «грінфілд» визначають передусім як комбінований процес планування та реалізації, спрямований на утворення системи й активізації потенційних та фактичних засновницьких ресурсів для створення підприємницьких функцій в економічно та юридично самостійній організації, якої раніше не існувало [55;31].

Таблиця 1.1

Компаративна характеристика особливостей інвестицій нового типу (Greenfield Investment), транскордонних злиттів і поглинань та державно-приватного партнерства

Особливості	Переваги	Недоліки
1	2	3
<i>Інвестиції у нові проекти (Greenfield Investment)</i>		
1. Збільшення пропозиції та посилення ринкової конкуренції; 2. Повільні введення та вихід; 3. Можливість використовувати ресурси підприємств у рідній країні для конкурентної переваги.	1. Маючи потужну ініціативу, підприємства можуть обрати більш широкий діапазон географічних місць та масштабів інвестицій, які відповідають їхнім багатонаціональним вкладенням; 2. Ризики легше контролювати. Підприємства можуть вчасно та ефективно вносити внутрішні коригування відповідно до власних потреб та оцінок контролю ризиків, щоб ефективно їх уникнути; 3. Обмеження політики та юридичний контроль у приймаючій країні відносно слабкі, нова модель ефективно сприятиме економіці та розвитку країни перебування; В той самий час, не так легко досягти промислової монополії, як модель M&A, тому фактично зникають обмеження політики промислового захисту в країні перебування;	1. Необхідність виділити багато часу на підготовку та будівництво, а також наявність серйозних вимог до досвіду ведення бізнесу підприємства; 2. Під час бізнес-процесу компанія може зіткнутися з труднощами через різні культурні та правові фактори двох країн; 3. Відсутнє сприяння міжгалузевій діяльності. Необхідно самостійно налагоджувати канали збуту, повільно виходити на ринок, вимагати певного періоду експлуатації та будівництва, повільного введення та виходу; 4. Існує високий операційний ризик, необхідно самостійно протистояти водночас внутрішнім та зовнішнім ризикам управління транзакціями.

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Злиття та поглинання		
	4. Можливість значною мірою зберегти свої монопольні переваги в управлінні та технологіях і використовувати ці переваги для розширення бізнесу у країні перебування.	
1. Можливість приєднати ринкових конкурентів та підвищити ступінь контролю ринку	1. Проблеми інтеграції після злиття. Коли існують інституційні відмінності між країною перебування та країною походження, підприємства після транскордонних злиттів і поглинань зіткнуться з величезними витратами на інтеграцію та управління;	1. Проблеми інтеграції після злиття. Коли існують інституційні відмінності між країною перебування та країною походження, підприємства після транскордонних злиттів і поглинань зіткнуться з величезними витратами на інтеграцію та управління;
2. Швидкі введення та вихід;	2. Важко визначити оцінку цільової компанії та обґрунтовано оцінити вартість придбаної компанії через відмінності в економіці та законах між двома країнами, а також через асиметрію інформації або відмінності в податковому обліку;	2. Важко визначити оцінку цільової компанії та обґрунтовано оцінити вартість придбаної компанії через відмінності в економіці та законах між двома країнами, а також через асиметрію інформації або відмінності в податковому обліку;
3. Можливість отримати додаткові ресурси та підвищити конкурентоспроможність;	3. існує ризик зіткнутися з обмеженнями політики захисту промисловості приймаючої країни, особливо стосовно злиття та поглинання в деяких спеціальних галузях; 4. є небезпека бути обмеженим масштабом інвестицій та місцем. На відміну від моделі злиття та поглинання, модель M&A має одну або декілька конкретних цілей, що обмежує масштаб інвестицій та вибір місця в процесі інвестування M&A. Також дана модель не передбачає автономності.	3. існує ризик зіткнутися з обмеженнями політики захисту промисловості приймаючої країни, особливо стосовно злиття та поглинання в деяких спеціальних галузях;
Державно-приватні партнерства		
1. Партнерство; 2. Розподіл вигод; 3. Розподіл ризиків.	1. Модель ДПП може досягти вищої економічної ефективності та співвідношення ціни та якості; 2. Модель ДПП сприяє збільшенню джерела інвестиційних коштів для інфраструктурних проєктів; 3. Модель ДПП може покращити фінансову стійкість як державного, так і приватного секторів;	1. Дана модель призводить до вищих витрат на фінансування приватних установ; 2. Система франчайзингу, яка зазвичай використовується в цій моделі, може призвести до монополії; 3. Довгостроковому договору ДПП бракує достатньої гнучкості;

Джерела: розроблено автором на основі [249; 248]

За твердженням Руденко-Сударєвої Л.В., щоб досягнути моделі, яка робить можливим організаційне відображення передорганізаційної фази, необхідно вдатися до результатів дослідження процесу заснування, проведених Еріком Хансеном, Кетлін Алленом, Дж. Катцом, В. Гартнером, В.Йоганіссоном, Р. Меркером, І. Адізесом, Ларсоном Аю і Старром Дж. Оскільки ця модель спрямована переважно на структурний вимір, то відбувається розширення моделі щодо процесуальних аспектів перед- та організаційної фази. Розвинута таким чином інтегральна модель преорганізації робить можливим відображення з організаційного погляду видів активності, спрямованих на акт заснування дочірнього підрозділу ТНК. Звідси впливають точки дотику для підвищення ефективності засновницької активності для політичних та дорадчих учасників.

Виходячи з цього, пропонується застосовувати термін преорганізація, оскільки він описує функціональність і структуральне відношення активності в цьому проміжку часу, а також пропонує відповідні пункти для процесуального розширення моделі. Заснування здійснюється як сукупність рівноваг в “creation corridor”, в якому оптимізовано відносини між специфічним навколишнім інформаційним навантаженням і спроможністю опрацювання інформації преорганізацією. Відповідна оптимальна інформаційна рівновага при цьому визначається із ситуативного характеру специфічного оточення[17].

Ідеальна структура мережі характеризується, за В.Йоганіссоном, тим, що вона демонструє потенційному засновникові як слабкі, так і сильні зв'язки учасників[157].

Транскордонне злиття та поглинання, з точки зору Лідана Зв., можна схарактеризувати як придбання певної частки власного капіталу підприємства в іншій країні, яке відбувається до тих пір, поки весь актив не буде придбаний багатонаціональним підприємством в одній країні через певні канали та засоби платежу задля досягнення конкретної мети. При цьому під «каналом» розуміємо прямі інвестиції багатонаціонального підприємства в цільове підприємство або злиття та поглинання через дочірню компанію в цільовій країні. «Метод оплати» ідентифікується як готівкові платежі, позики від фінансових установ, фондової

біржі, випуск облігацій тощо. Транскордонні злиття та поглинання можна розділити на транскордонні злиття та транскордонні поглинання [101].

Аналіз літературних джерел та емпіричні дослідження розвитку ряду ТНК показали, що домінуючими факторами, які актуалізують пріоритетність злиттів та поглинань для ТНК, є необхідність пошуку та завоювання нових ринків збуту, забезпечення диверсифікації діяльності й продуктового асортименту для мінімізації бізнес-ризиків, досягнення синергічних ефектів, особисті амбіції вищого керівництва ТНК, страх перед загрозою поглинання іншою ТНК. У своїх багаторічних дослідженнях Л.В.Руденко-Сударєва показує, що переважно компанії утворюють профільні групи поєднуючи чи просто поглинаючи інші компанії. Масштабність транснаціональних злиттів і поглинань підтверджує їх важливість у функціонуванні ТНК, що обумовлює потребу у дослідженні методологічних підходів до цього процесу. перш за все, доцільно чітко ідентифікувати самі поняття злиттів та поглинань. У сучасній економічній енциклопедії наведено визначення процесу амальгамації як «злиття товариств, корпорацій, союзів тощо в єдину компанію з метою централізації капіталу» [17]. Зауважимо, що з юридичної точки зору, злиття є об'єднанням, у результаті якого одна з компаній продовжує існувати як юридична особа. Технічно консолідація («об'єднання статутів») злиттям не є. Для злиття необхідне об'єднання пайової участі й обмін звичайних акцій (які не оподатковуються - це так зване «безподаткове злиття») [17].

Отже, злиття може відбуватись у різних формах: по-перше, консолідації, що веде до утворення нової компанії, яка і здобуває об'єднані чисті активи консолідованих компаній; по-друге, придбання, коли сплачена сума, рівна балансовій вартості (плюс відсоток), записується в книгах бухгалтерського обліку компанії як гудвіл; по-третє, методу бухгалтерського обліку при об'єднанні чи злитті компаній, коли статті бухгалтерського балансу просто складаються, а додаткового оподаткування прибутку не відбувається; по-четверте, об'єднання пайової участі, рахунків, утворення «пула інтересів». Принципово відмінним від злиття Л.В.Руденко-Сударєва ідентифікує процес поглинання – як придбання, купівлю, одержання однією компанією контрольного пакета акцій іншої, що

здійснюється рейдером (скупником акцій, приватною особою чи корпорацією, що прагне одержати контроль над компанією). При поглинанні (purchase acquisition) компанія-покупець розглядає компанію, що здобувається, як інвестиції. При купівлі до реальної ринкової вартості (fair market value) додається премія, що відображається в балансі покупця як плата за репутацію (goodwill). При об'єднанні інтересів звітна сума доходів вище. При платі за репутацію, компанії віддають перевагу принципу бухгалтерського обліку “pooling of interests”[157;101].

За свідченням окремих фахівців злиття та поглинання виступають головними двигунами в процесі розширення інвестиційної діяльності ТНК. Вивчення низки літературних джерел уможливорює ствердження про наявність певних відмінностей між інвестиціями в нові структури та транскордонними М&А. По-перше, найбільша різниця полягає в тому, що інвестиції в нові філії розширюють і збільшують вже наявні переваги компанії, в той час, як транскордонні М&А зазвичай дають компаніям можливість отримати нові привілеї та ресурси. По-друге, відрізняється швидкість входу, існує перевага першості. Інвестиційно-будівельний цикл вкладення нового типу тривалий. Для того, щоб зайняти ринок, йому потрібно досить багато часу. Крім того, необхідні довгострокові капітальні вкладення, існує інвестиційний ризик. На відміну від попереднього циклу, транскордонні злиття та поглинання можуть швидко отримати ресурси, зайняти цільовий ринок і таким чином отримати перевагу першості.

Окремої уваги вимагає проєктне фінансування, яке є формою кредитування з обмеженим правом регресу та формою структури управління. У проєктному фінансуванні інвестори та особливо кредитор переймають ризик проєкту до настання моменту прибутковості, що обмежує відповідальність різних учасників проєкту і теоретично перекладає заборгованість за проєктом «за баланс» власників. Концепція обмеженої відповідальності, що забезпечується за допомогою доходів від проєкту, а не з допомогою балансів спонсорів, також називається кредитуванням без права регресу чи з обмеженим правом регресу. Поняття без права регресу є давнім – наприклад, він уже використовувався торговцями та судновласниками для фінансування та поділу ризиків під час проведення морських

подорожей для заморської торгівлі. Проектне фінансування стало важливим інструментом у 20-х рр., наприклад, для розробки нафтових родовищ у США та Великобританії. Таким чином, ця форма фінансування відрізняється, наприклад, від фінансування проекту за рахунок корпоративного фінансування (корпоративного кредиту), коли позичальник бере на себе відповідальність за межами проекту [221].

Таким чином, проектне фінансування вимагає детальної оцінки ризиків, зниження ризиків та управління ризиками протягом усього життєвого циклу проекту, приділяючи особливу увагу раннім фазам проекту. Ризики проекту мають бути ефективно розподілені між сторонами, які найкраще можуть керувати ними та нести їх, тоді як проекти з негативною чистою наведеною вартістю (NPV) мають бути ідентифіковані та виключені на ранньому етапі. Проектне фінансування спрямоване на зниження ризиків та управління ними за максимальної віддачі та розвитку інфраструктури. Це дозволяє власникам проектів та спонсорам:

1. Залучати відповідні кошти для оплати високих операційних витрат під час підготовки проекту, які можуть становити в середньому від 3 до 5% від загальної вартості проекту.
2. Скорочувати пропуски в інформації за рахунок максимальної комплексної перевірки конкретного проекту за допомогою незалежних консультантів, страхових/юридичних/фінансових консультантів, звітності та контролю.
3. Скоротити конфлікти між принципалом та агентом через високу частку позикових коштів у проектах, що вимагає виплати більшої частини грошових потоків проекту кредиторам, скорочуючи дії щодо відволікання грошових потоків.
4. Зменшити фінансові труднощі власників проектів, оскільки заборгованість за проектом в ідеалі є позабалансовою.
5. Забезпечити гнучкість фінансування з використанням різних джерел та інструментів фінансування (наприклад, старший борг, молодший борг, мезонінний борг, акціонерний капітал, експортні кредити) для адаптації до специфічних ризиків та потреб проекту; Отримати можливі податкові переваги за рахунок переміщення доходів та збитків до різних країн.

Проектне фінансування само собою дуже складне через різноманітні ризики (технічні, правові, політичні, екологічні, соціальні), які можуть виникнути протягом десятиліть, поки проект реалізується. Проектне фінансування

враховує безліч різних інтересів залучених сторін у проєктах та різні операційні моделі (наприклад, «BOT», «BOO», «DBFO»). Оскільки проєктна компанія або компанія спеціального призначення (SPV) знаходиться в центрі проєкту, всі відповідні угоди про фінансування укладаються між різними залученими сторонами та SPV. SPV фінансується внаслідок використання різних форм боргу (наприклад, старшого боргу, молодшого боргу), мезонінного або конвертованого боргу, а також власного капіталу. Його фінансування може бути збільшено за рахунок гарантій, наприклад, інститутів фінансування розвитку, експортних кредитів та страховок для захисту, наприклад, від політичних чи катастрофічних ризиків, а також механізмів хеджування обмінного курсу (рис. 1.3).



Рис.1.3. Типова структура фінансування проєкту

Джерело: розроблено автором на основі джерел[195]

У Китаї багато інфраструктурних проєктів (наприклад, дороги, енергетичні проєкти) включатимуть як державних суб'єктів, так і приватних партнерів. Такі державно-приватні партнерства (ДПП) приймають різні організаційні форми залежно від місцевих обставин, законів, проєкту та досвіду учасників (рис. 1.4). Залежно від домовленості, обов'язки та діяльність SPV у рамках ДПП будуть відрізнятися, особливо щодо передачі ризику кожній стороні, відповідальності за інвестиції та контролю за володінням активами на різних стадіях проєкту [59].



Рис. 1.4. Угоди про державно-приватне партнерство (ДПП)

Джерело: розроблено автором на основі джерела [195]

У концесійній угоді державні органи надають концесіонеру довгострокове право на використання конкретних комунальних активів, який також нестиме відповідальність за операції та деякі інвестиції. Проте державний орган залишиться власником активу і нестиме відповідальність за заміну більших активів. Під час концесії концесіонер отримує більшу частину своїх доходів від клієнта через прямі відносини (включаючи кінцевих споживачів), тоді як концесіонер сплачує комісію владі. Після закінчення концесії всі активи повертаються владі[195];

У проєкті «Будівництво та власна експлуатація» (BOOT) уповноважений орган надає SPV право на розробку активу (проєкту з нуля) SPV. SPV фінансує, володіє, будує та експлуатує актив на час дії угоди. SPV зазвичай отримує свої доходи за рахунок плати, що стягується з комунального підприємства/уряду (часто від одного покупця), а не, наприклад, від кінцевих споживачів. Наприкінці концесії актив зазвичай передається владі або продається іншій стороні. Для діючих китайських проєктів найбільш поширеними можна вважати такі операційні моделі як СЕП, контракт на обслуговування, BOOT, BOO, ROOT, ROO, DBFO (додаток Ж; табл.Ж.1) вважаємо, що пришвидшити проєктне фінансування, зокрема, для проєктів у галузі стійкої інфраструктури можуть допомогти: 1) кредити, прив'язані до сталого розвитку, для стимулювання покращення ESG; 2) платформа сек'юритизації інфраструктури для мобілізації приватного капіталу; 3) платформи сумісного кредитування змішаного фінансування підвищення кредитоспроможності [195].

Говорячи про державно-приватне партнерство, зауважимо, що його реалізація можлива також шляхом інструментарної та організаційної диверсифікації різноманітних моделей інвестування: прямі іноземні інвестиції, участь у приватизації, «грінфілд»; злиття та поглинання, товариства, консорціуми тощо [50;49]. Державно-приватне партнерство (Public-Private Partnership), також відоме як співпраця між урядом і соціальним капіталом, фактично є режимом роботи проєкту в державній інфраструктурі. Відповідно до цієї моделі приватні підприємства, приватний капітал та уряд заохочуються до співпраці та участі у будівництві громадської інфраструктури [49].

Проведений в роботах професора Л.В.Руденко-Сударєвої та К.Пашинської аналіз інвестиційних моделей ДПП, дозволяє класифікувати останні на три типи за критерієм способу компенсації інвестиційних витрат приватного партнера .

По-перше, проєкти, де приватний інвестор безпосередньо реалізує послуги за рахунок виплат, що надаються урядом на комерційній основі. Інвестиційна модель ДПП, де приватний партнер безпосередньо надає послуги у сферах суспільних робіт (лікарні, навчальні заклади, в'язниці), управляє цими послугами, натомість отримують винагороду винятково (або переважно) за рахунок виплат, що надаються урядом на комерційній основі показана на в (додаток Ж; рис.Ж.1). Головним елементом фінансування є «не прямі платежі споживачів за фіксованими ставками, а видані центральною владою кредити»[48]. Вартість такої позики переважно вища за вартість звичайної урядової позики, але забезпечує краще управління ризиками.

По-друге, проєкти з внутрішньою самостійною здатністю генерувати доходи за рахунок отримання платежів від користувачів, що являють собою контрактну організацію, коли державний сектор передає об'єкт (нерухомість) або право надавати послугу приватному інвестору, який здійснює управління ДПП упродовж визначеного періоду. Перспективні комерційні доходи таких проєктів спрямовані на те, щоб приватний сектор зміг повністю компенсувати зроблені ним інвестиційні вкладення протягом терміну концесії (додаток Ж; рис.Ж.2). У цьому типі проєктів участь державного сектору обмежується визначенням умов,

необхідних для проєкту, прийняттям на себе відповідальності за початкові етапи планування, затвердження, оголошення конкурсів на участь у ДПП та забезпечення процедурної підтримки шляхом видачі дозволів. Також державний сектор зберігає за собою прерогативу здійснення постійного контролю для забезпечення якості послуг.

По-третє, проєкти, які потребують прямого фінансування з боку органів публічної влади застосовуються у секторах, де їх реалізація створює значні позитивні зовнішні ефекти у вигляді соціальних благ, забезпечуваних інфраструктурою. Таке фінансування часто розглядається не як головне джерело покриття основних витрат за проєктом, а як джерело державного співфінансування у вигляді внесення фіксованої місячної плати [48] (додаток Ж; рис.Ж.3).

Отже, наші дослідження допомогли покращити аналіз характеристик інвестицій від ТНК в проєкти ДПП. Ми врахували різні аспекти: 1. Різні способи та форми участі (наприклад, прямі іноземні інвестиції, злиття, консорціуми). 2. Способи розширення інфраструктури за допомогою мережевого підходу в структурі міжнародних філій. 3. Сфери, в яких ТНК найбільше інвестують (транспорт, логістика, енергетика, ІКТ, будівництво, медицина та фармакологія).

Іншим аспектом є пропонування фінансовому ринку «безпечних активів» (safe assets), під якими маються на увазі фінансові активи, що несуть мінімальний ризик понесення збитків. Інвестування в них має забезпечити збереження інвестицій, тому ними, як правило, виступають боргові зобов'язання уряду. Приймаючи рішення щодо інвестиційної моделі, компаніям необхідно ретельно враховувати всі фактори, пов'язані з виживанням і розвитком підприємства за кордоном.

Висновки до розділу 1

1. Проведені автором теоретико-методичне дослідження окремих класичних геополітичних концепцій дозволили, по-перше, ідентифікувати державну стратегію як принципове концептуальне керівництво до планової системи дій, регулятивних заходів і фінансових пріоритетів з реалізації державної політики у тривалій

перспективі, в якому переважно запроваджено нові підходи до державної політики у новому плановому періоді відповідно Конституції, законам, соціальним звичаям і принципам; по-друге, виявити наявність загальних характерних властивостей їх впливу на міжнародні відносини та основних складових компонентів відповідних державних стратегій, національних (публічних) стратегічних планів і геостратегій; по-третє, окреслити склад обов'язкових для дотримання базових принципів (принципи цілісності, задоволення загальнодержавних інтересів, наукової обґрунтованості, об'єктивності, гласності, самостійності, рівності, результативності).

2. Виконано еволюційну періодизацію національних стратегій Китаю за період з 1949 року по сучасну добу із виокремленням періодів правлячих державних лідерів (стратегія періоду Мао Цзедун, періоду Ден Сяопіна, Цзян Цземіня, періоду Ху Цзіньтао, періоду Сі Цзіньпіна), характерних для кожного з них ключових стратегічних напрямів та основних цілей, а також аналітичної оцінки результатів з виокремленням досягнень, помилок і промахів.

3. Сучасна євразійська стратегія КНР спирається на прагнення розвитку миру, справедливості, сприяння глобальному розвитку, стимулювання спільних цінностей усього людства, створення спільноти єдиної долі людства. Готовність «створювати нові та значно більші чудеса в новому поході в нову епоху» у практичній площині максимально яскраво демонструється ініційованим КНР глобальним суперпроектom з відродження Великого Шовкового Шляху – «Один пояс, Один шлях», який перетворює Китай на одного з основних провідників ідеї мультилатералізму», дозволяє Китаю стати епіцентром не лише регіональної, а і глобальної економіки та геополітики. «Один пояс, Один шлях» (BRI) — це загальний понятійний термін серії ініціатив транспортного коридору, впроваджених головним чином Китаєм, а також регіоном Євразії, Південної та Південно-Східної Азії до Індійського океану. Запропонована Ініціативою «Один пояс, Один шлях» ідея фізичних мереж, транспортних зв'язків, наземних автомобільних і залізничних маршрутів, нафто- і газопроводів, та коридорів, що охоплюють континенти, океани та навіть Арктику й космос, має на меті з'єднати

нації, розширюючи комунікаційні та мережеві системи від Сіаня в центральному Китаї через Центральну Азію і до Роттердама і Венеції, розвиваючи «повітряні та космічні зв'язки». У сучасному міжнародному середовищі спільність ключових національних інтересів і добрих економічних відносин створює можливість для співпраці. Однак цілком природно, що така обширна та амбітна мережа незмінно потребує певного рівня гарантій безпеки, навіть якщо це не було сформульовано в амбітному документі бачення BRI.

4. У всьому світі точаться дебати щодо різних аспектів ініціативи «Один пояс, Один шлях», привертаючи увагу як науковців, так і державних діячів. Погляд і бачення, висловлені в Білій книзі Китаю щодо BRI, полягають у тому, що проєкт має переважно економічний характер, навіть попри наявність паралельних ініціатив у культурі, освіті, розвитку технологій, охороні здоров'я та інших сферах. З економічної точки зору BRI є наступним важливим кроком для стимулювання зростання китайської економіки. Західні експерти та науковці, що спеціалізуються на дослідженні ініціативи BRI, приділяють більше уваги її геостратегічним цілям і по-різному оцінюють її суть: з одного боку, наявне позитивне ставлення та оцінка BRI не лише як стратегії внутрішнього розвитку, а й міжнародна стратегія відкритості для зовнішнього світу; з іншого боку, вважають стратегічним питанням внутрішнього розвитку КНР, проявом геополітичної дипломатії та засобом розв'язання стратегічних питань, демонструючи критичне і негативне ставлення, що загострює експертну полеміку стосовно положень стратегії. Гострота полемік демонструє широкий діапазон від різних інсинуацій до термінологічної казуїстики.

5. Метою Ініціативи визначено використання багатства і промислових ноу-хау Китаю для створення нового виду синоцентричної глобалізації, притягуючи країни та компанії на китайську орбіту, очолити Глобалізацію 2.0 і стати провідником ідеї мультилатералізму. КНР прагне стати конструктивним лідером, давати світовій спільноті більше міжнародних суспільних благ, в тому числі і на основі створення нових інвестиційних транснаціональних моделей. Ймовірною латентною метою є реінжиніринг євразійського простору з амбіцією на геополітичний простір.

6. Стратегія BRI - це нова інноваційна концепція мирного економічного та політичного зростання держав, яка за ідеєю її розробників відрізняється від західного архетипу за критеріями: 1) механізму співпраці (це китаєцентричний проєкт створення мережі партнерств в Євразії із застосуванням широкого інноваційного інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного співробітництва; BRI не є регіональною організацією, не прагне побудувати велику зону вільної торгівлі або стати ексклюзивною національною організацією, а потім вступати у політичне чи військове протистояння); 2) цілей реалізації (є новим типом механізму співпраці, спрямованим на створення спільноти зі спільним майбутнім для людства); 3) у політичному плані (відрізняється від "плану Маршалла", підтримує принцип відкритості; коли країна чи регіон приєднуються, вони не вступають у політичні та військові союзи та протистояння); 4) в економічному плані (керується принципами широких консультацій, спільного будівництва та спільного використання без будь-яких умов); 5) з позиції зовнішніх зносин (згідно з цілями й принципами Статуту ООН, за концепцією мирних і всебічних консультацій); 6) онтологічних аспектів (консциєнтальні прагнення -soft- боротьба за нового виду синоцентричну «картину світу» та когнітивістські концепції світобудови; сенсуальні та мотиваційно-ціннісні прагнення - за смисли та смислові середовища буття цих смислів під проводом ідеї мультилатералізму, soft- боротьба за своє розуміння моралі та справедливості; створення спільноти із спільним майбутнім для людства; проспектуальні прагнення – у перспективі притягуючи країни та компанії на китайську орбіту, очолити Глобалізацію 2.0); При всій взаємопов'язаності цих прагнень, вони забезпечуються різними засобами, різними інститутами та навіть різними професійними позиціями.

7. Особливості ініціативи «Один пояс, Один шлях»: є принципово новою моделлю розвитку співпраці; передбачає оцінку внутрішніх й міжнародних чинників з урахуванням часу та обставин; не передбачає обов'язкових угод між державами; керується не стільки результатом переговорів, скільки результатом узгодження шляхом консультацій; не містить у собі ідеї створення зони вільної

торгівлі; спирається на наміри Китаю забезпечити тісний зв'язок з країнами-партнерами в Азії та Європи шляхом інвестування в економічні та інфраструктурні проекти; є гнучкою за рахунок використання менш формальних механізмів своїх економічних та політичних можливостей, власних економічних ресурсів та дипломатичних інструментів для здійснення інвестицій.

8. Домінуючим мотиватором для китайської Ініціативи «Один пояс, Один шлях» стали такі прояви геополітичної та внутрішньо економічної ситуації як, по-перше, складність міжнародного середовища (необхідність захисту національних інтересів Китаю стосовно Євразійського континенту; посилення американського впливу в Азії, рішуче бажання Китаю прорвати стратегічну блокаду й активне стратегічне стримування Китаю західними країнами при їхньому одночасному бажанні необхідної співпраці з КНР у взаємовигідних сферах, що стало тригером до виходу китайських амбіцій з регіонального на глобальний рівень у міжнародному співробітництві та до висунення Пекіном нових масштабних ідей щодо реформування світової економічної системи); по-друге, зосередженість на Євразійському континенті більшості національних інтересів Китаю, морських прав та інтересів, інтересів безпеки та стратегічних вимог Китаю, (територіальні та прибережні питання між Китаєм та сусідніми країнами; проблеми екстремізму та сепаратизму в західній частині Китаю і необхідність забезпечення стабільності та розширення економічного співробітництва з метою ліквідації ґрунту для «трьох» сил зла» (тероризм, сепаратизм, екстремізм); по-третє, суттєве покращення внутрішнього потенціалу КНР для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх відносин й розбудови перспективних партнерських стосунків Китаю з обраними країнами уздовж маршруту BRI; можливість взаємовигідного партнерства з країнами Європи (створено особливий формат відносин КНР з країнами ЦСЄ (“16+1”), а також з низкою інших країн; привабливість для китайських інвесторів інноваційного потенціалу, високотехнологічного рівня, ноу-хау європейських компаній; доступ китайської продукції на європейський ринок; потреба європейських країн у фінансах та китайських інвестиціях; тринадцять країн-членів ЄС приєдналися до Азійського банку інфраструктурних інвестицій);

по-четверте, складні історичні, теоретичні та реалістичні передумови Ініціативи BRI як спадщини давнього Шовкового шляху «мирної співпраці», відкритості, толерантності, взаємного навчання, взаємної вигоди та взаємодії, її тісний зв'язок з розвитком як самого Китаю так і усього світу. По-п'яте, сформовані передумови євразійської стратегії КНР, які носять багаторівневий і мультиструктурний прояв: глобальні передумови (глобальні суперечності епохи, теоретична та ментально-інформаційна вузькість, практична непридатність неолібералізму, невдоволеність глобалізаційними явищами); регіональні передумови (формування готовності середовища країн-партнерів до співпраці, фінансово-інвестиційна основа); локальні (внутрішні) передумови (внутрішні реформи в Китаї, «Сила Китаю»+ політика «м'якої сили»).

9. Чисельні дослідження науково-теоретичних проблем транснаціонального інвестування виконувались переважно з позицій таких концепцій та теорій як марксизм, неокласична теорія, теорія ринкової недосконалості, інституційна теорія, теорія інтерналізації, еволюційна економічна теорія та багато інших. Порядок географічного розширення закордонних операцій компанії доцільно виконувати з урахуванням «психологічної (когнітивної) дистанції», зменшити негативний вплив якої допомагає вибір в якості приймаючої країни з подібними системами та культурним походженням із можливістю подальшого поступово розширення інвестиційної присутності. Також врахування «емпіричного знання» стає потрібним для пояснення змін у моделях входження на нові ринки шляхом еволюційної зміни відпрацьованих моделей нижчого порядку (наприклад, непрямий експорт через посередників) на складніші режими входження (наприклад, прямі інвестиції на будівництво заводів) для здійснення міжнародних операцій. Проведена компаративна характеристика особливостей інвестицій в об'єкти нового типу (Greenfield Investment) транскордонних злиттів і поглинань та державно-приватного партнерства з ідентифікацією та характеристиками їхніх особливостей, переваг та недоліків.

Основні результати розділу опубліковано в наукових працях автора: [76;79;76;84;75].

РОЗДІЛ 2

ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ВЗАЄМОДІЇ КРАЇН – ПАРТНЕРІВ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ СТРАТЕГІЇ КНР

2.1. Пріоритетні домінанти та активність геостратегічних інвестиційних комунікацій КНР

Стрімкий сплеск розвитку Китайської Народної Республіки (КНР) як нової глобальної сили та екстраординарної інвестиційно-комунікативної активності поступово перетворюється на один із провідних трендів сучасного розвитку світової економіки. У результаті перерозподілу міжнародного балансу сил за участі КНР видозмінюються існуючі інтеграційні блоки, виникають додаткові можливості для створення нових конфігурацій міжнародного партнерства. З метою формування та розвитку інвестиційної взаємодії країн – партнерів євразійської стратегії ініційований Китаєм мегапроект BRI передбачає створення не лише потужних торговельних та транспортних шляхів, а також важливих економічних коридорів у складі, по-перше, сухопутних (шість з них у напрямку Центральної та Західної Азії, Росії, Європи через Близький Схід, Південної та Південно-Східної Азії) та, по-друге, морських (до Індійського океану та до Європи, у напрямку південної акваторії Тихого океану, до Австралії й морські коридори через Північний полюс). Втім, як зазначав Джонатан Е. Хіллман з Center for Strategic and International Studies (США), BRI «не обмежений ні географією, ні навіть гравітацією», адже після двох основних компонентів проєкту - морського і сухопутного – «це бачення поширилося на Арктику, кіберпростір і космос»[6].

Як найважливіший чинник розширення комунікацій в регіоні варто назвати взаємодію таких багатосторонніх механізмів, як Китай-АСЕАН (формат «10+1»), Шанхайська організація співробітництва (ШОС), Форум «Азія-Європа» (АСЕМ), Азійсько-тихоокеанське економічне співробітництво (АТЕС), Діалог зі співробітництва в Азії (ДСА), Нарада щодо взаємодії та заходів довіри в Азії (НУМДА), Форум китайсько-арабського співробітництва, Діалог Китай – Рада

співробітництва арабських держав Перської затоки (Китай-РСАДПЗ), Економічне співробітництво Субрегіону Великого Меконгу (СВМ), Центральноазіатське регіональне економічне співробітництво (ЦАРЕС) та ряд інших. За даними аналітиків з American Enterprise Institute, починаючи з 2005 року Китай витратив на інвестиції та регіональне будівництво в рамках проєкту \$885,36 млрд, які також припадають переважно на енергетичний і транспортний сектори, де з їх «відрив» від інших індустрій ще помітніший[3].

Китай і сам став привабливим реципієнтом прямих іноземних інвестицій (ПІІ). Так, у 2021 році обсяг ПІІ в Китай досяг рекордного рівня, склавши 173,48 млрд дол. США і показавши зростання 20,2% у річному обчисленні, засвідчує China Briefing [112]. У пандемічний 2020 Китай і взагалі обійшов США за кількістю ПІІ, ставши світовим лідером і центром економічного магнетизму, але й потенційним полем ділової активності з ресурсами «м'якої сили» [108].

Інвестиційна діяльність КНР та країн уздовж «Один пояс, Один шлях» продовжує зростати, що сприяє економічному відновленню відповідних країн після епідемії. За даними міністерства торгівлі Китаю, у 2021 році в Китаї було створено близько 48 000 нових підприємств з іноземними інвестиціями, що на 23,5% більше, ніж минулого року, порівняно з 40 910 у 2019 році та 60 560 у 2018 році. Вихідні інвестиції мали тенденцію до зниження показників (рис. 2.1). Аналізуючи інвестиційну активність країни, звернемо увагу, що у цілому з 2013 по 2021 рр. прямі інвестиції китайських підприємств у країни уздовж «Один пояс, Один шлях» досягли 15,622 млрд дол. США, демонструючи середньорічний темп зростання 6,7%, що на 2,9 % вище, ніж у середньому по країні за той же період. У 2016 році уряд Китаю оголосив, що країни, розташовані уздовж маршруту BRI, будуть одними з перших у черзі на підключення до нових супутникових навігаційних послуг країни. У 2021 році, на тлі епідемії COVID-19, китайські внутрішні інвестори здійснили прямих інвестицій в розмірі 2,03 млрд дол. США в 58 країнах уздовж «Один пояс, Один шлях» (рис. 2.1).

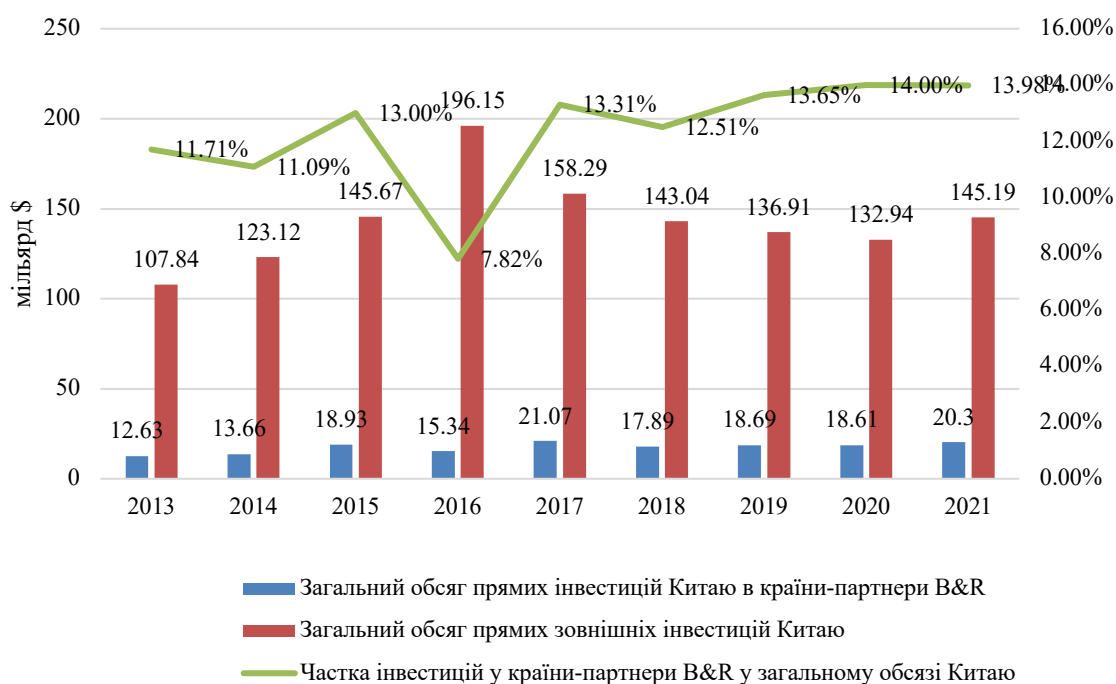


Рис. 2.1. Прямі іноземні інвестиції Китаю в країни «Один пояс, Один шлях», 2013-2021 рр.

Джерело: [70]

Згідно з дослідженням Центру зеленого фінансування та розвитку філії Університету Фудань, за перші шість місяців 2022 року фінансування та інвестиції в проєкти склали 28,4 млрд дол. США проти 29,4 млрд дол. США у 2021 році. Близько 11,8 млрд дол. США у першій половині року пішли на інвестиції, а 16,5 млрд дол. США – на будівельні контракти, частково профінансовані китайськими позиками[3].

Країни уздовж маршруту BRI були важливим напрямком для міжнародних підрядників Китаю. З 2019 році показник рівня незавершеного будівництва інфраструктурних об'єктів продовжував зростати з 63,26% до 66,91%. За цей же період частка укладених по проєктах із країнами на маршруті в цілому демонструвала стабільне зростання, а питома вага залишалась на рівні вище 40% (рис. 2.2, а). Переважна більшість контрактів КНР стосувалась країн уздовж маршруту BRI (рис. 2.2,б), але в регіональному аспекті демонструвала тривалу нестійку динаміку(рис. 2.2.в)[96].



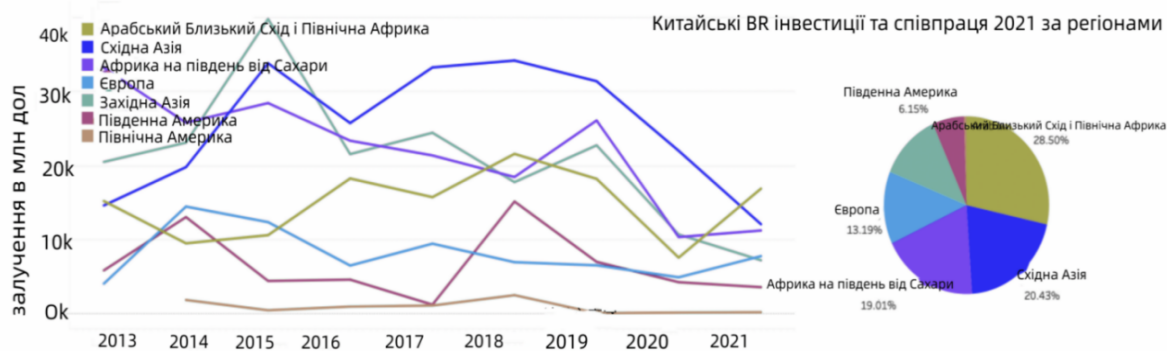
а)



б)

Участь Китаю в різних регіонах BR

Залучення BR Китаю в різних регіонах 2013-2021



в)

Рис. 2.2. Інвестиційні процеси за участю КНР: а) Динаміка укладання контрактів Китаєм на проекти у країнах уздовж маршруту BRI б) Вартість контракту та завершені проекти Китаю в країнах-партнерах BRI, 2013-2021 рр. в) Темпорально-просторовий розріз участі Китаю в інвестиційних процесах вздовж маршруту BRI.

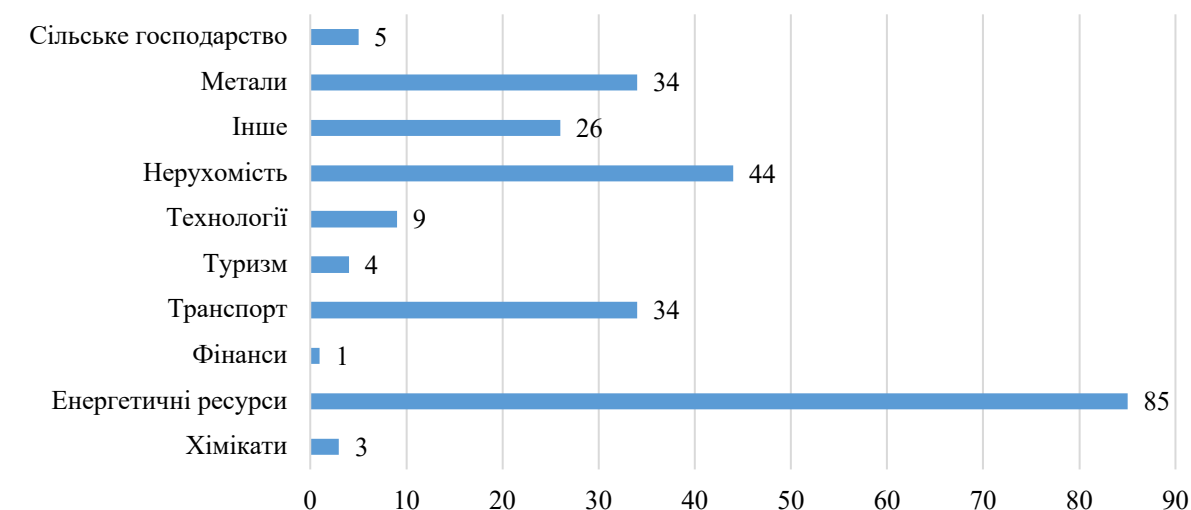
Джерело: [70]

Фінансування та інвестиції Китаю поширюються на 46 країн вздовж маршруту «Один пояс, Один шлях», з яких 26 країн отримують приплив інвестицій, а 37 країн беруть участь у будівництві (додаток И; рис. И.1). Країною з найбільшим обсягом будівництва був Ірак із близько 10,5 млрд дол. США, за ним йдуть Сербія (близько 6,8 млрд дол. США) та Індонезія (близько 2,4 млрд дол. США). Порівняно з 2020 роком, участь у будівництві у В'єтнамі скоротилася з 3,1 млрд дол. США до 430 млн дол. США. Що стосується закордонних інвестицій, то головними приймаючими країнами у 2021 році були Індонезія та Зімбабве, за ними йшли В'єтнам і Чилі. Зокрема, в Лаосі, Шрі-Ланці та Сінгапурі спостерігалось падіння китайських інвестицій.

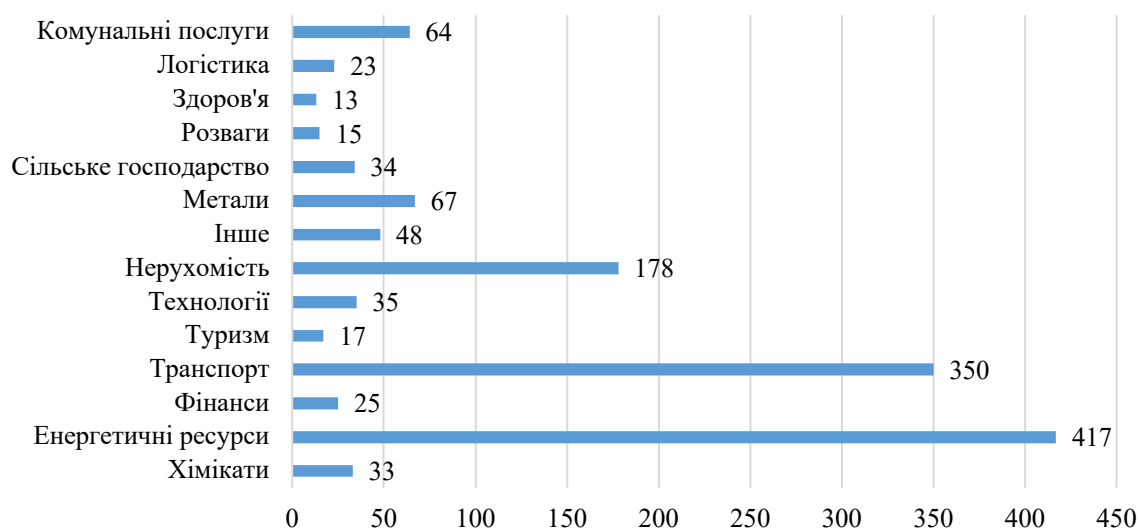
Виконуючи дослідження інвестиційних процесів уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях», доцільно звернути увагу на галузевий розріз аналізу, дані якого показують, що у центрі уваги BRI була інфраструктура, зокрема енергетика та транспорт. (додаток И; рис. И.2). Водночас звертає на себе увагу важлива особливість: у той час, як інвестиції в енергетику становлять близько 40%, участь Китаю в транспортних проєктах (наприклад, будівництво доріг, аеропорти, судноплавство) складає лише 12%. Однак частка будівництва та інвестицій у цих двох секторах дещо знизилася з приблизно 67% у 2020 році до 65% у 2021 році. У 2021 році, зокрема, сектор охорони здоров'я пережив значне зростання залучення інвестицій на 246% із приблизно 130 млн дол. США до 450 млн дол. США, тоді як такі сектори, як розваги, технології зменшилися. У 2021 році загальний обсяг участі в енергетичному секторі Китаю досяг 22,3 млрд дол. США (додаток И; табл.И.2; рис.И.3-И.7).Привертає до себе увагу факт, що у 2021 році Китай не брав участі у будівельних проєктах, пов'язаних з вугіллям, що пов'язано з обіцянкою президента КНР міжнародній спільноті не будувати нових вугільних електростанцій за кордоном [96]. Це також узгоджується з нашим попереднім аналізом, заснованим на даних GEM, про те, що в 2020 році не було анонсовано відкриття жодної нової вугільної електростанції, що фінансується Китаєм. Однак у першій половині 2021 року було оголошено про 3 нові вугільні електростанції, які будуть впроваджені китайськими інженерами, а саме: вугільна електростанція

Ugljevik III потужністю 2×350 МВт у Боснії; вугільна електростанція потужністю 3×380 МВт в Індонезії від Shanghai Electric; вугільна електростанція потужністю 110 МВт у В'єтнамі. Хоча станом на квітень 2023 року ще невідомо, чи будуть ці електростанції фінансуватися відповідними фінансовими установами, які активно відмовляються від закордонного фінансування в сектор вугілля (наприклад, банк ICBC відмовляється від фінансування вугільної електростанції в Зімбабве вартістю 3 млрд дол. США і потужністю 2,8 ГВт). Нафтові зобов'язання за весь 2021 р. по 10 нафтових угодах склали 6,4 млрд дол. США проти 1,9 млрд дол. США у 2020 році та 3,7 млрд дол. США у 2019 році. Основними країнами-реципієнтами в цій галузі були Ірак, Танзанія, Кувейт, Еквадор та Уганда. Участь Китаю в газових проєктах в рамках «Один пояс, Один шлях» у 2021 році склала близько 4,5 млрд дол. США проти 1,8 млрд дол. США у 2020 році. Більшість із цих контрактів було укладено в Іраку, РФ, Узбекистані та Таїланді. Усі газові зобов'язання Китаю були направлені на будівництво та розбудову газових родовищ. Китайські компанії інвестували близько 1 млрд дол. США в проєкти, пов'язані з нафтою.

Як видно з аналітичних даних, представлених в додатку І, табл. І.2 та рис.І.3, участь Китаю в зеленій енергетиці та гідроенергетиці склала близько 10 млрд дол. США, що для порівняння 12,5 млрд дол. США у 2020 році та 16,4 млрд дол. США у 2019 році. За кількістю інвестиційних проєктів на рис. 2.3, видно, що кількість транскордонних інвестицій М&А однозначно перевищує інвестиції «грінфілд» на 390%. У транспортній галузі більша частка обирає транскордонні злиття та поглинання, тому що транскордонні злиття та поглинання дозволяють швидше вийти на місцевий ринок, співпрацювати з місцевими партнерами та швидко досягати своїх цілей шляхом проведення торгів. У металургійній сфері інвестиції в нові філії мають більшу частку злиттів і поглинань, тому що дефіцитні металеві мінеральні матеріали є стратегічними активами країни, а інвестиції в нові філії можуть на 100% контролювати розподіл активів, що сприяє безпеці основних активів.



а)



б)

Рис.2.3. Кількість інвестиційних проєктів за 2013-2021 рр.: а) транскордонних інвестицій M&A ; б) Greenfield.

Джерело: [109]

Масштабні характеристики режимів залучення іноземних інвестицій китайськими великими підприємствами уможливають висновок, що кількість транскордонних злиттів і поглинань зменшилася на 22,7% зі 185 у 2013 році до 143 у 2020 році, а кількість проєктів інвестицій «грінфілд» зменшилася з 1256 до 412 відповідно (додаток І; рис.І.8, а). У свою чергу динаміка обсягів вихідних інвестицій у «грінфілд» та M&A за 2013-2020 р. показує відповідне зниження на 63,3% обсягів масштабних інвестицій «грінфілд» (додаток І; рис. І.8, б). Водночас масштабні інвестиції впали з 87 063,45 млн у 2020 році, вони становили 31 983,30 млн дол., що на 63,3% менше, ніж на момент анонсування Ініціативи BRI

(додаток И; рис. И.9).

Використовуючи інформаційний ресурс Трекера Глобальних Інвестицій у Китаї (China Global Investment Tracker) ми виявили, що для особливо масштабних інвестиційних проєктів з обсягами понад 100 млн дол. США на проєкт загальна тенденція в методах інвестування у цілому така сама. Якщо обсяги ПІІ в об'єкти «грінфілд» демонстрували приблизно трьох кратне збільшення в інтервалі з 2016 по 2019 рр., то відразу з початком антипандемічних заходів проти Covid-19 відбулось їх стрімке зменшення біль ніж удвічі (рис. 2.4, а). Загальна тенденція масштабних транскордонних М&А з 2013 по 2021 рр. спочатку демонструє зростання з подальшим уповільненням, що відповідає тенденції загального обсягу інвестицій (рис. 2.4, б). З точки зору кількості інвестиційних проєктів для більшості великомасштабних інвестиційних проєктів обрано транскордонні злиття та поглинання (рис. 2.4, в).

Не зважаючи на досить високу інвестиційну активність іноземних ТНК щодо злиттів та поглинань, як зазначають Л.В.Руденко-Сударєва і К.С.Пашинська, концесійні угоди та контракти ДПП продовжують домінувати в інвестиційних пріоритетах китайських ТНК у секторі інфраструктури, зокрема уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях» у країни АСЕАН (додаток К; табл.К.2). Китай має намір поширити механізм державно-приватного партнерства в країнах, що приєдналися до ініціативи створення економічного пояса Шовкового шляху і морського Шовкового шляху 21-го століття. Варто звернути увагу на використання моделі консорціуму, що також є спільною інвестиційною стратегією серед ТНК, особливо як база для великих та складних проєктів ДПП. Такі спільні зусилля допомагають об'єднати ресурси, інвестиції та навички для управління та створення великих проєктів (додаток К; табл.К.2). Це також модель, яка може покращити шанси на поступки в деяких країнах. Так у регіоні АСЕАН консорціумні проєкти включають партнерство компаній AES (США), Posco Power (Республіка Корея) та Китайської інвестиційної корпорації для проєкту незалежного енергогенеруючого комплексу Монг Дуонга II (ІРП) у В'єтнамі.

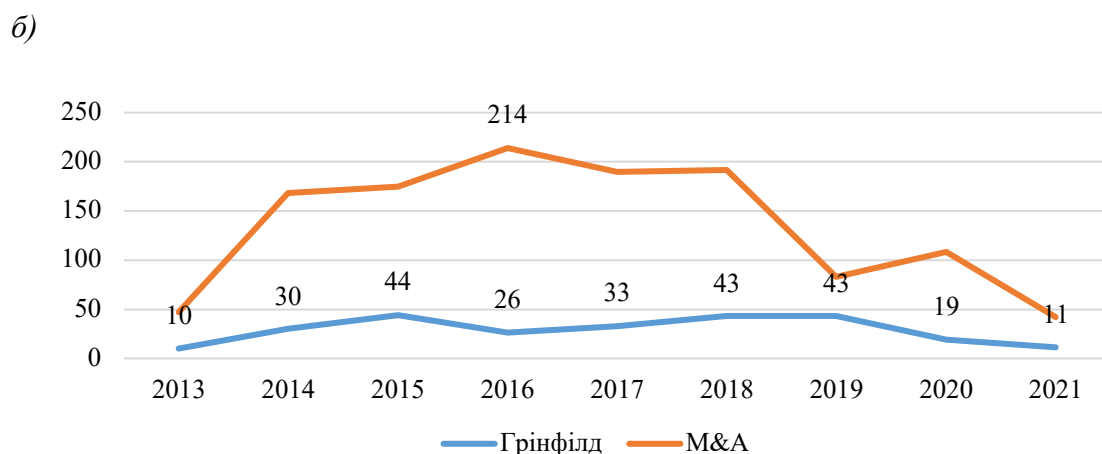


Рис 2.4. Динаміка інвестицій у крупномасштабні інвестиційні проєкти великих китайських підприємств у країнах уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях»: а) обсяги ПІІ у «грінфілд»-проекти; б) інвестиції в злиття та поглинання; в) компаративний аналіз кількості «грінфілд»-проектів та злиттів та поглинань.

Джерело: розроблено автором

Механізми локального нарощування інфраструктурних активів китайських корпорацій часто реалізуються через складну організаційну структуру, зв'язки між

філіями. Це доводить дослідження інвестиційної участі у проєктах ДПП конгломерату First Pacific (Гонконг, Китай) у Філіппінах, наприклад, у формі DBFO, BBO та BOO по декількох мегапроєктах, у Сингапурі, Філіппінах та Таїланді – на концесійних засадах (додаток К ; рис.К.1). Як показує практика, більшість проєктів ДПП в Китаї реалізується за схемою BOT «будівництво-експлуатація-передача», чому сприяє наявність на рівні центральної влади відразу декількох спеціальних органів державного або державно-громадського управління у сфері ДПП, зокрема, діяльність Національної комісії з розвитку і реформ Китайської Народної Республіки (National Development and Reform Commission of the People's Republic of China), Центр досліджень державної політики Китаю, Адміністративний центр China's Agenda 21 (ACCA21). Також у КНР створено адекватну законодавчу базу щодо забезпечення ДПП, як то Загальні принципи цивільного права Китайської Народної Республіки від 12.04.1986; Закон КНР «Про управління земельними ресурсами» від 25.06.1986; Закон КНР «Про спільні підприємства» від 23.02.1997; Закон КНР «Про договори» від 15.03.1999; Закон КНР «Про компанії» від 27.10.2005, Тимчасові положення про управління іноземними інвестиціями від 1995 року, затверджені Міністерством зовнішньої торгівлі та економічного співробітництва КНР; Звід положень з управління промисловістю, в яку проводиться іноземне інвестування від 2011 Міністерства зовнішньої торгівлі та економічного співробітництва КНР; Закон КНР «Про підприємства, що повністю належать іноземним власникам» від 2003 року і ін.

Зауважимо, що на основі вивчення, багатокритеріального аналізу та узагальнення міжнародного досвіду інвестування проєктів державно-приватного партнерства та відповідної стратифікації країн Л.В.Руденко-Сударєвою та К.С.Пашинською Китай віднесено до категорії країн, що активно розвивають практику інвестування і законодавчий базис проєктів ДПП [48].

За даними Китайського центру ДПП при Міністерстві фінансів КНР у 2022 році в різних частинах Китаю, від провінції Юньнань на південному заході до міста Шанхай на сході країни, розпочали реалізацію низки проєктів ДПП, що стосуються лісопосадок, інфраструктури в сільській місцевості та очищення води. З цією метою

було підписано 251 проєкт ДПП із загальним обсягом інвестицій 300 млрд юанів (близько 44 млрд дол.США). Разом із тим, для максимального залучення міжнародних інвестиційних ресурсів від партнерів та повного розкриття потенціалу ДПП у площині реалізації китайської євразійської стратегії необхідним є: 1) двосторонні та багатосторонні надійні нормативно-правові основи (КНР та країн-партнерів); 2) поліпшення координації економічної та інфраструктурної політики країнами-учасницями; 3) прихильність відкритих ринків і передбачуваність політики КНР та країн-партнерів; 4) сприятливі умови фінансової системи, включаючи стабільність валютної політики; 5) розширені можливості в урядах (як місцевих, так і національних) щодо підготовки інфраструктурних проєктів, які задовольняють потребам державної служби і є привабливими для приватних інвесторів; 6) стабільність глобального політичного середовища, зокрема, відсутність військових дій за безпосередньої участі чи опосередкованого залучення КНР та країн-партнерів. Отже, вивчення передового практичного досвіду застосування механізмів державно-приватного партнерства, продемонструвало, що сучасний глобальний розвиток і покращення інфраструктури потребує великих інвестицій. Державно-приватні партнерства (ДПП) мають відігравати ключову роль у мобілізації ресурсів, необхідних для цих інвестицій.

У спільних дослідженнях професора Л.В.Руденко-Сударєвої та Ю.А.Шевченко знаходимо досить цікаві аргументи щодо умов формування інвестиційних потоків. Ними продемонстрована і експериментально доведена залежність обсягів і активності інвестиційних процесів від валютного курсу та його стабільності, рівня інфляції, рівня валового внутрішнього продукту, розміру ринку, попиту та пропозиції, чистих та скоригованих заощаджень країни-реципієнта та країни-інвестора. Ними на основі застосування економіко-математичного моделювання запропоновано новий оригінальний методичний інструментарій виявлення рівня скоригованих чистих заощаджень як стимулюючого чинника для збільшення припливу транснаціонального капіталу до країни-реципієнта, а також

виконано стратифікацію низки країн із виокремленням групи країн сильної залежності від скоригованих чистих заощаджень, до яких віднесено, зокрема, КНР та Індію [201].

Демонструючи повагу до принципів мультилатералізму, що дозволяють кожній країні користуватись привілеями у відносинах з усіма партнерами, КНР розробляє шляхи покращення своєї репутації на міжнародній арені паралельно із забезпеченням власних національних інтересів, стає практичнішою при підписанні стратегічних домовленостей і гнучкішою у залученні міжнародної підтримки. Китай виступає з новими дипломатичними ініціативами «усміхнена дипломатія», «добросусідська дипломатія», «публічна дипломатія» всупереч періодичного зіткнення з антикитайською риторикою. Ініційований Китаєм мегапроект «Один пояс, Один шлях» по усьому маршруту заплановано як стратегічну зону безпеки для всіх країн-партнерів, оскільки народи, що населяють різні сектори цього простору, відрізняються етнічно, культурно, релігійно і за прагматичним розрахунком. Ці транспортні, економічні та культурні зв'язки й коридори мають на меті з'єднати нації, розширюючи комунікаційні та мережеві системи.

2.2. Динаміка і перспективи розвитку транснаціональних взаємин Китаю з ключовими країнами уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях»

У сучасному міжнародному середовищі спільність ключових національних інтересів і добрих економічних відносин створює можливість для співпраці. Це визначає необхідність застосування гнучкої вибіркової геополітики і надзвичайно розвинутої аргументації для пояснення необхідності встановлення транснаціональних торговельних та інвестиційних контактів, зв'язків, альянсів тощо у випадку зносин з кожною окремою країною уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях». Станом на 26 березня 2023 року КНР встановила дипломатичні відносини зі 182 країнами. Зважаючи на досить великий дослідницький інтерес, який викликає проблема успішного міжнародного інвестування та стратегічні

перспективи розвитку транснаціональних взаємин Китаю з ключовими країнами уздовж маршруту, вважаємо за необхідне детальніше розглянути практичний досвід країн, з якими існують давні партнерські зносини (на прикладі Пакистану, Казахстану), та тих, що знаходяться в позиції дуалістичної конкурентної конфігурації до китайської глобальної ініціативи (на прикладі Індії, Індонезії та В'єтнаму).

Стратегічний партнер по китайській *Ініціативі* «Один пояс, Один шлях», Ісламська Республіка Пакистан, був однією з перших країн, яка свого часу визнала Китайську Народну Республіку, 21 травня 1951 року офіційно встановивши дипломатичні відносини з КНР. З цього часу обидві країни розвивали добросусідську дружбу та взаємовигідні відносини співробітництва на основі принципів мирного співіснування. У 1980-х роках лідери Китаю та Пакистану часто обмінювалися візитами, а дружні та коопераційні відносини між двома країнами продовжували зміцнюватися та розвиватися. З 1990-х років ситуація у світі зазнала колосальних змін, але дружні та коопераційні відносини між Китаєм і Пакистаном, які витримали випробування часом, продовжують розвиватися. Контакти на високому рівні між двома сторонами є частими, а політична взаємна довіра постійно зміцнюється (додаток І; табл.І.1). Згідно зі статистичними даними Китай був найбільшим торговельним партнером Пакистану, найбільшим джерелом імпорту та другим напрямком експорту протягом шести років поспіль з 2015 фінансового року[87]. Обсяг торгівлі між Китаєм та Пакистаном поступово збільшувався з 2014 року (додаток І; табл.І.2). Це вагомий результат після того, як у 2013 році Китай запровадив стратегію «Один пояс, Один шлях», яка сприяла розвитку двосторонньої торгівлі.

Як особливий стратегічний партнер Китаю, Пакистан активно співпрацює в торговому напрямку (додаток Л; рис.Л.1,а і б). У той час як торгівля зростає, інвестиції Китаю в Пакистан також швидко зростають (додаток Л; рис.Л.1,в). Прямі китайські інвестиції в Пакистан після карколомного у 520% зростання з 2013 по 2014 рр., у 2015 році прямі інвестиції Китаю в Пакистан продемонстрували різке падіння (додаток Л; рис.Л.2,а). З одного боку, це пов'язано з ослабленням світової

ринкової економіки та безперервним зниженням міжнародних цін на нафту, з іншого боку, це може бути пов'язано з ситуацією в Пакистані, що послабило ентузіазм і впевненість інвесторів. Оскільки Пакистан є одним із стратегічних партнерів уздовж маршруту BRI, важливо виявити основні мотиви й чинники, що спонукають Китай здійснювати інвестиції в цю країну. Вивчення особливостей розвитку та перспектив подальшої співпраці цих країн нами виявлені та узагальнені наступні чинники здійснення китайських інвестицій в Пакистан:

По-перше, Китай і Пакистан мають особливі дружні відносини. Дружба з Китаєм є наріжним каменем зовнішньої політики Пакистану.

По-друге, внутрішній ринок має величезний потенціал. З загальною чисельністю населення близько 208 млн, Пакистан є шостою країною у світі. Структура населення молода (55% загального населення молодше 20 років), чисельна робоча сила (близько 65,5 млн чол.) Завдяки безперервному розвитку урбанізації 129 млн міських споживачів становлять основну силу внутрішнього споживання гігантського ринку.

По-третє, очевидно є географічна перевага, оскільки Пакистан розташований у Південній Азії, омивається Аравійським морем та межує з Індією, Китаєм, Афганістаном та Іраном. Це транспортний вузол, торговий та енергетичний коридор, що з'єднує Південну Азію, Центральну Азію та Західну Азію (Близький Схід).

По-четверте, дружнє інвестиційне середовище Пакистану – Уряд Пакистану сприяє лібералізації та приватизації економіки та має відносно вільну інвестиційну політику, сподіваючись підвищити привабливість іноземних інвестицій шляхом вдосконалення інституційних механізмів, впровадження преференційної політики, створення сприятливого ділового середовища та надання високоякісних інвестиційних послуг. За винятком територій, заборонених або обмежених національною безпекою та громадською безпекою, майже всі галузі економіки Пакистану відкриті для іноземних інвестицій, іноземним інвесторам дозволяється володіти 100% акцій. Крім того, іноземні інвестори, які інвестують у Пакистан, користуються преференційною політикою щодо тарифів на імпорт обладнання,

початкової амортизації та депозиту, плати за технічні послуги з авторського права тощо.

По-п'яте, наявність широких можливостей за рахунок преференційної політики спеціальної економічної зони. Уряд Пакистану заохочує іноземні підприємства інвестувати та створювати заводи в спеціальних економічних зонах, зонах експортної переробки та промислових парках, і політика кожного парку є відносно гнучкою. У 2018 році Пакистан визначив дев'ять спеціальних економічних зон як зони пріоритетного розвитку в рамках китайсько-пакистанського економічного коридору. Відповідно до Закону про спеціальні економічні зони від 2012 року, підприємства з іноземними інвестиціями в спеціальних економічних зонах користуються пільговими податковими режимами.

По-шосте, Зовнішньоекономічні та торговельні зв'язки продовжували покращуватися. Пакистан підписав угоди про захист інвестицій з 48 країнами (включаючи Китай) і угоди про подвійне оподаткування з 65 країнами (включаючи Китай). Крім того, Пакистан відносно активний у регіональному економічному співробітництві, наразі він підписав другий етап китайсько-пакистанської угоди про вільну торгівлю з Китаєм, підписав угоди про вільну торгівлю зі Шрі-Ланкою, Малайзією та іншими країнами та регіональними організаціями[117].

Відтак, виявлені нами чинники розвитку інвестиційної діяльності КНР на соціально-економічному полі Пакистану (особливі дружні відносини; великий обсяг внутрішнього ринку та географічне розташування; дружнє інвестиційне середовище та переваги преференційної політики спеціальної економічної зони) демонструють наявність достатньої бази для поглиблення стратегічного співробітництва Китаю та Пакистану в рамках BRI. Китайсько-пакистанський економічний коридор (англ.: China-Pakistan Economic Corridor, CPEC) був запропонований в травні 2013 року і стартував 20 квітня 2015 року для посилення обміну і співпраці між Китаєм та Пакистаном у сферах транспорту, енергетики та інших галузях. Географічно Китайсько-пакистанський економічний коридор (рис. 2.5) загальною протяжністю 3000 км проходить через ключовий вузол Шовкового шляху Північ-Південь, з'єднує Економічний пояс Шовкового шляху на півночі та

Морський Шовковий шлях 21-го століття на півдні та охоплює в себе дороги, залізниці, нафтогазові та оптичні кабельні канали. Китайсько-пакистанський економічний коридор відіграє три функції: по-перше, пілотної зони, по-друге, демонстраційної зони та, по-третє, інноваційної зони, які просуваються в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях». Він не лише відіграє важливу роль у сприянні розвитку Китаю та Пакистану, а й тісно пов'язує Південну Азію, Центральну Азію, Північну Африку та країни Перської затоки через економічне та енергетичне співробітництво. Китай в Пакистані інвестує 46 млрд дол. США[114].



Рис.2.5. Основні проекти Китайсько-Пакистанського економічного коридору

Джерело:[214]

У 2018-2019 фінансовому році прямі інвестиції Китаю в Пакистан становили 550 млн дол. США, і він залишався найбільшим джерелом інвестицій. Згідно зі статистичними даними Міністерства торгівлі Китаю, прямі інвестиції Китаю в Пакистан у 2019 році становили 4,798 млрд дол. США.

Як показує практика, основні фінансові моделі китайських компаній, що інвестують у Пакистан, включають транскордонні злиття та поглинання, інвестування в нові проекти – «грінфілд» та моделі ДПП. Водночас досить цікавим

виявляється тристоронній проект, названий Peace Pipeline («Трубопровід миру»), погоджений завдяки зняттю санкцій з Ірану, стосовно будівництва газопроводу із Ірану в Пакистан, що допоможе вирішити гостру проблему дефіциту енергоресурсів у Пакистані. Пакистан веде переговори з China Petroleum Pipeline Bureau, проектів компанією енергетичного гіганта China National Petroleum Corporation, яка повинна побудувати газопровід довжиною близько 700 км – від порту Гвадар на заході країни до міста Навабшах у південній провінції Сінд. Там його з'єднують з уже наявною мережею газопроводів країни.

А решту ділянки від Гвадара до іранської кордону будує Пакистан. В цілому на будівництво газопроводу потрібно два роки, а його вартість становить \$1,5–1,8 млрд. Вона може збільшитися до \$2 млрд, якщо в проекті буде включено введення СПГ-термінала в Гвадарі. У результаті надходження в Пакистан газу буде достатньо для вироблення 4500 МВт електроенергії, що дозволить країні вдвоє скоротити її дефіцит.

Окремої уваги щодо формування та розвитку глобальної інвестиційної взаємодії країн – партнерів євразійської стратегії КНР вимагають Китайсько-Казахстанські відносини.

Китай і Казахстан офіційно встановили дипломатичні відносини в січні 1992 року, вересні 2019 року китайсько-казахстанські відносини перейшли до постійного всебічного стратегічного партнерства[186] (додаток И; табл.И.1). У політичному плані обидві країни підтримують одна одну з питань, що стосуються базових інтересів, і здійснюють плідну співпрацю в рамках міжнародних організацій, таких як Організація Об'єднаних Націй і Шанхайська організація співробітництва, вносячи важливий внесок у підтримання регіонального та світового миру. З точки зору економіки та торгівлі, обсяг двосторонньої торгівлі за останні 30 років зріс більш ніж у 60 разів (додаток И; табл.И.2).

Аналіз статистичних даних показує, що з 2014 року обсяг торгівлі між Китаєм і Казахстаном поступово збільшувався (додаток Л; рис.Л.3). Станом на початок 2020 року китайські інвестиції в Казахстан сягнули 29,43 млрд дол. США

(додаток Л; рис. Л.3,в), демонструючи зосередженість в енергетичній та хімічній промисловості (додаток Л; рис. Л.2,б).

Згідно з логікою нашого дослідження нами здійснено спробу виокремлення основних факторів, що спонукають Китай інвестувати до Казахстану в рамках реалізації стратегічної ініціативи «Один пояс, Один шлях». До них, з нашого погляду, слід віднести такі як вигідне стратегічне розташування, наявність покладів корисних копалин, зокрема, родовищ нафти й газу, а також привабливе і сприятливе інвестиційне середовище. Довгострокові економічні та торговельні відносини з Китаєм з часів стародавнього Шовкового шляху визначають важливе положення Казахстану в енергетичній стратегії Китаю. Казахстан став важливою транзитною країною для вантажного потягу Китай-Європа, а база логістики Китаю та Казахстану в Ляньюньгані стала важливим центром для Казахстану для експорту товарів до Азійсько-тихоокеанського регіону. Казахстан є країною з найбільшими запасами нафти та найбільшим обсягом експорту в Центральній Азії. З моменту здобуття незалежності Казахстан дотримується політики активного залучення іноземних інвестицій та посилює відповідну законодавчу роботу. У квітні 2003 року Казахстан оприлюднив новий Закон про інвестиції, постійно вдосконалюючи та переглядаючи інвестиційне законодавство, підписав двосторонні угоди про захист інвестицій з Китаєм, Великобританією, США, Францією та іншими країнами. У грудні 2015 року Казахстан став 162-м повноправним членом Світової організації торгівлі. Відповідно до Звіту про глобальну конкурентоспроможність Всесвітнього економічного форуму за 2019 р., Казахстан посідає 55 місце серед 141 найбільш конкурентоспроможної країни світу. Згідно з останнім звітом про рейтинг конкурентоспроможності світових економік, опублікованим Міжнародним інститутом розвитку менеджменту (IMD), Казахстан посідає 42 місце серед 63 країн (регіонів) у світі. Згідно зі звітом Doing Business 2020, опублікованим Світовим банком, Казахстан посідає 25 місце з 190 економік.

Казахстан є однією з ключових країн в реалізації Китаєм стратегії «Економічного поясу Шовкового шляху», а ініціативу побудови «Економічного поясу» вперше запропонував Сі Цзіньпін під час його візиту до Астани у вересні

2013 року. Незабаром, у 2014 році, Казахстан сформулював план «Світла дорога», який прагне сприяти розвитку інфраструктури в Казахстані для забезпечення сталого економічного розвитку та соціальної стабільності. Інфраструктурні проєкти в основному охоплюють транспорт, промисловість, енергетику, суспільство та культуру. Казахстан планує інвестувати 9 млрд дол. США у реалізацію плану «Світла дорога» з 2015 по 2017 рр. На початку вересня 2016 року Китай і Казахстан підписали План координації та співпраці щодо нової економічної політики «Будівництво Економічного поясу Шовкового шляху» та «Світлий шлях». Спільне будівництво ініціативи «Один пояс, Один шлях» між двома країнами вийшло на новий етап співробітництва, і обидві сторони створили понад 50 коопераційних проєктів виробничих потужностей. Станом на 2021 р. обидві країни досягли значних результатів у процесі спільного будівництва ініціативи «Один пояс, Один шлях». Країни створили понад 50 проєктів кооперації з виробництва. Казахстан став важливою транзитною країною для вантажних потягів Китай-Європа, а базою логістичного співробітництва Ляньюньган між двома країнами став саме Казахстан. Провідні науковці Казахстану вважають, що ініціатива «Один пояс, Один шлях» створила основу для розв'язання проблем, що виникають у співпраці між двома країнами [128].

Завдяки реалізації ініціативи BRI рівень сполучення в Казахстані значно покращився. Зараз через Казахстан проходять 6 залізниць і 11 автомагістралей. Дві країни відкрили 5 портів, 5 трубопроводів для транспортування нафти й газу, а також ділянку швидкісної дороги «Західний Китай-Західна Європа». Вантажні потяги «Китай-Європа» курсують з Сіньцзяну (Китай) до Європи через Казахстан. У 2020 році кількість вантажних потягів «Китай-Європа», які пройдуть через Казахстан, досягнуть майже 10 000 одиниць, а обсяг контейнерів досягне 517 500 в річному обчисленні. Китайсько-казахстанська транспортна база логістики Ляньюньган розв'язала проблему експорту казахстанського зерна та інших товарів у країни Південно-Східної Азії, що дозволило Казахстану успішно орендувати потужності перевалки вантажів, а простір для економічної діяльності розширився з

євразійського регіону вглиб країни до Тихого океану. Все вищесказане швидкими темпами наближає Казахстан до мети стати транспортним вузлом Євразії.

Прямі інвестиції Китаю в Казахстан є значними, головним чином у сферах розвідки та виробництва енергії, технічних послуг, інжинірингових контрактів, виробництва та переробки сільськогосподарської та побічної продукції, а також будівництва нерухомості. Станом на 2020 р. в Казахстані налічується понад 3000 підприємств з китайськими інвестиціями, що займає трійку лідерів за загальним числом зареєстрованих підприємств з іноземними інвестиціями в Казахстані. Більшість китайських компаній, зареєстрованих в Казахстані, займаються розвитком та використанням енергетичного сектора. Великі державні нафтові та енергетичні компанії включають PetroChina, Sinopec, CNOOC та інші великі нафтохімічні компанії, пов'язані з газопроводами, нафтопереробкою та хімічним машинобудуванням, бурові інжинірингові та інші компанії, а також China Water Resources and Hydropower External Co., Ltd., Xinjiang Dushanzi Geely Chemical Co., Ltd., Xinjiang Zhongxin Energy Co., Ltd. Та інші енергетичні компанії, за пропозицією моєї країни Ініціатива «Один пояс, Один шлях», Китай постійно збільшує прямі інвестиції в Казахстан. Інвестиційна модель Китаю переважно містить інвестиції нового типу – «грінфілд» та придбання акціонерного капіталу підприємств – M&A переважно в таких секторах як енергетика, технології та нерухомість (табл. 2.1). Хоча загальне інвестиційне середовище Казахстану у цілому вважається досить сприятливим, його показники внаслідок певних негараздів у політичній площині не відзначаються особливо стабільними гарними індикаторами.

Китайські компанії також стикалися з проблемами, такими як зупинка проєкту та збій під час інвестиційного процесу [117] (табл.2.2).

Окремої уваги заслуговують можливості розвитку партнерської взаємодії на тлі геостратегічного суперництва в Індो-Тихоокеанському трикутнику КНР – Індія – Індонезія, а також В'єтнам. Вочевидь, що найбільше уваги зосереджується на цих країнах, оскільки саме вони в Індо-Тихоокеанському просторі окрім КНР претендують на лідерські позиції й мають для цього не лише територіальні й

економічні підстави, а і потужну всебічну підтримку розвинутих країн, зокрема США .

Таблиця 2.1

Основні інвестиційні галузі Китаю та проєкти в Казахстан за 2014-2020 р.

Інвестиційна галузь	Сума інвестицій (млн дол. США)	Основний метод інвестування	Основні інвестиційні проєкти (назва підприємства, роки реалізації)	Етап
Сільське господарство	240	M&A	China National Machinery Industry (Sinomach)	Завершено
Енергетика	3300	M&A	Geo-Jade Petroleum	Завершено
Хімічна галузь	2650	M&A	China National Building Material	Завершено
Фінанси	110	M&A	China International Trust and Investment (CITIC)	Завершено
Залізна руда	1910	M&A	China Railway Engineering	Завершено
Нерухомість	180	Greenfield	China Energy Engineering	Завершено
Транспорт	3840	M&A	China General Technology (Genertec)	Завершено
Інфраструктурні проєкти	100	M&A	Shanghai Safbon	Завершено
Інше	160	-		Завершено

Джерело: розроблено автором на основі [108]

Таблиця 2.2

Стан інвестиційних проєктів КНР у, Казахстані що знаходяться у стані призупинення чи припинення

Проєкт	Країни-учасники	Вартість (в млн дол.)	Основні галузі	Інвестиційна модель
China National Petroleum Corp (CNPC)	КНР- Казахстан	1390	Енергетика	M&A
China Petroleum and Chemical (Sinopec)	КНР- Казахстан	1850	Хімічна галузь	M&A
China Railway Engineering	КНР- Казахстан	350	Транспортна галузь	M&A

Джерело:[108]

У контексті нашого дослідницького інтересу виконано оцінювання відносин КНР та Індії в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях», спрямоване на надання аналітичної оцінки економічного базису для ефективної інвестиційної взаємодії та

виявлення перспектив щодо формування партнерських взаємин між КНР та Індією при реалізації Ініціативи «Один пояс, Один шлях» на основі стратегічної взаємної довіри та уникнення протистояння в міжнародних та регіональних справах, в інтересах обох країн. Проведені нами спостереження показали, що лише у 2015 році ці дві країни підписали 24 угоди про співпрацю, загальний потенціал яких в грошовому еквіваленті становить понад 10 млрд дол.

США у таких сферах як будівництво інфраструктури, космічну співпрацю, видобуток мінеральних ресурсів, туризм та інші сфери. Втім Індія, яка є членом блоків BIMSTEC, SAFTA та SAARC, тривалий час вважала Індійський океан, який займає площу понад 70 млн квадратних кілометрів і включає всю Південну і Південно-Східну Азію, Західну Азію, Північно-Східну, Східну і Південну Африку і Австралію, традиційною орбітою свого впливу і не хотіла визнавати переваг КНР.

Для врегулювання спірних питань КНР, окрім проєкту BRI, у 2022 році було висунуто цікаву ініціативу, що полягала в пропозиції сформувати колективний дискусійний блок «Ради Китаю та Індійського океану», на кшталт Ради співробітництва між Китаєм та країнами Східної Європи (ЦСЄ), створеної у 2012 році. Такий форум відповідав би китайській ініціативі «Один пояс, Один шлях» і був, можливо, більш скоординованою платформою регіонального розвитку для, по-перше, материкових членів у Східній Африці, включаючи Джибуті, Еритрею, Ємен, Сомалі, Судан, Танзанію, Кенію, Мозамбік та ПАР; по-друге, країни Перської затоки (Бахрейн, Кувейт, Оман, Катар, ОАЕ, Ірак, Іран); по-третє, материкові країни Південної Азії включаючи Індію, Бангладеш, М'янму, Малайзію, Індонезію та Тимор-Лешті, а також створенню меншої Ради острівних держав, до якої увійдуть Занзібар, Сейшельські острови, Коморські острови, Маврикій, Мадагаскар, Мальдіви, Шрі-Ланка та, можливо, Сінгапур.

Зауважимо, що Китай тривалий час є важливим торговим партнером Індії. Аналізуючи динаміку обсягів товарообороту КНР і Індії, звертаємо увагу, що останні три роки прослідковується тенденція зниження партнерської активності від показника 95,73 млрд дол. США у 2018 році, до показника 87,58 млрд дол. США у 2020 році (додаток И ; табл.И.2). Щорічний торговий оборот становить близько 90

млрд дол. США. Але торгівля має несиметричний характер. Понад 80% припадає на імпорт із Китаю, насамперед машин та обладнання. А реальний обсяг китайських інвестицій в Індії становить, за оцінкою Gateway House, близько 6,2 млрд дол. (додаток Л; рис.Л.4, а, б). З моменту впровадження у 2013 році стратегії «Один пояс, Один шлях» Китай інвестував значні кошти в Індію. Протягом 2020 року китайські компанії інвестували 200 млн дол. США безпосередньо в усю індійську промисловість (додаток Л; рис.Л.4,в), а китайські компанії підписали нові контракти в Індії на суму 2,28 млрд дол. США[213].

Галузева структура китайських ПІІ до Індії є досить диверсифікованою з вагомою часткою до секторів енергетики (10,71%) та технологій (9,91%).Слід також зауважити, що КНР та Індія активно співпрацюють у військових та міжнародних організаціях БРІКС, G20, Шанхайська організація співробітництва, Афганістану та інших регіональних питаннях, які також передбачають тісне співробітництво. Згідно з планами КНР інвестиційна взаємодія із Індією у площині реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях» передбачає наступні проєкти: 1) інвестиції китайського уряду в модернізацію індійських залізниць можуть згодом досягти 50 млрд дол. США; 2) Китай прагне інвестувати ще 50 млрд дол. США в Індію для будівництва портів, доріг і проєкту, який з'єднає кілька річок; 3) Китай побудує ще один індустриальний парк у сусідньому штаті Махараштра, в основному з автомобілебудуванням; 4) участь у спільних фінансових проєктах, банківських структурах, фінтех-хабах.

Особливо важливим фактом є активне приєднання Індії до Азійського банку інфраструктурних інвестицій (АІІВ) на чолі з Китаєм, де країна стала другим найбільшим акціонером із часткою 8.65% (рис.2.6). 13 квітня Народний банк Китаю підвищив свою частку у провідному індійському комерційному банку Housing Development Finance Corporation (HDFC) з 0,8% до 1,01% за рахунок скупки акцій на відкритому ринку, що спричинило бурю серед індійських регуляторів. Оскільки індійські фондові ринки різко впали через пандемію COVID-19, регулятори побоювалися, що китайські державні компанії можуть розпочати скупку активів індійських компаній за низькими цінами. Для того, щоб приборкати

«опортуністичні поглинання/придбання індійських компаній» у цих умовах, центральний уряд вніс поправки до регулювання прямих іноземних інвестицій (ПІІ), ввівши обмеження на всі прямі та непрямі іноземні інвестиції з семи країн, що розділяють сухопутні кордони з Індією – Китай, Пакистан, Бангладеш, М'янма, Бутан, Афганістан та Непал.

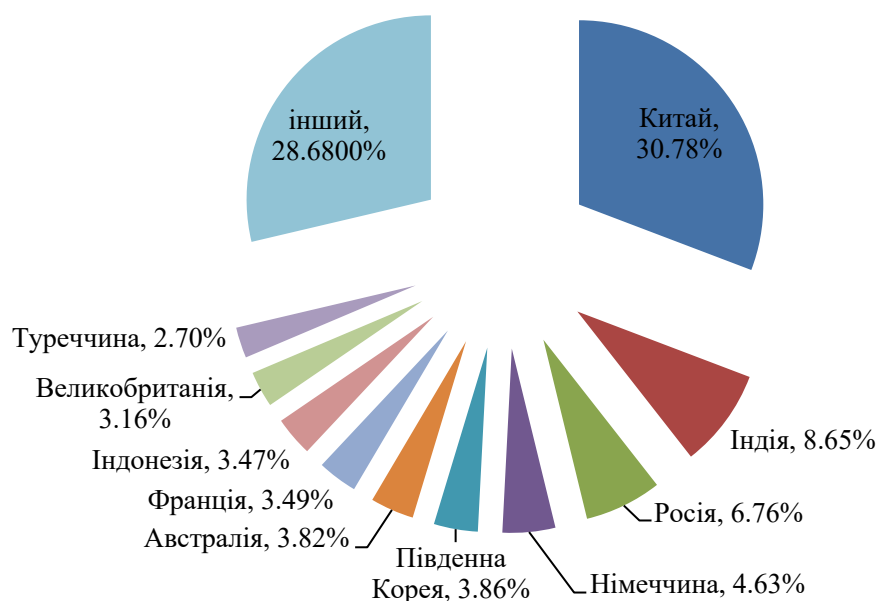


Рис. 2.6 Структура акціонерного капіталу Азійського банку інфраструктурних інвестицій

Джерело: розроблено автором на основі [213]

Згідно з переглянутими правилами, тепер інвестиції з країн, що розділяють сухопутні кордони з Індією – Китай, Пакистан, Бангладеш, М'янма, Бутан, Афганістан та Непал обов'язково вимагатимуть схвалення Уряду Індії. У той час як Індія назвала це кроком до кращого моніторингу та захисту індійських компаній, що переживають важку фінансову фазу, Уряд Китаю заявив, що це має дискримінаційний характер і суперечить вимогам Світової організації торгівлі (СОТ). При цьому показово, що з 2013 року Китай інвестував понад 100 млн дол. США у масштабні проекти в Індії, загалом було здійснено 46 транзакцій на загальну суму 14,8 млрд дол., п'ять з яких на загальну суму 1,23 млрд дол. США стали проблемними. Потреба зниження інвестиційних ризиків та вибору адекватної

інвестиційної моделі для досягнення здорового розвитку залишається актуальною для китайських компаній при реалізації Ініціативи «Один пояс, Один шлях». Однак, як доводить проведений нами аналітичний огляд, китайські інвестиції в Індії зустрічаються з великими ризиками, як то несприятливе інвестиційне середовище та недружня політика щодо КНР (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Обмеження Індії на інвестиції китайських компаній

Час введення	Обмеження інвестицій в Індії
04.2020	18 квітня 2020 року Агентство сприяння промисловості та внутрішньої торгівлі (DPIIT) Індії переглянуло процедуру входу інвестицій, щоб схвалити всі інвестиції з сусідніх з Індією країн. Наприклад, інвестиції Great Wall Motors в Індію нещодавно не були схвалені, і частина її запланованих інвестицій у сумі 1 млрд дол США була перерозподілена до Бразилії;
05.2020	У 2020 року, індійський уряд оприлюднив політику щодо офшорних центрів, яка має на меті обмежити інвестиції в цінні папери з Китаю;
07.2020	З точки зору інженерного будівництва та технологічної співпраці, список заборонених додатків для мобільних телефонів у Китаї розширено до 275 типів у липні 2020 року;
07.2020	1 липня 2020 року уряд Індії заборонив китайським компаніям брати участь у проєктах будівництва доріг в Індії. Недружність індійського уряду до китайських компаній спричинила багато проблем з інвестуванням.

Джерело: розроблено автором на основі [193]

Говорячи про інвестиційне середовище в Індії, слід звернути увагу на чинники, що спричинили великі труднощі для китайських компаній при інвестуванні та діяльності. Крім того, китайські компанії, які інвестують в Індію, стикаються з великими політичними ризиками: інвестиційні обмеження проти Китаю, що охоплюють інвестиції в нові підприємства, злиття та поглинання, інвестиції в цінні папери та венчурний капітал. У контексті зазначеного показовим є те, що у співробітництві стратегії BRI у країнах Південної Азії Індія використовує свої переваги великої південноазійської країни, щоб змусити сусідні країни припинити співпрацю з Китаєм. Втручаючись у внутрішні справи Шрі-Ланки, Індія зупинила проєкт Коломбо-Порт Сіті, інвестований Китаєм у Шрі-Ланку. Під тиском Індії Бангладеш також скасувала проєкт глибоководного порту Сонадія, про який багато років вели переговори та співпрацювали з китайськими компаніями.

(табл. 2.4). Розглядаючи розвиток геостратегічної конкуренції між Китаєм та Індією, слід зауважити, що Стратегія «Один пояс, Один шлях» активувала інфраструктурне співробітництво КНР з Південною Азією із відповідним посиленням впливу Китаю в Південній Азії, що спровокувало побоювання Індії стосовно становлення Китаю як великої геополітичної країни. У рамках означених протиріч можна виокремити проблеми, пов'язані з по-перше, відсутністю стратегічної взаємної довіри, по-друге, протистояння в міжнародних та регіональних справах та, по-третє, з територіальними протиріччями.

Таблиця 2.4

Стан інвестиційних проєктів КНР у країнах Південної Азії, що знаходяться у стані призупинення чи припинення

Проект/ назва, суть	Країни-Учасники	Вартість (млн. дол. США)	Основні галузі	Інвестицій на модель
2017 Shanghai Electric investment K-Electric for energy	КНР-Пакистан	1770	енергетична	M&A
2021 Alibaba investment Zomato for consumer	КНР-Індія	1500	харчування	M&A
2013 China Petroleum and Chemical investment for energy	КНР-Бангладеш	100	газова	Greenfield
2017 Fosun investment Gland Pharm for Health	КНР- Індія	220	медична	M&A
2014 Shandong Electric Power investment GMR for coal	КНР- Індія	590	вугільна	Greenfield
2015 China Communications Construction Investment for shipping	КНР-Шрі Ланка	1430	Корабельне будівництво	Greenfield
2018China Communications Construction Investment for Autos	КНР- Бангладеш	2060	Шляхо будівництво	M&A

Джерело: складено на основі [108]

Зауважимо, що Індія розглядає Індійський океан як єдину важливу морську зону, про що свідчить власний план регіональної інтеграції: «Угода про економічне співробітництво субконтинентальних країн», «План мусонів», «Політика Західного Союзу», «Дорога спецій», «Бововняна дорога» та «Буддійська дорога» амбіційна політика Індії «Погляд на Схід»/ «Рух на схід», які активно сприяють будівництву

економічних коридорів з іншими країнами Південної Азії. Внаслідок суперечності цих великодержавних амбіцій Китай та Індія мають очевидну конкуренцію в Південно-Східній Азії, Південній Азії, Центральній Азії, Перській затоці та Індійському океані [159;183].

Ще одним незмінним чинником напруження у відносинах між Індією та Китаєм є територіальна суперечка між двома сторонами. Після китайсько-індійської прикордонної війни в 1962 році стратегічна недовірливість Індії та її обережність щодо Китаю не змінилися. Особливо події під назвою «конфронтація Дунлан», що сталася на кордоні між Китаєм та Індією у 2017 році через територіальні суперечки, засвідчила, що китайсько-індійські відносини вступили на новий етап структурних протиріч. У червні 2017 р. спорудження дороги через плато Доклам поставило Китай та Індію на межу збройного конфлікту. Дороги покликані об'єднувати, але в сучасній історії взаємин між Китаєм та Індією дороги ставали переважно приводом для чвар та війн. Прикордонний конфлікт між Китаєм та Індією у 2020 році є першим конфліктом між Китаєм та Індією, який спричинив загибель людей після 1967 року. Територіальні суперечки серйозно вплинули на дипломатичні відносини між двома країнами[140].

Занепокоєння Індії викликає китайсько-пакистанський економічний коридор, що має з'єднати Сіньцзян-Уйгурський автономний район із пакистанським портом Гвадар, побудованим на китайські кошти.

Глибоководний Гвадар, право на оренду якого буде закріплено за Китаєм ще не менше 40 років, може приймати не лише китайські товари, а й потенційно стати військово-морською базою китайського флоту в Аравійському морі. Аналогічні побоювання у Делі викликає також побудований за рахунок Китаю порт Хамбантота на південному узбережжі Шрі-Ланки. Рішучість КНР розгорнути мережу військово-морських баз вздовж морського Шовкового шляху підтверджує і те, що місцем для першої з 1958 р. зарубіжної військової бази Китаю було обрано територію Джибуті, на якій китайські ВМФ забезпечуватимуть безпеку судноплавства в західній частині Індійського океану. Аналіз спеціальної літератури доводить, що на китайсько-індійські відносини також впливають зовнішні фактори.

Зокрема, йдеться про стурбованість західних країн, особливо США, економічним піднесенням Китаю після холодної війни 1991 та намаганням створити для країни недоброзичливих суперників і ворогів в особі Японії, Індії та інших країн (табл. 2.5) для стримування Китаю в Східній Азії.

Таблиця 2.5

Стратегії стримування Китаю іншими країнами

Рік	Сутність стратегії стримування КНР	Головна мета стратегії
2008	Транстихоокеанське партнерство (ТПП; <i>Trans-Pacific Partnership, TPP</i>) — міжнародна торгово-економічна організація, створена на основі розробленої торгової угоди між її учасниками. Спільно підписали Японія, Канада, Австралія, Нова Зеландія, Малайзія, Сінгапур, В'єтнам, Бруней, Мексика, Чилі та Перу.	Мета - створення зони вільної торгівлі в Азійсько-тихоокеанському регіоні. Дана структура має стати альтернативою АСЕАН і АТЕС, її створення є продовженням американської політики зі збереження контролю над Тихоокеанською зоною, створення економічного блоку для протистояння впливу Китаю. Але у 2017 Дональд Трамп підписав указ про вихід з Транстихоокеанського партнерства
2012	Азійсько-тихоокеанський баланс Вона використовує сумніви деяких країн навколо Китаю щодо розвитку Китаю для зміцнення стратегічної позиції Сполучених Штатів. «Стратегія відновлення балансу в Азійсько-тихоокеанському регіоні» розглядається як додатковий захід повернення Сполучених Штатів до Азійсько-тихоокеанської стратегії.	Мета-Збільшення кількості конфліктів і протистоянь у Китаї та прилеглих до нього територій
2017	Індо-Тихоокеанська стратегія Це індо-тихоокеанський стратегічний документ США, сформульований адміністрацією Трампа у 2018 році, який в основному стосується Китаю та стратегій і цілей стримування США проти Китаю.	Мета-Стимування Китаю і протидія ініціативі «Один пояс, Один шлях»
2019	Мережа Blue Dot Передісторія кіберстратегії Blue Dot полягає в тому, що у 2018 році держсекретар США Майк Помпео запропонував Сполученим Штатам та їх союзникам збільшити інвестиції в регіональні цифрові мережі, енергетичні ринки та інфраструктуру, а потім створити робочу групу зі своїми союзниками і підготувати величезні суми грошей. Відповідні кошти для реалізації Індо-тихоокеанської стратегії.	Мета-Для подальшого хеджування наслідків прийняття Китаєм ініціативи «Один пояс, Один шлях» у Південній Азії

Джерело: складено автором

У цьому контексті показовими є факти, що Індія також співпрацює зі стратегіями Сполучених Штатів «Новий шовковий шлях» та «Індо-Тихоокеанський коридор». Крім того, Індія та Японія також обговорюють просування плану «Азійсько-Африканського коридору зростання», який простягається від Азійсько-тихоокеанського регіону до Африки. План «Коридору зростання Азія-Африка» являє собою спільні зусилля Японії та Індії для побудови кількох інфраструктурних проєктів в Африці, Ірані, Шрі-Ланці та країнах Південно-Східної Азії [123].

На наш погляд, найбільшою проблемою у формуванні партнерських взаємин при реалізації Ініціативи «Один пояс, Один шлях» є відсутність стратегічної взаємної довіри та протистояння в міжнародних та регіональних справах. думка Індії про Китай як про стратегічного конкурента глибоко вкорінена і повна реальних занепокоєнь. Стратегічну пильність і обережність було важко усунути, і вона має природні негативні та стійкі емоції щодо питання стикування стратегій розвитку між двома сторонами. Індія вважає, що Китаю не вистачає ефективної підтримки Індії в глобальних справах, таких як прагнення Індії приєднатися до Групи ядерних поставок (ГЯП) і стати постійним членом Ради Безпеки. Стратегічна ініціатива Китаю 21-го століття «Морський шовковий шлях» має на меті послабити регіональне домінування Індії. Статус навіть реалізує стратегію стримувань і противаг проти Індії[183].

І Китай, і Індія є великими світовими державами, і дипломатичні відносини між двома країнами вплинули на структуру розподілу сил в Азії та світу загалом.

Сьогодні ці два азійські гіганти представляють дві найбільші та найдинамічніші економіки Азії, які формують обличчя нового світу[151]. Щоб привести реальний стан справ у відповідність до ідей ініціативи «Один пояс, Один шлях», необхідні рішучіші та глибші реформи політики, з акцентом на трьох основоположних принципах (табл. 2.6).

Вивчення питання інвестиційної взаємодії КНР та Індії уможливило висновок, що попри наявність жорстких конкурентних суперечностей і антагонізмів використання переваг китайської євразійської стратегічної ініціативи «Один пояс, Один шлях» може принести Індії досить багато переваг.

Принципи та методи співробітництва між Китаєм та Індією в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях»

Принципи	Сутність принципу
По-перше, це прозорість.	Надання громадськості більш детальних відомостей про планування проєктів, фінансові витрати та бюджетування, а також проведення закупівель дозволить підвищити ефективність інвестицій у конкретні об'єкти інфраструктури та національних стратегій розвитку.
По-друге – це реформи що враховують специфіку країни	Торговельна політика та заходи прикордонного контролю у багатьох країнах ускладнюють транскордонну торгівлю. Спрощення умов ввезення та вивезення товарів – це необхідна умова для того, щоб країни могли повною мірою скористатися перевагами інвестицій у рамках BRI. Сприятливими для всіх країн, територією яких проходять коридори BRI, стануть відкритість процедур закупівель, ефективніше державне управління, а також запровадження механізмів забезпечення стійкості податково-бюджетної сфери та економічної прийнятності заборгованості, які дозволять цим країнам повною мірою враховувати потенційні витрати 2 Frankopan (2017) та Millward (2013) на інфраструктуру.
По-третє – це багатостороння співпраця, у тому числі координація проєктів у рамках ОПОП.	Щоб країни могли повною мірою використати позитивні побічні ефекти, пов'язані зі створенням економічних коридорів, їм знадобиться спільно – у тому числі в рамках існуючих регіональних та багатосторонніх організацій – працювати над покращенням ситуації у сфері спрощення процедур торгівлі та прикордонного контролю, уніфікувати стандарти спорудження об'єктів інфраструктури, погоджувати юридичні норми та заходи щодо захисту інвесторів, що сприяють залученню додаткових інвестицій у країни, територією яких проходять маршруту BRI, а також керувати екологічними ризиками.

Джерело: складено автором

Серед них вважаємо за доцільне виокремити найбільш вагомі, зокрема:

1. З точки зору стратегічного співробітництва між двома країнами, стратегію «Один пояс, Один шлях» можна пов'язати з «Планом мусонів» та «Шляхом спецій» для стимулювання та сприяння розвитку національної стратегії Індії. Дві країни можуть не тільки розподіляти ресурси, будувати морські транспортні вузли, а й співпрацювати в нетрадиційних сферах безпеки, таких як боротьба з піратством, спільна допомога при катастрофах, спільна охорона прибережних територій тощо. З точки зору інтересів, Гімалайський економічний пояс (залізниця або автомагістраль Китай-Непал-Індія) та економічний коридор Бангладеш-Китай-Індія-М'янма (шосе Стілвелл) є найбільш вірогідними районами для співпраці між Китаєм та Індією.

2. У фінансовому плані Китай та Індія можуть здійснювати фінансове співробітництво в рамках АБІБ і Банку розвитку БРІКС для спільного сприяння розбудови інфраструктури через Фонд морського шовкового шляху або Азійський банк інфраструктурних інвестицій.

3. Що стосується інвестиційного співробітництва, ініціатива BRI буде активно сприяти інвестиціям китайських підприємств в Індію та сприяти розвитку економіки Індії. Попереднє будівництво Автомобільного індустріального парку Пуни розпочалось і до 2030 року планується інвестувати 5 млрд дол. США за три етапи. Це створить 100 000 робочих місць і досягне річного обсягу виробництва в 20 млрд дол. США. Sany Heavy Industry, відома китайська приватна компанія, також створила фабрику в Пуні, надавши сотні робочих місць. China Huaneng Group також інвестує 3 млрд дол. США в Купанг для будівництва вугільної електростанції потужністю 4000 МВт.

4. З точки зору інфраструктури, Китай може активно брати участь у будівництві внутрішньої інфраструктури Індії та покращувати транспортне сполучення Індії. Нинішня максимальна швидкість залізниць Індії становить 160 кілометрів на годину, і її залізнична система потребує термінового оновлення.

У майбутньому Китай та Індія матимуть потенціал для співпраці у сфері будівництва швидкісних залізниць у поєднанні із загальною зовнішньою стратегією країни та плануванням взаємозв'язку навколишньої інфраструктури, сприяти співробітництву з Індією в таких сферах, як порти, дороги, залізниці та аеропорти. На даний момент основна увага приділяється просуванню проєкту прискорення ділянки дороги Ченнаї-Бангалор-Майсур, техніко-економічного обґрунтування високошвидкісної залізниці Делі-Нагапур, а також співпраці щодо проєктів планування реконструкції станцій Бхубанешвар і Байапханахарі. Також передбачається прискорити розвиток глобальної співпраці в розумних містах на основі використання державно-приватного співробітництва (PPP).

5. З точки зору культурних обмінів, «Один пояс, Один шлях» буде активно сприяти неурядовому обміну між двома країнами та сприяти розвитку туризму та культурної індустрії в Індії [46].

Китайсько-індонезійські відносини в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях» є не менш складними й конкурентними. Індонезія – четверта за чисельністю населення країна світу, демократична держава з найбільшим мусульманським населенням і одна із засновників АСЕАН. Китай та Індонезія встановили перші дипломатичні відносини в 1950 році, попри це в 1967 між двома країнами дипломатичні відносини були заморожені, в 1990 році вони нормалізувались, а у 2013 році стали всебічними стратегічними партнерами (додаток И; табл. И.1).

На даний момент Індонезія є однією з країн-партнерів китайської ініціативи «Один пояс, Один шлях» та одним із засновників Азійського банку інфраструктурних інвестицій, попри це існують розбіжності та протиріччя з Китаєм у Південнокитайському морі, економіці, торгівлі, питань релігії тощо[243].

Китай є найбільшим торговим партнером Індонезії десять років поспіль (табл. 2.7). У 2020 році прямі інвестиції КНР в Індонезію становили 1,98 млрд дол. США, що на 86,5% більше, ніж у попередньому році, що робить її другим за величиною джерелом іноземних інвестицій в Індонезії.

Сторони підписали Угоду про захист інвестицій, Угоду про морський транспорт та Угоду про уникнення подвійного оподаткування, а також підписали меморандум про взаєморозуміння щодо співробітництва у сферах сільського, лісового, рибного господарства, а також гірничодобувної, транспортної, фінансової та фінансової сфери. Також дві держави підписали документ планування коридорної співпраці під час другого Форуму міжнародного співробітництва «Один пояс, Один шлях». У січні 2021 року обидві сторони підписали «Меморандум про взаєморозуміння щодо проєкту співробітництва Китаю та Індонезії під назвою «Дві країни і два парки», а місцеві органи влади обох сторін активно обмінюються інформацією.

У фінансовому секторі центральні банки двох країн у листопаді 2018 року відновили двосторонню угоду про своп у місцевій валюті та розширили масштаб свопу до 200 млрд юанів. Bank of China створив 9 відділень у великих містах Індонезії. З (додаток И; табл.И.2) видно, що з 2014 року обсяг двосторонньої торгівлі поступово збільшувався з Китаю в Індонезію. Це сталося після того, як

Китай впровадив стратегію «Один пояс, Один шлях» у 2013 році що сприяло розвитку двосторонньої торгівлі.

Таблиця 2.7

Загальний стан двосторонньої торгівлі та інвестицій між КНР та Індонезією (1 півріччя 2021 року)

Категорія співпраці	Специфічні показники
Двостороння торгівля	Обсяг торгівлі між Китаєм та Індонезією склав 53,57 млрд дол. США, що на 50,7% більше, ніж у попередньому році. Серед них експорт Китаю до Індонезії становив 27,29 млрд дол. США, а імпорт з Індонезії – 26,28 млрд дол. США, що на 49,5% та 52,0% більше в порівнянні з минулим роком відповідно.
Інвестиції в Індонезію	Прямі інвестиції китайських підприємств в Індонезію склали 1,11 млрд дол. США, що на 17,4% більше в порівнянні з аналогічним періодом минулого року.
Інвестиції в Китай	Фактичні інвестиції Індонезії в Китай становили 7,29 млн дол. США, що на 58,1% більше, ніж у попередньому році.
Проектне договірне співробітництва	Вартість нещодавно підписаних інжинірингових контрактів китайськими підприємствами в Індонезії склала 4,63 млрд дол. США, що на 25,7% більше, ніж у попередньому році; завершений товарообіг склав 2,52 млрд дол. США, що на 20,4% менше, ніж у попередньому році.

Джерело: People's Republic of China Ministry of Commerce

Аналізуючи структуру двостороннього товарного експорту, що представлено нами на (додаток Л; рис.Л.5, а) можемо помітити, що найбільше імпортованих товарів з Індонезії – це промислові товари, класифіковані переважно за матеріалами, що сягають 10662,48 млн дол., найменше імпортуються напої та тютюнові вироби, які сягають 52,98 млн дол. На (додаток Л ; рис.Л.5,б) видно, що найбільша продукція Китаю в Індонезію – це машини та транспортне обладнання на суму 17 343,98 млн дол., найменше – тваринні та рослинні олії, жири сягаючи 11,68 млн дол.

Китайські підприємства приймали активну участь у будівництві інфраструктури Індонезії та послідовно реалізовували великі проекти, такі як міст Сурабая-Мадуро та гребля Джаті Геді. З 2012 року обидві країни поступово сприяли будівництву комплексних індустріальних парків у галузях гірничодобувної промисловості та сільського господарства в Індонезії. Китайські підприємства також брали активну участь у будівництві першої черги електростанцій потужністю 10 млн кіловат і 35 млн кіловат в Індонезії. У 2016 році

відбулася церемонія закладки транснаціонального проєкту швидкісної залізниці Джакарта-Бадунг. Згідно з домовленістю про співпрацю, досягнутою обома сторонами, під час будівництва та експлуатації швидкісної залізниці Джакарта-Бадунг китайська сторона пообіцяла готувати кадри для залізниці Індонезії та передавати відповідні технології. Підприємства двох країн загалом інвестували 14,5 млрд дол. США у спільний глобальний розвиток та будівництво Індонезійсько-Шеньчженьського індустріального парку. Китайські підприємства створили в Індонезії три закордонні зони економічного та торговельного співробітництва національного рівня, а також будується понад 10 парків транснаціональної співпраці [241].

З наведеної інформації на (додаток Л; рис.Л.5, в) ми бачимо, що інвестиції Китаю в Індонезію зростають з 2011 по 2020 рр., і найвищого результату вони набули у 2019 році, досягнувши піку у 2223,08 млн дол., інвестиції здійсненні Китаєм в Індонезії в основному зосереджені в енергетичному та металургійному секторах (додаток Л; рис.Л.2, в). Зауважимо, що як інвестиційний партнер для транснаціонального співробітництва Індонезія могла б стати максимально ефективним компаньйоном.

Узагальнюючи переваги Індонезії як стратегічного партнера для КНР, виокремимо такі як: 1. Стабільність загальної політичної ситуації на тлі урядових зусиль стосовно збільшення інвестицій. 2. Індонезія відіграє особливу роль у просуванні ініціативи «Один пояс, Один шлях», особливо будівництво морського шовкового шляху 21-го століття[226]. ВВП Індонезії та кількість населення становить майже 40% усієї АСЕАН. 3. Насиченість природними ресурсами (вугілля, нікелю, заліза, олова, золота та інших корисних копалин) на фоні високого рівня їх збереження і резервів (має підтверджені запаси нафти близько 9,7 млрд барелів. (1,31 млрд т) і запаси природного газу 4,8-5,1 трлн куб. м, розвідані запаси вугілля становлять 19,3 млрд т, а потенційні — понад 90 млрд т), чим надає потенціал видобувній галузі. 4. Завдяки географічному розташуванню між азійським континентом та Австралією має переваги у контролюванні ключових міжнародних морських ліній зв'язку; здійснює охорону Малаккської протоки, має коридор між

Тихим та Індійським океанами, чим відіграє важливу роль у глобальній стратегії. 5. Багаточисельне населення (Індонезія є четвертою за чисельністю населення країною у світі із загальною чисельністю населення 268 млн) із молодого структурою (близько 131 млн робітників віком від 15 років, рівень зайнятості робочої сили становить близько 94,66%; ступінь старіння низький) і дешевою робочою силою для іноземних інвестицій у виробництво; велика територія. 6. Ступінь переходу підприємств на ринкові форми відносин на високому рівні, а фінансовий ринок відносно відкритий. Використання іноземного капіталу Індонезією швидко зростає. Як найбільша країна Південно-Східної Азії, Індонезія стала одним із найпривабливіших інвестиційних напрямків серед 10 країн АСЕАН [117]. 7. З огляду необхідності реалізації китайської стратегії «Один пояс, Один шлях», КНР жадає розглядати Індонезію як важливий трамплін і прорив.

Однак у 2014 році президент Індонезії Джоко Відодо оприлюднив доктрину «Індонезія – Морська вісь світу», у якій виділив п'ять головних «опор», на яких базується його бачення поточної ситуації та перспектив: по-перше, відродження історичної морської культури індонезійського народу; по-друге, збереження морських ресурсів і регулювання морських промислів, сфокусувавши увагу на встановленні індонезійського суверенітету над морською продукцією; по-третє, пріоритетний розвиток всеосяжної та сучасної морської інфраструктури та комунікацій, прокладання стратегічних морських шляхів і будівництво сучасних глибоководних портів за одночасного поліпшення суднобудівної промисловості, логістики та морського туризму, по-четверте, активізація морської дипломатії, усунення джерел конфліктів на морі, таких як незаконний вилов риби, порушення суверенних кордонів, територіальні суперечки, піратство та забруднення морів за одночасного налагодження співробітництва в усіх сферах діяльності в морському просторі; по-п'яте, Індонезія перебуває на стику двох океанів — Індійського й Тихого, тому має нарощувати морську оборонну міць із метою забезпечення безпеки на морських акваторіях. Для Індонезії ця доктрина визначає два основні завдання — геостратегічне та гео економічне [56].

Міжнародне співробітництво між Китаєм та Індонезією в новій епосі

уособлює стратегічний зв'язок, заснований на принципі широких консультацій, спільного внеску та спільного вигоди, і є успішним прикладом будівництва ініціативи «Один пояс, Один шлях» та просування нової моделі всебічного відкриття. Проте є й відмінності у стратегічному співробітництві між Китаєм та Індонезією. В основному йде суперечка про перекриття виключних економічних зон у Південнокитайському морі між Індонезією та Китаєм[138].

Далі є вплив екстериторіальних держав на Індонезію. Наприклад, у 2015 році двосторонні відносини між США та Індонезією були перетворені з «всебічного партнерства» на «стратегічне партнерство», а також була опублікована спільна заява про розширення співпраці у сферах, що мають спільні стратегічні інтереси. У ньому також підкреслювалося, що у двох галузях океану та оборони Сполучені Штати зміцнять співпрацю з Індонезією в галузях морської безпеки, навігації та безпеки, морської економіки, морських ресурсів та захисту та управління рибальством, морської науки й техніки та морського транспорту. Запровадження Індонезією зовнішніх повноважень для втручання в розвиток економічної зони Південнокитайського моря є відмінністю між Китаєм та Індонезією.

Окремої уваги, на нашу думку, вимагає питання Китайсько-В'єтнамських відносин в рамках «Один пояс, Один шлях». КНР і Китай і В'єтнам, маючи багаторічну історію стосунків із серйозними злетами і падіннями, лише у 1991 році повністю відновили, нормалізували та продовжили глибоко розвивати встановлені ще 18 січня 1950 року дипломатичні відносини, дружні обміни та взаємовигідне співробітництво в різних сферах, спираючись на поняття «довгострокова стабільність, орієнтація на майбутнє, добросусідство і дружба, всебічне співробітництво» (додаток И; табл.И.1). Сторони оприлюднили Спільну заяву про поглиблення всебічного стратегічного співробітництва між Китаєм і В'єтнамом у нову еру. У 2017 році на Форумі міжнародного співробітництва «Один пояс, Один шлях» сторони досягли важливого консенсусу щодо постійного поглиблення відносин та всеосяжного стратегічного співробітництва між Китаєм і В'єтнамом[112].

Згідно зі статистичними даними В'єтнамської митниці, обсяг двосторонньої торгівлі між В'єтнамом і Китаєм у 2020 році досяг 133,09 млрд дол. США, що на 13,8% більше, ніж у 2019 році. (додаток И; табл.И.2).

Відповідно до китайської митної статистики, В'єтнам став шостим за величиною торговим партнером Китаю, а В'єтнам є восьмим за величиною джерелом імпорту та п'ятим за величиною експортним напрямком Китаю.

Як демонструє графічна інтерпретація структури двостороннього товарного експорту, представлена на рис.Л.6,а додатку Л, перевага віддається харчовим продуктам. Аналітична оцінка динаміки обсягів інвестицій (додаток Л; рис.Л.6,в)свідчить, що 2021 року в материковому Китаї було загалом 3134 дійсних інвестиційних проєкти із загальним статутним капіталом 18,633 млрд дол. США, що посідає сьоме місце в рейтингу іноземних інвестицій у В'єтнамі[213].

З точки зору інвестиційних галузей, китайські підприємства все частіше зосереджені в трьох основних сферах: переробки та виробництва, нерухомості та виробництва електроенергії. В останні роки інвестиції китайських компаній у В'єтнамі в основному були зосереджені на трьох напрямках співпраці: фотоелектрична промисловість; електроенергетика; комплексні послуги для індустріальних парків. На даний момент форми інвестування китайських підприємств у В'єтнамі є більш гнучкими, а методи інвестування мають тенденцію до диверсифікації, в основному, включаючи реалізацію проєктів, участь у спільних підприємствах, будівництво приватних компаній, а також корпоративні злиття та поглинання. Диверсифікація методів інвестування показує, що китайські підприємства поступово поглибили своє розуміння інвестиційного середовища та політики В'єтнаму та постійно задовольняють потреби в'єтнамського суспільства, що буде сприяти успішній діяльності та сталому розвитку китайських підприємств у В'єтнамі [105].

Сукупний обсяг китайських інвестицій у В'єтнамі з 2012 по 2020 рр. в основному зосереджений в енергетичному та транспортному секторах, демонструючи частку у розмірі 75,1% та 10, 39% відповідно (додаток Л; рис.Л.2,г). Стратегічне співробітництво між Китаєм і В'єтнамом відбувається не лише в

рамках китайської інвестиційної активності, але і передбачає транскордонну взаємодію між двома сторонами в побудові таких ініціатив як «Два коридори та одне коло» (регіон «Куньмін-Лао Кай-Ханой-Хайфон-Куанг Нінь» і «Наннін-Ланг Сон-Ханой-Хайфон-Куанг Нінь») [234]. Зокрема, співпраця «Два коридори, одне коло» побудує платформу між прикордонними провінціями двох країн, створить зручні умови для економічного і торгового співробітництва підприємств обох сторін та підприємств третьої країни, сформує нову точку зростання для сприяння економічному та торговельному співробітництву між двома країнами (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Китайська ініціатива «Один пояс, Один шлях» і В'єтнамська «Два коридори, одне коло» в контексті побудови інфраструктурних проєктів

Проект	Прогрес
1	2
Швидка дорога Наннін-Пінсян-Ляншань-Ханой (Ляншань і Ханой - дві провінції та міста В'єтнаму)	Ділянки Наннін-Пінсян збудовано і відкрито 2005 року Пінсян-Ляншань в 2020 році; ділянка від Ляншаня до Ханоя була завершена в 2019 році.
Проект швидкісної автомагістралі Наннін-Дунсін-Мон Цай-Ха Лонг-Ханой	Ділянки Наннін-Дунсін-Мон Цай, Ван Дон-Ха , Халонг-Ханой , Монг Цай-Ха Лонг відкрито у 2018 р.Розпочато будівництво ділянки Монг Кай-Вендон, а ділянки
Long Bang - Cao Binh - Nanoi Expressway	Ділянка Байсе-Лонгбанг (швидкісна автомагістраль Лунцзін) відкрита для руху в кінці 2018 року; ділянка Лонгбанг-Гаопін і ділянка Гаопін-Ханой знаходяться на стадії планування.
Проект залізниці Дунсін-Монг Цай Халонг-Ханой	Будівництво в Китаї почалася у 2017 році, ділянка у В'єтнамі знаходиться на стадії планування
Проект залізниці Наннін-Пінсян-Дун Ден-Ханой (реконструкція).	Швидкісна залізниця Наньпін відкрита в 2021 р.; Китай-В'єтнамська залізниця відновила роботу у 2017 році; ділянка залізниці Ханой-Дон Ден була включена в планування національної залізничної мережі В'єтнаму
Китайсько-в'єтнамський проєкт другого мосту через річку Бейлун	Розпочато роботу у 2019 року, загальна протяжність 548 метрів і загальна сума інвестицій понад 220 млн юанів.
Проект другого мосту Шуйкоу-	Будівництво розпочато в травні 2017 року, загальна довжина якого оцінюється в 433,5 метрів

Джерело: розроблено автором на основі джерел [179]

Ключові сфери співпраці включають двосторонню торгівлю, сільське господарство, промисловість, туризм, розробку та переробку ресурсів кооперацію,будівництво інфраструктури, лібералізацію торгівлі, захист навколишнього середовища та екологічне будівництво тощо.

Водночас проведені нами спостереження показують наявність конфліктів у відносинах між Китаєм і В'єтнамом у Південнокитайському морі, що в свою чергу впливає на інвестиції та роботу китайських підприємств у В'єтнамі (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Китайсько-в'єтнамські суперечки щодо Південнокитайського моря в період 2009-2019 років

Рік	Суть конфлікту
1	2
2009	В'єтнам і Малайзія подали протест до Організації Об'єднаних Націй на континентальному шельфі. Відверто ігноруючи позицію Китаю, вони заявили про суверенітет над островами Наньша і Парасельськими островами, а також поширювали ворожі промови до Китаю і це певною мірою погіршило умови для здійснення інвестицій китайськими підприємствами.
2014	«Інцидент на нафтовій платформі 981» викликав сильне невдоволення у в'єтнамців, а потім через провокацію в соцмережах він у підсумку призвів до демонстрацій та насильства проти Китаю. З 13 по 15 травня того ж року у В'єтнамі відбулося найсерйозніше і типове антикитайське насильство за останні рр.. Більшість фінансованих Китаєм підприємств у В'єтнамі були залучені розгрому, пограбування та спалення. Життя 3565 співробітників компаній отримали серйозні загрози, загалом було 130 постраждалих, у тому числі 23 тяжкі поранення та 4 смерті.
2018	Після оприлюднення «Закону про спеціальні економічні та адміністративні одиниці (Ван Дом, Бак Ван Фонг, Фукуок)» в'єтнамці запідозрили, що уряд продасть землю країни Китаю, що призвело до розвитку нових випадків насилля у Хо Місто Ши Мін, Нячанг, Ханой, Дананг. Проти законопроекту відбувалися мітинги, які супроводжувалися антикитайським настроєм.
2019	У травні 2019 року між Китаєм і В'єтнамом виникли чергові проблеми щодо бурових робіт на нафтових і газових родовищах у водах Ваньань. На початку липня китайське розвідувальне судно «Ханчжоу Діжі №8» та його фрегати проводили геологічні дослідження та розвідку у водах пляжу Ваньань у Південнокитайському морі.

Джерело: розроблено автором на основі джерел[105]

Варто наголосити, що особливе географічне розташування В'єтнаму робить його важливою складовою в Азійсько-тихоокеанській геополітичній грі. В'єтнам використовує силу іноземних держав для протидії Китаю не лише в політиці та військовій сфері, а й в економічному співробітництві (табл. 2.10).

Військово-дипломатичне співробітництво В'єтнаму та США

Рік	Проекти співпраці
2004	Есмінці ВМС США заходять у в'єтнамські порти з 2004 року.
2018	Авіаносець USS Carl Vinson відвідав Дананг, що стало першим візитом американського авіаносця до В'єтнаму з 1975 року.
2019	В'єтнам почав брати участь у спільних військових навчаннях між США та країнами АСЕАН.
2019	Під час свого візиту до В'єтнаму міністр оборони США Еспер пообіцяв надати В'єтнаму другий патрульний корабель для посилення морської оборони В'єтнаму. Ці зауваження перетворили протиріччя між Китаєм і В'єтнамом на «війну», і націоналісти, які підтримували В'єтнам, вийшли на вулиці, щоб протестувати.
2020	Американський військовий корабель США «Теодор Рузвельт» і кілька військових кораблів відвідали Дананг, В'єтнам, для подальшого зміцнення американо-в'єтнамських військових відносин.

Джерело: розроблено автором

Крім того, Індія, Росія та В'єтнам зміцнили свої відносини у контексті співпраці в різних сферах, підтримуючи та приєднавшись до В'єтнаму в розробці нафтових і газових ресурсів у Південнокитайському морі, або продаючи зброю В'єтнаму. Під впливом цих зовнішніх факторів китайські підприємства у В'єтнамі постійно коригують свої інвестиційні та операційні плани, щоб адаптуватися до ринкового середовища, а також ведуть часту конкуренцію з іноземними державами[193].

2.3. Проблеми дисбалансів і ризики втрати інвестиційного динамізму євразійської стратегії

Швидкий розвиток Китаю не міг не призвести до появи багатьох проблем та дисбалансів, що вимагають аналітичної оцінки на основі експертного аналізу морських супердержав задля виявлення глухих кутів та меж розвитку. У цьому контексті експерти (Пойта Ю., Losos E., Pfaff A., Olander L., Mason S., Morgan S., Лук'янчук С., Семенюк Б., Жан-Марк Сироєн і т.д.) часто відзначають неповний перехід до ринкової економіки, сильне державне втручання в економіку, банківський сектор і кредитування, зростання держборгу, високий рівень корупції.

Якщо говорити про особливості, то, наприклад, неповний перехід до ринкової економіки китайська влада використовує для посилення контролю над приватним сектором економіки, особливо в чутливих для Китаю сферах. Це насамперед ІТ, великі дані, новітні технології, робототехніка, штучний інтелект, біотехнології, медицина, технології дослідження моря. гостро стоять і проблеми корупції та екології. При цьому рівень корупції не шкодить розвитку китайської економіки. У сфері екології зараз з'явилося багато ініціатив та реформ щодо зниження викидів та підвищення екологічних вимог, реалізуються такі ініціативи, як «Зелений Шовковий шлях» та інші [44].

Але, окрім названих дисбалансів, на наш погляд, існує ще низка проблем, які виникають внаслідок, з одного боку ймовірного впливу функціонуючих в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях» транснаціональних проєктів; а, з іншого боку, як спровокована реакція чи інформаційна провокація конкурентів Ініціативи з метою її дискредитації. Зокрема, до них можна віднести: по-перше, негативний вплив на навколишнє середовище; по-друге, прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликані зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проєктів, які внаслідок такої політики переглядаються і призупиняються; по-третє, мілітаризація міжнародних морських транспортних шляхів Азії; по-четверте, розповсюдження піратства в Індійському і Тихому океанах; по-п'яте, прояви економічної експансії Китаю стосовно риболовства та нафтогазового суперництва.

У контексті потреби надати наукову оцінку та характеристику виокремлених проблемних проявів у реалізації китайської євразійської стратегії, звернемо увагу, що як вже історично склалося, великомасштабні проєкти транспортної інфраструктури мали значний негативний вплив на навколишнє середовище в усьому світі. Враховуючи грандіозність ініціативи «Один пояс, Один шлях» (BRI), екологічні ризики, з якими стикаються транспортні проєкти BRI, несуть у собі, з одного боку, прямі наслідки будівництва та експлуатації доріг і залізниць (зазвичай негайні та локалізовані), з іншого боку, непрямі наслідки, такі як відкриття нових ландшафтних кордонів, зміни населення та ринків, зміни попиту на транспорт і

балансу між енергоефективністю та викликаним попитом. Ініціатива «Один пояс, Один шлях» через різноманітні та масштабні інвестиції в інфраструктуру створює широкий спектр екологічних ризиків. Деякі проєкти мають легко ідентифікований і вимірний вплив, наприклад, викиди парникових газів від енергетичних проєктів. Інші, такі як транспортна інфраструктура, через їх велике географічне охоплення створюють складніші та потенційно масштабніші екологічні ризики. Запропоновані Ініціативою інвестиції в залізничні та автомобільні дороги викликають занепокоєння через можливість значного негативного впливу на навколишнє середовище запланованих великомасштабних транспортних проєктів у євразійському середовищі [177].

Тому дослідження прямих та непрямих екологічних ризиків з метою пом'якшення наслідків для їх вирішення стає невід'ємною частиною нашої роботи, особливо у контексті важливості реалізації та поваги до Глобальних цілей сталого розвитку.

Щоб з'єднати весь економічний коридор BRI, потрібно багато окремих транспортних проєктів або сегментів. Хоча кожен із цих сегментів залізниці чи дороги може проходити на відносно короткій відстані, загалом повний економічний коридор може перетинати багато різних екосистем і політичних кордонів. У цьому контексті постає питання щодо масштабів оцінки екологічного ризику від розвитку транспортної інфраструктури в економічному коридорі Китайсько-Індокитайського півостровів. А відтак, оскільки це залежатиме від типів ризиків, які оцінюються, вкрай необхідно проводити аналітичні оцінки в різних масштабах, щоб справді охопити всі види ризиків. Проведення оцінки на рівні проєкту шляхом виявлення впливу на навколишнє середовище має сенс, коли розглядається вплив будівництва на локалізовану шкоду, таку як забруднення частинками або зміни в стабілізації ґрунту. Однак вплив інфраструктурних операцій найбільш поширених і довготривалих факторів, таких як фрагментація середовища існування та зміна землекористування, можна належним чином оцінити лише в ширшому масштабі ландшафту чи всього коридору, в ідеалі через стратегічну розробку на ранній стадії процесу екологічної оцінки. В робочих

документах дослідників групи Світового Банку надано детальний аналіз потенційних екологічних ризиків від альтернативних залізничних та автомобільних маршрутів у масштабі всього економічного коридору BRI [177].

Зауважимо, що вивчення експертних матеріалів стосовно потенційної екологічної шкоди нещодавно побудованих високошвидкісної залізниці та шосе BRI, які з'єднують Куньмін, Китай, із Сінгапуром через Бангкок, Таїланд, (включають три потенційні маршрути: 1) західний маршрут, що проходить через М'янму; 2) центральний шлях, що проходить через Лаоську Народно-Демократичну Республіку та Таїланд; 3) східний маршрут, який проходить через В'єтнам і Камбоджу (додаток М; рис. М.1), а також екологічної ситуації уздовж маршруту BRI на прикладі сегментів залізниці Thai Nam Tok-Thanbyuzayat і камбоджійської дороги до порту Сіануквіль, які проходять через існуючі національні парки, а також заповідника дикої природи Снуол у Камбоджі (додаток М; рис. М.2), уможливило виокремлення низки екологічних ризиків. Зокрема, йдеться про: По-перше, екологічні та соціальні ризики, пов'язані з водопостачанням та якістю води, забрудненням повітря та шумом, викидами парникових газів, вразливістю до пожеж, землетрусів, переселенням та правами корінного населення. По-друге, природоохоронні ризики від удосконалення залізниць і доріг або нового будівництва, зокрема, активне вирубування лісового покриву, ушкодження незайманих прикордонних ландшафтів і середовища існування видів, гарячі точки біорізноманіття, парасолькові види, незаконну торгівлю дикими тваринами.

Прихильність Китаю до характеру сталості «Один пояс, Один шлях», безсумнівно, підтверджується зростаючою кількістю заяв про бачення та вказівок, які окреслюють різні умови для «зелених» інвестицій BRI. Проте на сьогоднішній день ці рекомендації залишаються на високому рівні та добровільними, хоча існують політичні інструменти та інструменти планування, які можуть допомогти досягти цього бачення. У цьому контексті вважаємо за доцільне рекомендувати включення процедур екологічної оцінки на ранніх етапах планування всіх економічних коридорів BRI. Екологічна оцінка коридору BRI має зосереджуватись

на всіх транспортних коридорах, таким чином використовуючи переваги масштабу та зв'язку BRI для ефективного усунення сукупних прямих і непрямих екологічних ризиків від проєктів транспортної інфраструктури та дотримуючись багатьох принципів, уже розроблених для регіональних екологічних експертиз. Losos E., Pfaff A., Olander L. , Mason S., Morgan S. зауважили, що багато впливів на навколишнє середовище, пов'язаних з транспортними проєктами BRI, таких як вплив на міграцію дикої природи, викиди вуглецю та лісовий покрив, є широко поширеними, навіть транскордонними[177].

Економічні коридори BRI у часовому масштабі починаються з серії попередньо визначених кінцевих точок і основних вузлів, але мають певну гнучкість щодо того, як з'єднувати хаби. Стратегічне планування економічних коридорів BRI на ранній стадії – до того, як окремі проєкти будуть просунуті – може дати вказівки щодо того, як розмістити транспортну інфраструктуру там, де вона, ймовірно, завдасть найменшої шкоди навколишньому середовищу, зберігаючи при цьому більшість економічних переваг і переваг зв'язку. Вкрай важливо, щоб цей процес був цілісно інтегрований у економічне планування коридору на ранній стадії, включно з усіма зачепленими секторами. Знання на ранній стадії процесу, які чутливі зони чи проєкти інфраструктури заборонені, а також які інвестиції мають позитивні чисті вигоди, має привести до продуктивних інвестицій часу, грошей і політичного капіталу та зменшити ризики збоїв і затримок.

З нашої точки зору завчасне збирання, аналіз та оброблення інформації з регулятивних і правових систем кожної приймаючої країни, дозволить всім зацікавленим сторонам координувати складні питання управління транскордонною транспортною мережею. однак, міжнародна практика часто виходить за рамки стандартів приймаючих країн, якщо ця практика не впроваджується таким чином, щоб фактично обмежити вплив усіх інвестицій BRI, у тому числі зі значними наслідками через невиконання вдосконалених і узгоджених практик, тоді їх переваги не реалізуються. Послідовний моніторинг і дотримання узгоджених умов є необхідною частиною всіх проєктів, потенційно впливають на транспортну

інфраструктуру BRI.

Перший напрямок захисту навколишнього середовища - це, звичайно, вибір приймаючих країн. Китай зобов'язався дотримуватися стандартів і норм приймаючої країни для всіх проєктів «Один пояс, Один шлях», тому в принципі політика приймаючої країни забезпечує мінімальний захист, очікуваний для кожного інфраструктурного проєкту. Одним з елементів, який неодноразово фігурує в багатьох національних нормативних актах і політиках, є екологічна оцінка, серед найбільш часто використовуваних інструментів планування та управління для вирішення екологічних ризиків протягом багатьох десятиліть. «Здатність країн і громад досягти сталого розвитку значною мірою залежить від надійного та ефективного законодавства щодо використання оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС) і стратегічної екологічної оцінки (CEO) для транспортних проєктів BRI. ОВНС/CEO та його впровадження як основного каталізатора для подолання поточних прогалин у реалізації та досягнення кращих екологічних результатів». ОВНС, як правило, зосереджені на конкретному проєкті розвитку, наприклад, новому сегменті автомагістралі або залізниці та передбачає офіційний адміністративний процес, який спрямований на запобігання шкоди навколишньому середовищу, часто також беручи до уваги відповідні соціальні міркування. Losos E., Pfaff A., Olander L., Mason S., Morgan S. зауважили, що ОВНС слід розпочинати на етапі планування проєкту, тобто перед початком діяльності, оскільки ними можна визначити потенційні прямі (і рідше непрямі) впливи проєкту на навколишнє середовище та компроміси між цілями політики для прийняття рішень про те, як діяти далі [177].

Одночасно слід зауважити, що дотримання, по-перше, цілої низки вивчених і узагальнено представлених нами у (додаток М; табл.М.1) міжнародних договорів щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI проєктів, як то Конвенція про водно-болотні угіддя (Рамсарська конвенція), Конвенція про охорону всесвітньої культури та природної спадщини, Конвенція про міжнародну торгівлю видами дикої фауни й флори, що перебувають під загрозою зникнення (CITES), Європейська угода про основні міжнародні транспортні магістралі (AGR),

Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням (Базельська конвенція), Конвенція про оцінку впливу на навколишнє середовище в транскордонному контексті (ЕспоКонвенція), Рамкова конвенція ООН про зміну клімату (РКЗК ООН), Конвенція про біологічне різноманіття (CBD), Конвенція Організації Об'єднаних Націй про боротьбу з опустелюванням, Конвенція ЄЕК ООН про доступ до публічної інформації, правосуддя в екологічних питаннях (Орхус Конвенція), по-друге, Екологічних стандартів промисловості та NGO, зокрема, Структура протоколу природного капіталу, Рейтингова система Greenroads, Рейтингова система Envision, Рейтинг оцінки CEEQUAL, Стандарт SuRe, Принципи Екватора (додаток М; табл.М.2), по-третє, Китайських регуляторних актів щодо екологічної політики та BRI таких як Закон про охорону навколишнього середовища народу Китайської Республіки, Закон Китайської Народної Республіки про оцінку впливу на навколишнє середовище (Закон про ОВНС), Рекомендації щодо захисту навколишнього середовища для закордонних інвестицій і співпраці, Рекомендації щодо сприяння «Зеленому поясу та дорозі» та інших (додаток М; табл.М.3), по-четверте, політики Китайських банків щодо впливу на навколишнє середовище (додаток М; табл.М.4) та екологічної політики Багатостороннього банку розвитку щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI рішень(додаток М; табл.М.5), дає підстави та уможливорює аргументований висновок щодо активного формування й розвитку підґрунтя екологічно свідомої інвестиційної взаємодії країн – партнерів євразійської стратегії КНР.

Слід зазначити, що, хоча закони приймаючої країни можуть обмежувати всі інвестиції BRI, значними елементами екологічних ризиків, які пов'язані з транспортними коридорами BRI, є транскордонні ризики, включаючи вплив на викиди вуглецю, лісовий покрив і біорізноманіття. Обмеження цих транскордонних впливів можна справедливо розглядати як надання глобальних або регіональних суспільних благ, тому не варто очікувати, що приймаючі країни повністю врахують ці впливи у своїх власних законах. В цьому руслі також варто звернути увагу, що 2019 року було офіційно створено Міжнародну коаліцію зеленого розвитку BRI.

Використовуючи мови та операційні моделі, визнані різними країнами світу, коаліція провела діалоги та обміни, спільні дослідження, нарощування потенціалу та інші заходи. Було залучено понад 150 китайських та іноземних партнерів із 43 країн і отримано позитивний відгук та широку підтримку міжнародного співтовариства. До Принципів зелених інвестицій (GIP) для BRI, набору принципів, випущених у 2018 році для екологічних інвестицій у «Поясі та шляху», приєдналися 39 великих міжнародних фінансових установ, що свідчить про зростаючу кількість рушійних сил для зеленого розвитку BRI [110].

Постійно вдосконалюючи побудову систем політик та правил, Китай надав міцну гарантію для розвитку співробітництва у ключових галузях зеленого розвитку BRI. У 2017 році Міністерство екології та навколишнього середовища Китаю видало План екологічної та природоохоронної співпраці «Один пояс, Один шлях» та спільно з Міністерством закордонних справ, Національною комісією з розвитку та реформ та Міністерством торгівлі випустило ще один документ під назвою «Посібник з просування зеленого пояса та дороги». У цих документах детально викладено основні завдання та дорожні карти для будівництва зеленого BRI, а також запропоновано співробітництво в галузі зеленого розвитку, що охоплює такі аспекти, як політичний діалог, інформаційна підтримка, узгодження стандартів та обмін технологіями. Також Китай підготував для майже 120 країн, що розвиваються, понад 3000 посадових осіб і технічних фахівців з питань охорони навколишнього середовища та боротьби зі зміною клімату, і тому програма ООН з навколишнього середовища високо оцінила його як зразок для наслідування у співпраці Південь-Південь.

В рамках нашого дослідження потребують вивчення прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликаній зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проєктів. «Нові Шовкові шляхи» виглядають сьогодні як фінансова прірва через манію величі влади, спокушеною реалізацією китайської моделі», – вважає почесний професор економіки Університету PSL-Dauphine (Франція) Жан-Марк Сироен. На його думку, нинішні труднощі Китаю «пов'язані зі сталінською моделлю, яка

призвела до надмірних інвестицій в інфраструктуру та нерухомість і послабила фінансову систему». варто зауважити, що у теперішню добу низку фінансових потрясінь та очікувань критичних змін глобальної фінансової системи переживає увесь світ. Найперше йдеться про найгіршу кризу суверенного боргу за останнє покоління і Китай відіграє ключову роль у розгляді різних рішень для подолання цієї кризи для деяких з найбільш важливих партнерів. Розглядаючи тенденції міжнародного кредитування Китаю, зауважимо, що з 2004 по 2019 рр. всі сукупні закордонні кредити Китаю зросли майже в 12 разів із 59 млрд дол. США до 696 млрд дол. США, що супроводжувалося збільшенням торгового кредиту (мається на увазі дебіторська заборгованість китайських експортерів плюс передоплати, що надається китайським контрагентам у міжнародній торгівлі), який зріс із 67 млрд дол. США у 2004 році до 560 млрд дол. США у 2019 році (рис. 2.7.).

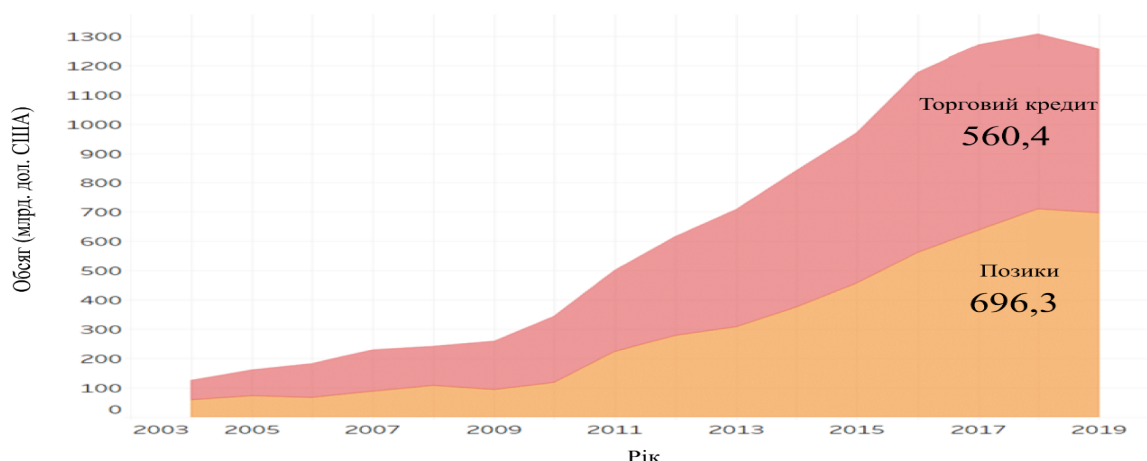


Рис. 2.7. Позики та торгові кредити Китаю, 2004–2019 рр.

Джерело: Державна валютна адміністрація (SAFE); Зелений центр IIGF BRI (2020)

Одночасно офіційні дані Державного валютного управління Китаю також показують, що у 2019 році загальна сума непогашеного кредиту помітно знизилася порівняно з рівнем 2018 року. Однією з причин може бути крах закордонного кредитування у 2018 та 2019 роках двома великими політичними банками Китаю (Банком Розвитку Китаю та Експортно-імпортним банком Китаю) внаслідок посилення глобальної економічної та політичної невизначеності, як свідчать останні дані Глобального Центру політики розвитку. Однак навіть при скороченні

новонаданих кредитів вже накопичені кредити створюють значне навантаження на баланси цих обраних країн.

За даними багатьох міжнародних організацій та китайських державних структур державний борг став важливою темою для багатьох країн уздовж маршруту BRI, при цьому кілька країн фактично не можуть обслуговувати свій борг або оголошують дефолт (наприклад, Замбія у листопаді 2020 року). Після Covid-19, який призвів до масового економічного спаду, з одного боку, зі зменшенням податкових надходжень та експорту та необхідністю державних стимулів, з іншого боку, зусиллями багатьох урядів знайти необхідні гроші для виплати відсотків та основної суми боргу за своїм зовнішнім (і внутрішнім) суверенним обов'язком. Внаслідок Китай став об'єктом збільшення кількості прохань про списання боргів з боку країн BR[221].

На основі аналізу боргу (як перед офіційними, так і перед неофіційними китайськими кредиторами) у 52 вибраних країнах уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях» з 2014 по 2019 рр. у роботах Менгді Ю та Крістофа Недопіл Ванга виявлено, що: 1) з 2014 по 2019 рр. деякі країни збільшили тягар виконання боргових зобов'язань перед Китаєм. На кінець 2019 року державний борг Республіки Конго перед китайськими кредиторами у вигляді частки від ВНД становив 39%; для Джибуті він збільшився до 35%; для Анголи вона збільшилася до 18% (додаток М; рис.М.6); 2) особливе занепокоєння через ризик дефолту викликають країни з високим рівнем непогашеного державного зовнішнього боргу щодо ВНД. Це співвідношення може досягати 58% для Лаоської НДР, 62% для Джибуті та 60% для Республіки Конго. Інші країни, такі як Самоа та Мозамбік, мають помірний рівень боргу перед КНР, але їхній загальний рівень зовнішнього боргу високий порівняно з ВНД, що може призвести до аналогічних випадків, як у Республіці Конго чи Замбії, з ймовірним дефолтом за боргом; 3) на кінець 2019 року серед 52 вибраних країн уздовж маршруту BRI країнами з найбільшою заборгованістю перед Китаєм є Пакистан, Ангола, Кенія, Ефіопія та Лаоська НДР [184].

Проаналізовані нами статистичні дані показують, що майже 80% кредитів для термінового погашення заборгованостей було надано у 2016-2021 роках – переважно країнам із середнім рівнем доходу, з яких Аргентина отримала 111,8 млрд дол. США, Пакистан – 48,5 млрд, Єгипет – 15,6 млрд. Ще дев'ять країн отримали менше 1 млрд дол. США. Але з 2016 року Китай припинив кредитування, оскільки багато проєктів не принесли очікуваних дивідендів. Посилення контролю за рухом капіталів владою КНР викликало багато проблем через втрату оборотів, особливо на тлі ситуації з величезним обсягом наданих в рамках ініціативи BRI кредитів для погашення заборгованостей за транснаціональними проєктами, величина яких для 22 країн перевищила 240 млрд дол. США. Як зазначають дослідники з Гарварду, ризики «дипломатії боргової пастки» можуть спричинити проблеми не лише для Китаю [22]. У зв'язку з цим декілька країн (Зімбабве, Ангола та Пакистан), зважаючи на обіцянку КНР стати важливим партнером для країн BRI у відновленні після Covid-19, закликали Китай переглянути свої вимоги стосовно зобов'язань по все більш нестійкому суверенному боргу (у тому числі перед Китаєм) цих країн (додаток М; рис.М.6). Через припинення кредитування деякі держави стикнулися з труднощами при завершенні будівництва і мусили звернутись по допомогу не лише до КНР, а і до МВФ. Відтоді своп-лінії Народного банку Китаю становлять 170 млрд дол. США для фінансування порятунку, зокрема в Суринамі, Шрі-Ланці та Єгипті. Перехідні кредити або підтримка платіжного балансу державними банками Китаю оцінюються в \$70 млрд, а пролонгація обох типів кредитів сягнула \$140 млрд. Одночасно Китай намагається реструктуризувати борг таким країнам, як Гана, Замбія, Шрі-Ланка. Внаслідок таких фінансових операцій обсяг китайських позик країнам, які перебувають у скрутному становищі, зріс із менш ніж 5% портфеля закордонних кредитів у 2010 році до 60% у 2022-му. У такій ситуації, за словами Кармена Рейнхарт із Світового банку, «Пекін, зрештою, намагається врятувати власні банки. Ось чому він втягнувся в ризикований бізнес міжнародної допомоги». Позики Китаю на порятунок переважно зосереджені в країнах із середнім рівнем доходу (на них припадає чотири п'ятих таких позик) і є

«непрозорими та нескоординованими». Водночас країнам із низьким рівнем доходу пропонуються пільгові періоди та продовження терміну погашення.

Одним з найбільш показових прикладів Китайського «зашморгу» на шії країн-позичальників, багато аналітиків вважають Замбію, яка, володіючи величезними природними багатствами (гігантські родовища міді, нікелю, олова, урану; родючі ґрунти, вдосталь води для сільського господарства) є третьою економікою Південної Африки, при цьому з украй низьким рівнем життя. Позики МВФ та Світового банку, надані в 1990-ті після демократизації Замбії, як зазвичай, не допомогли через традиційні вимоги до реформування економіки, висунуті західними кредиторами. Натомість КНР, запропонувавши Замбії приєднатися до ініціативи BRI, позичив на місцеве «Велике будівництво» 8 млрд дол. США, з яких 1,5 млрд пішли на розбудову гідроелектростанції Кафуе, а 365 млн – на будівництво нового терміналу міжнародного аеропорту в столиці Лусаці і т.д. Як наслідок за таке кредитування, Китай було звинувачено в утворенні зовнішнього боргу Замбії, де китайські позики склали 66 % [30]. Найбільшою проблемою для Замбії стало те, що тепер Китай, вимагаючи повернути позики, бере під контроль ті самі інфраструктурні об'єкти, які нібито допомагав споруджувати. Йдеться про, по-перше, національну енергокомпанію Zesco, яка оформила кредит перед КНР за будівництво ГЕС; по-друге, національну телерадіокомпанію ZNBC, яку цифровізували за китайські кредитні ресурси. Згідно з словами Лук'янчук С., китайці захоплюють місцеву гірничовидобувну галузь, домінують у будівельних проєктах, споруджують готельні комплекси, в яких самі й живуть [30].

Аналогічна ситуація склалася у Шрі-Ланці, яка через борги китайському кредиторіві віддала йому в оренду на 99 років порт в м. Хамбантота. У Делі та Вашингтоні попри заперечення КНР давно вважали, що Китай хоче створити там базу ВМФ. Тепер там підозрюють, що Китай спробує так само отримати порт у Гвадарі на пакистанському узбережжі Аравійського моря. Внаслідок, ЄС та Індія критикують BRI за непрозорі угоди, ігнорування екологічних та інших аспектів, намір розширити зону стратегічного впливу Китаю.

Символом несподіваних проблем, які заважають успішному руху Китаю за

новим Шовковим шляхом стали також пакистанські проєкти, зокрема сумнозвісний Orange Line - автоматизована лінія швидкісного транспорту в Лахорі (Пенджаб, Пакистан) та перше безпілотне метро в Пакистані (ініційовані підписанням меморандуму про взаєморозуміння між урядами Пакистану та Китаю у травні 2014 року [192]). Фінансування проєкту було забезпечене у грудні 2015 року, коли Ексімбанк Китаю погодився надати пільговий кредит у розмірі 1,55 млрд дол. США для проєкту. Західні фахівці вважають, що Пакистан стоїть на порозі боргової кризи, викликаній частково зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання та матеріалів для проєктів, подібних до Orange Line, що призвело до значного збільшення дефіциту рахунку поточних операцій та виснаження валютних резервів. За словами пакистанських чиновників, країні, мабуть, доведеться звертатися за допомогою обсягом 12 млрд дол США до МВФ, який в обмін вимагатиме скоротити запозичення та держвитрати, що змусить уряд країни частково згорнути програму. Це свідчить, з одного боку, про недосконалість кредитно-фінансової політики самого Пакистану, яка певним чином була заохочена західними лоббі в уряді, не зацікавленими ні в реальному розвитку Пакистану ні у просуванні китайських ініціатив та зміцненні китайського впливу. З іншого боку, наявність помилок підбурюваного прозахідними силами пакистанського бізнесу, якому цілком виправдано не подобаються отримувані китайськими компаніями привілеї, викликає відповідну критику таких начебто збиткових проєктів. Додатково, як завжди не наводячи доказів, місцеві активісти також критикували Orange Line через те, що лінія проходить поруч із історичними пам'ятками. Саме через позов активістів роботи на Orange Line було припинено майже на два роки, що призвело до замороження виплат за кредитом і значно погіршило ефективність використання отриманих коштів. Такі дії цілком виправдано оцінити як спровоковану акцію з підриву не лише фінансового стану Пакистану, але і китайської ініціативи BRI. Пакистан уже просив антикризової допомоги від Китаю у вигляді безвідсоткової позики, натомість китайські банки надали для стабілізації валютних резервів кредити на \$3 млрд за комерційними ставками. Антикризова допомога Китаю може спричинити побоювання, що він використовує BRI для

отримання поступок, включаючи входження до капіталу стратегічно важливих підприємств. Тому окремі партнери КНР уздовж маршруту BRI вже прагнуть зупинити реалізацію інфраструктурних проєктів за участі Китаю. Зокрема йдеться про один із головних проєктів Китаю – модернізацію за 8 млрд дол. США залізниці завдовжки майже 1900 км між Пешаваром (Пакистан) на півночі та найбільшим пакистанським портом Карачі на півдні; у Малайзії призупинено модернізацію залізниці за 20 млрд дол. США та будівництва порту за \$10 млрд дол. США; Непал у листопаді призупинив реалізацію планів будівництва Китаєм двох гребель для ГЕС.

Питання суверенного боргу країн, що розвиваються і є надзвичайно бідними, для зниження тягара його обслуговування в ряді експертних джерел пропонувалось вирішувати шляхом обміну боргу на акції або ж обміну боргу на ресурси[184].

Втім, ми солідарні із позицією Менгді Ю та Крістофа Недопіл Ванга, що обидва ці варіанти несуть ризик скоротити внутрішні ресурси для майбутнього економічного зростання. Також такі рішення можуть вплинути на різке зменшення показника скоригованих чистих заощаджень (СЧЗ) як одного із найбільш об'єктивних індикаторів сучасної оцінки розвиненості країни, а відтак і її інвестиційної привабливості та конкурентної спроможності[184].

Виходячи з міркування, що заощадження стають підґрунтям як активізації інвестиційної діяльності, так і збереження навколишнього середовища, відповідно від їх кількості залежатимуть обсяги й напрями інвестування суб'єктами економічних відносин. Багатство у розрізі скоригованих чистих заощаджень є більшим ніж вартість вироблених активів. Воно включає природні ресурси, здорову екосистему та людські ресурси. Відповідно, як зазначають професор Л.Руденко-Сударєва та Ю.Шевченко, використання різноманітних мінеральних ресурсів відображає зниження вартості цих активів, тобто виснаження мінеральних ресурсів (ціна газу, нафти, вугілля) [52]. Також одним із компонентів виміру СЧЗ вважають і відрахування на попередження збитків від викиду карбону діоксиду (соціальна вартість викиду CO₂, що не повинна перевищувати 37 дол.США за т) (World Bank, 2015), тобто ступінь виснаження енергетичних ресурсів [201].

Дослідження всеохоплюючого багатства країни повністю належить до сфери інтегрованого економічного та екологічного оцінювання і дозволяє припустити, що розширення традиційних національних заходів врахування заощаджень та багатства може бути важливим кроком у керуванні політикою сталого розвитку (European Commission, 2019). Розроблення концепції «зеленої економіки» та перегляд багатства вже були дослідженими у програмі «Зелена економіка» Д.Пірсом (Pearce et al (1989)). Пізніше спільно з Дж.Аткінсоном Д.Пірс (1993) запроваджує дану концепцію, вивчаючи та аналізуючи опубліковані оцінки виснаження природних ресурсів для 20 країн на основі національних рахунків платіжного балансу. Це уможливило вивчення ролі заощаджень всередині країни. К. Гамільтон та М. Клеменс (1999) доводять емпірично, що рівень заощаджень є негативним у певних країнах, коли у розрахунок обсягу включаються рівень забруднення навколишнього середовища та деградація природних ресурсів[201].

Проведений нами аналіз проявів так званої «дипломатії боргової пастки», викликаной зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проєктів, доводить наявність дисбалансів і ризиків втрати інвестиційного динамізму євразійської стратегії.

Іншим проблемним питанням варто вважати побоювання світової спільноти загрози у сфері морської безпеки, зокрема ризики високої мілітаризації міжнародних морських транспортних шляхів Азії, тероризм, а також піратство. Зі зростанням могутності нових економічних центрів в Азії посилюється роль прилеглих морських акваторій регіону як найбільш важливих транспортних шляхів світу. Водні комунікації, які є значно вигіднішими, ніж наземні, відіграють провідну роль у розвитку економіки багатьох країн регіону, зокрема Китаю та Індії [35]. Пов'язані з Індійським океаном стратегічно важливі протоки (Ормузьська, Баб-ель-Мандебська, Малаккська) уможливлюють понад 80 % світової торгівлі нафтою та значної кількості промислових товарів, що свідчить про зростаючу залежність багатьох країн світу від морських поставок. Саме тому, підтримання безпеки перевезень морськими шляхами та необхідність реагувати на існуючі ризики й безпекові виклики (мілітаризація, тероризм, піратство, транснаціональна

злочинність), становить значний інтерес для регіональних країн. Згідно з інформацією Стокгольмського інституту досліджень проблем миру, Азійсько-Тихоокеанський регіон (АТР) ще у 2010 році вийшов на перше місце у світі за темпами мілітаризації. Список найбільших імпортерів зброї очолили Індія, Китай, Республіка Корея й Пакистан, на які припадає більше чверті від загального обсягу світових поставок озброєнь. Зростання військових бюджетів і нарощування військового потенціалу є наслідком нестабільної ситуації в регіоні, пов'язаної переважно з глобально зростаючою конкуренцією між регіональними державами [56].

Наявність значних військових сил (США, ЄС, Індія, КНР, РФ) в акваторіях Індійського та Тихого океанів, з одного боку, сприяє упорядкуванню використання простору Світового океану, зменшенню ризиків людському життю і матеріальних витрат, пов'язаних зі злочинністю на морі, а з іншого – посилює конкуренцію за контроль над океанічними просторами і районами зосередження світових запасів енергоресурсів.

З позицій інтересів Ініціативи «Один пояс, Один шлях» прагнення забезпечення «свободи маневру» та «свободи доступу» морських сил США в західній частині Тихого та Індійського океанів США входить у протиріччя з інтересами Китаю, які в географічному вимірі розширюються разом зі зміцненням його економічних позицій. КНР також нарощує обсяги озброєння, намагається посилити контроль над прилеглими до нього морськими просторами і відповідно швидкими темпами проводить модернізацію власних військово-морських сил. До 2050 р. Китай планує розгорнути в Індійському океані оперативні ВМС у складі двох авіаносців, двох атомних підводних човнів з балістичними ракетами, 6 багатоцільових атомних підводних човнів, 18 есмінців і близько 30 фрегатів [56]. Активно продовжується будівництво Китаєм військово-морських баз у Бангладеш, Шрі-Ланці Пакистані, М'янмі. В перспективі експерти не відкидають можливості відкриття Китаєм своєї військової бази поблизу Аденської протоки. Також, у 2007 р. Китай провів перше успішне випробування протисупутникової системи, спричинивши занепокоєння США щодо надійності функціонування їх системи

глобальної ПРО [35]

Як доводить висновок Національного інституту стратегічних досліджень, зростання військової присутності Китаю в Індійському океані провокує інші регіональні держави, зокрема Індію, до здійснення симетричних заходів. Маючи такого суперника як Китай, Індія досить швидко нарощує власний військовий флот. Однак, враховуючи, що проблема піратства набуває рис глобальності і комплексності – через її зв'язок з міжнародним тероризмом, контрабандою, незаконною торгівлею зброєю, наркотиками, відмивання грошей тощо – консолідація інших держав навколо США з метою їх вирішення є цілком логічною. Наявність значних військових сил в акваторіях Індійського та Тихого океанів, з одного боку, сприяє упорядкуванню використання простору Світового океану, зменшенню ризиків людському життю і матеріальних витрат, пов'язаних зі злочинністю на морі, а з іншого – посилює конкуренцію за контроль над океанічними просторами і районами зосередження світових запасів енергоресурсів. Адже в кінцевому рахунку, США, ЄС, Індія, Китай та Росія є скоріше потенційними конкурентами, ніж союзниками.

Деякі країни Південно-Східної Азії вважають, що мають суперечки з Китаєм щодо островів Наньша (додаток М; рис.М.4). Відповідно до міжнародного права, більшість островів та територій архіпелагу (острови Спратлі, Парасельські острови, Тонкінська затока, Острови в морі Натуна, Мілководдя Скарборо) є «нічийними» землями, хоча де-факто у даний час під контролем В'єтнаму перебувають близько 40 островів, Китай займає 15, Філіппіни — вісім, Малайзія — шість островів архіпелагу. Тайвань володіє одним, Всі зазначені держави розмістили військові підрозділи на підконтрольних островах, активно розвивають їх інфраструктуру та освоюють природні ресурси в цьому районі. Проте з кінця XX століття за ці острови відбувається справжнє військово-політичне змагання. Загалом же на архіпелазі морською площею 410 тис. км² розташовано до 72 військових баз, з яких 50 військових і 14 наукових баз належать В'єтнаму, 9 баз – Філіппінам, 7 баз – КНР, решта – Малайзії і Тайваню. У 2018 р. Китай розмістив на островах свої ракетні системи, які дозволять йому наносити удари по судах в радіусі близько 475

кілометрів (для порівняння, ракети «земля-повітря» літають на 257 км).

Зауважимо, що взагалі Південнокитайське море поділене на сім економічних зон (додаток М; рис.М.3,б) між Тайванем, КНР, В'єтнамом, Малайзією, Індонезією, –Брунеєм і Філіппінами – які знаходяться уздовж маршруту «Один пояс. Один шлях» і є фактичними партнерами Китаю у будівництві цього стратегічного мегапроєкту. Це викликає вагомі протиріччя і дисбаланси у взаєминах, зважаючи, що ці країни можуть користуватися природними ресурсами у своїх «зонах», а натомість КНР регулярно порушує їх межі.

Однак для країн уздовж BRI вкрай важливо, аби морське й океанічне судноплавство регулювалося міжнародними нормами, а боротьба з сучасними викликами безпеки – піратством, морською злочинністю – не виходили за рамки міжнародного права. В іншому випадку створюються небезпечні прецеденти, які можуть набути розвитку в інших регіонах. зважаючи, що проблема піратства набуває рис глобальності і комплексності через її зв'язок з міжнародним тероризмом, контрабандою, незаконною торгівлею зброєю, наркотиками, відмиванням грошей тощо.

Відтак, з огляду на охарактеризовані прояви дисбалансів та явних конфронтаційних проявів у партнерських відносинах КНР із морськими південно-азійськими країнами уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях», обрана стратегія пояснюється прагненням грати у «гру з нульовою ставкою» — одночасно проявляти протест і зберігати за собою місце партнера.

Висновки до розділу 2

1.Автором показано прагнення КНР створити нового виду синоцентричну глобалізацію завдяки ефективній співпраці, координації та солідарності, принципам справжнього мультилатералізму і верховенства права, використання багатства і промислових ноу-хау Китаю, залучення країн та компаній на китайську орбіту. Аргументовано, що суттєве покращення внутрішнього потенціалу КНР

характеризує готовність його потужного економічного базису для формування міжнародних двосторонніх і багатосторонніх відносин й розбудови перспективних партнерських стосунків КНР та інших обраних країн у векторі здійснення інвестицій в інфраструктурні та економічні проекти, що в цілому має забезпечити більш тісний зв'язок з країнами Азії та Європи і сприятиме реалізації зовнішньої китайської стратегії відкритості нового типу, а також сталого розвитку транспорту та глобальної транспортної інфраструктури.

2. Акцентовано увагу на Ініціативному Проєкті КНР «Один пояс, Один шлях» в частині важливості участі та партнерської підтримки країн на цьому маршруті, особливо великих країн, таких як Індія, Пакистан, Індонезія, а також Казахстан та В'єтнам. Продемонстровано, що хоча у перспективних партнерських стосунках Проєкт BRI має на меті створити нову модель взаємодії, однак амбіції південноазійського регіону становлять «виклик» для різних держав.

Спираючись на проведені аналітичні оцінки міждержавних відносин між КНР та морськими державами (Індією, Індонезією) в різні періоди із досить широким діапазоном розвитку від співробітництва до конкуренції і навіть конфронтації, аргументовано, що національні стратегічні тенденції створюють китайсько-індійським відносинам різні випробування. Акцентовано увагу на дуалістичності характеру взаємин цих країн і виявлено, з одного боку, розвиток глобальних дружніх відносин співробітництва, з другого боку, наявність і наростання геостратегічної конкуренції між Китаєм та Індією і Індонезією, що вірогідно буде впливати на формування адекватного економічного базису їхньої інвестиційної взаємодії у площині реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях», а також і на сам сценарій розгортання проєкту BRI.

3. На китайсько-індійські відносини також впливають зовнішні фактори, які носять дуальний характер, з одного боку, прагнення співпраці задля отримання китайських ресурсів і інвестицій. З іншого боку, йдеться про стурбованість західних країн, особливо США, економічним піднесенням Китаю після холодної війни 1991 та намагання створити для країни недоброзичливих суперників і ворогів в особі Японії, Індії та інших країн для стримування Китаю в Східній Азії. У цьому

контексті показовими є факти, що Індія також співпрацює зі стратегіями Сполучених Штатів «Новий шовковий шлях» та «Індо-Тихоокеанський коридор». Крім того, Індія та Японія також обговорюють просування плану «Азійсько-Африканського коридору зростання», який простягається від Азійсько-тихоокеанського регіону до Африки. Стратегії стримування Китаю іншими країнами (Транстихоокеанське партнерство, Азійсько-тихоокеанський альянс, Індо-Тихоокеанська стратегія, Мережа Blue Dot) мають також на меті збільшення кількості конфліктів і протистоянь у Китаї та прилеглих до нього територій, стримування Китаю і протидію ініціативі «Один пояс, Один шлях».

4. Аргументовано, що швидкий розвиток Китаю не міг не призвести до появи багатьох проблем та дисбалансів, які динамізували ризики втрати інвестиційного динамізму євразійської стратегії. Виявлено низку проблем, які виникають внаслідок, з одного боку ймовірного впливу функціонуючих в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях» транснаціональних проєктів, а, з іншого боку, як спровокована реакція чи інформаційна провокація конкурентів Ініціативи з метою її дискредитації. Зокрема, до них можна віднести: по-перше, негативний вплив на навколишнє середовище; по-друге, прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликані зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проєктів, які внаслідок такої політики переглядаються і призупиняються; по-третє, мілітаризацію міжнародних морських транспортних шляхів Азії; по-четверте, розповсюдження піратства в Індійському і Тихому океанах; по-п'яте, прояви економічної експансії Китаю стосовно риболовства та нафтогазового суперництва.

Хоча закони приймаючої країни можуть обмежувати всі інвестиції BRI, значними елементами екологічних ризиків, які пов'язані з транспортними коридорами BRI, є транскордонні ризики, включаючи вплив на викиди вуглецю, лісовий покрив і біорізноманіття. Обмеження цих транскордонних впливів можна справедливо розглядати як надання глобальних або регіональних суспільних благ, тому не варто очікувати, що приймаючі країни повністю врахують ці впливи у своїх власних законах.

5. Екологічні ризики, з якими стикаються транспортні проєкти BRI, несуть у собі, з одного боку, прямі наслідки будівництва та експлуатації доріг і залізниць (зазвичай нехайні та локалізовані), з іншого боку, непрямі наслідки, такі як відкриття нових ландшафтних кордонів, зміни населення та ринків, зміни попиту на транспорт і балансу між енергоефективністю та викликаним попитом. Показано потенційну екологічну шкоду нещодавно побудованих транспортних мереж, зокрема: по-перше, екологічні та соціальні ризики, пов'язані з водопостачанням та якістю води, забрудненням повітря та шумом, викидами парникових газів від енергетичних проєктів, вразливістю до пожеж, землетрусів, переселенням та правами корінного населення. По-друге, природоохоронні ризики від удосконалення залізниць і доріг або нового будівництва, зокрема, активне вирубування лісового покриву, ушкодження незайманих прикордонних ландшафтів і середовища існування видів, гарячі точки біорізноманіття, парасолькові види, незаконну торгівлю дикими тваринами. Дотримання міжнародних договорів щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI проєктів, Екологічних стандартів промисловості та NGO, Китайських регуляторних актів щодо екологічної політики і BRI, політики Китайських банків щодо впливу на навколишнє середовище та екологічної політики Багатостороннього банку розвитку щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI рішень дає підстави та уможливорює аргументований висновок щодо активного формування й розвитку підґрунтя екологічно свідомої інвестиційної взаємодії країн – партнерів євразійської стратегії КНР.

6. Прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликані зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проєктів, пов'язані із ризикованим банківським бізнесом міжнародної допомоги. Позики Китаю спричиняють побоювання, що КНР використовує BRI для отримання поступок, включаючи входження до капіталу стратегічно важливих підприємств. Тому окремі партнери КНР уздовж маршруту BRI вже прагнуть зупинити реалізацію інфраструктурних проєктів за участі Китаю (модернізація залізниці Пешавар- Карачі (Пакистан); модернізація залізниці та

будівництва порту у Малайзії; будівництво двох гребель для ГЕС (Непал). Питання суверенного боргу країн, що розвиваються і є надзвичайно бідними, для зниження тягаря його обслуговування в ряді експертних джерел пропонувалось вирішувати шляхом обміну боргу на акції або ж обміну боргу на ресурси, що нестиме ризик скоротити внутрішні ресурси для майбутнього економічного зростання, різко зменшити показник скоригованих чистих заощаджень (СЧЗ) як одного із найбільш об'єктивних індикаторів сучасної оцінки розвиненості країни.

7. Загрози у сфері морської безпеки, зокрема ризики високої мілітаризації міжнародних морських транспортних шляхів Азії, тероризм, а також піратство пов'язані зі зростанням військової присутності Китаю в Індійському океані. Наявність значних військових сил в акваторіях Індійського та Тихого океанів, з одного боку, сприяє упорядкуванню використання простору Світового океану, зменшенню ризиків людському життю і матеріальних витрат, пов'язаних зі злочинністю на морі, а з іншого – посилює конкуренцію за контроль над океанічними просторами і районами зосередження світових запасів енергоресурсів. Проблема піратства (незаконний вилов риби, порушення кордонів для розвідування нафтогазових родовищ, проведення наукових досліджень і розвідувальних операцій) набуває рис глобальності й комплексності – через її зв'язок з міжнародним тероризмом, контрабандою, незаконною торгівлею зброєю, наркотиками, відмивання грошей. Піратство набуває ознак комбінованих операцій, оскільки має, з одного боку, політичний мотив КНР - залякування й збільшення військової присутності, з іншого боку, економічні інтереси (рибний промисел і отримання законної монополії на вилов риби). Для країн уздовж BRI вкрай важливо, аби морське й океанічне судноплавство регулювалося міжнародними нормами, а боротьба з сучасними викликами безпеки – піратством, морською злочинністю – не виходили за рамки міжнародного права.

Основні результати розділу опубліковано в наукових працях автора: [82;78;251; 79;84;72;71]

РОЗДІЛ 3

СЦЕНАРІЇ ВЗАЄМОДІЇ ВЕЛИКИХ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР В УМОВАХ ЗМІЦНЕННЯ КИТАЙСЬКО-ОРІЄНТОВАНОЇ МОДЕЛІ ТОРГІВЛІ, ІНВЕСТИЦІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

3.1. Чинники вибору інвестиційних моделей в площині реалізації євразійської стратегії КНР

Новітнім генератором зростання не лише Азійського регіону, але й усієї світової економіки можна вважати ініційовані у 2013 році дві грандіозні концепції – Економічний пояс Шовкового шляху та Морський шовковий шлях 21 століття, які отримали назву «Один пояс, Один шлях». Прагнення збудувати ціле павутиння нових наземних транспортних коридорів, електромереж, портів, нафтопроводів тощо вимагає пошуку ефективних способів інвестиційної взаємодії країн і компаній-учасників проєктів цієї ініціативи.

На основі попереднього огляду літератури, нами зроблено спробу проаналізувати фактори, що впливають на вибір китайськими підприємствами способів використання прямих інвестицій у ключові країни ініціативи BRI з огляду впливу чинників. Вважаємо за доцільне виконати опис та оцінку внутрішніх факторів (стратегічні активи; технічні можливості підприємства; міжнародний досвід; масштаб підприємства; здатність управління підприємством) через представлення і доведення п'яти гіпотез (H1-H5).

Стратегічні активи належать до ресурсів із переважним значенням для довгострокового розвитку підприємства, в основному, включаючи бренди, гудвіл (перевищення вартості придбання над часткою покупця у справедливій вартості придбаних ідентифікованих активів, зобов'язань), франшизи та маркетингові канали. Стратегічні активи мають такі основні характеристики як довгостроковість (підприємству для формування потрібен тривалий час ресурсних інвестицій, які неможливо скопіювати та передати в короткий час); складність (стратегічні активи,

як правило, складаються з кількох активів); специфічність.(використання стратегічних активів тісно пов'язане з ринковим середовищем і не є універсальним засобом).Компанії зі стратегічними перевагами активів, як правило, не передають їх на ринок бенефіціара за допомогою інвестування через побоювання, що стратегічні активи не можуть бути ефективно використані на нових ринках. Замість цього підприємства використовують цільову компанію з багатими місцевими стратегічними активами в країні перебування. з огляду на зазначене, висувуються перша гіпотеза: (H1) За інших рівних умов рівень корпоративних стратегічних активів не має істотного впливу на структуру інвестування великих китайських компаній.

Обраний нами чинник технічних можливостей фірми також представлено в роботах, по–перше, Hennart & Park (1993), дослідження якого виявило, що інтенсивність науково-дослідної роботи, технологія або бренд компанії впливають на вибір моделі закордонних інвестицій компанії [137]. По-друге, у праці Bhaumik & Gelb (2005) встановлено, що найбільш відповідною моделлю іноземного інвестування для підприємств з активною науково-інтенсивною діяльністю є інвестиції шляхом «грінфілд» або шляхом злиття та поглинання [94]. Відповідно до моделі інвестицій шляхом «грінфілд», інвестиційні компанії можуть передавати ресурси у вигляді обладнання, технологій, управлінського персоналу та інші аспекти на місцевий ринок у максимальному обсязі, а також мають автономію у виробництві, експлуатації та управлінні, а також можуть запобігти розповсюдженню технологій. Однак основним об'єктом нашого дослідження є модель зовнішнього інвестування великих китайських підприємств з інвестиційною квотою понад 100 млн дол. США. Враховуючи політичні чинники приймаючої країни та швидке захоплення місцевого ринку, вони, як правило, вибиратимуть транскордонні злиття та поглинання та займатимуть контрольну позицію. Тому, з огляду на представлені аргументи, висувається припущення (H2): великі китайські компанії з сильними технічними можливостями більше схильні вибирати транскордонні злиття та поглинання. Навпаки, великі китайські підприємства зі

слабкими технічними можливостями скоріше віддадуть перевагу інвестиціям шляхом «грінфілд» для виходу на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях».

Аналізуючи чинник ступеня розвитку міжнародного досвіду, звернемо увагу на дослідження Чіао та ін. (2010), який аргументував, що міжнародний досвід включає досвід роботи на міжнародному ринку та досвід вибору режиму входу. Підтверджено, що існує позитивний зв'язок між інвестиційним досвідом підприємств приймаючої країни та часткою акціонерного капіталу, організованого підприємством, тоді як недосвідчені підприємства вважають за краще входити через спільні підприємства [106]. Коли недосвідчені компанії виходять на ринок, відмінний від їх рідної країни, відсутність розуміння умов і особливостей приймаючої країни збільшить ймовірність провалу інвестиції шляхом «грінфілд». З огляду на наведені аргументи, вважаємо за доцільне висунути наступну гіпотезу (H3): чим багатший міжнародний досвід великих китайських підприємств, тим більше вони схильні вибирати інвестиції шляхом «грінфілд» для виходу на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях». Навпаки, чим гірший міжнародний досвід великих китайських підприємств, тим більше вони схильні вибирати M&A інвестиції для виходу на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях».

Наступний обраний нами чинник зі складу інтервальних, це рівень управління бізнесом. Якщо управлінець приймає рішення про інвестиційну модель шляхом злиття та поглинання підприємств, яка приведе до синергії управління, вочевидь відбудуться позитивні зміни в ефективності діяльності управління підприємством та виявляться переваги від підвищення ефективності ТНК з високоскладним рівнем управління, як правило, вони потрапляють в країну перебування шляхом транскордонних злиттів і поглинань. Завдяки своїм унікальним навичкам управління, компанія може швидко інтегруватися із цільовим підприємством та підвищити ефективність виробництва придбаного підприємства. Якщо ТНК з низьким рівнем управління придбає слабку іноземну компанію, ймовірно, це погіршить загальну ефективність корпорації. Компанії, що схильні інвестувати шляхом «грінфілд», уникають проблем з управлінням і безпосередньо використовують переваги інших аспектів, щоб зайняти ринок за рахунок інвестиції

шляхом «грінфілд». Такі аргументи дають підстави висунути наступну гіпотезу (H4): великі китайські підприємства з вищим рівнем менеджменту, як правило, вибирають метод M&A investment для виходу на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях». Навпаки, великі китайські підприємства з нижчим рівнем управління, як правило, виходять на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через інвестиції шляхом «грінфілд».

За спостереженнями Caves & Mehra (2007) стосовно масштабу підприємства виявлено, що чим більший масштаб (величина) підприємства, тим більша ймовірність вибору злиття та поглинання, оскільки великий масштаб підприємства означає, що воно має сильну конкурентоспроможність і конкурентну перевагу[100]. В той самий час авторами Zhou Jing, Cai Dongqing (2014) виявлено, що чим більший масштаб китайських підприємств, тим більша ймовірність вибору злиттів і поглинань при виборі моделей іноземного інвестування[250]. Тому висувуються наступна гіпотеза (H5): великі китайські підприємства, як правило, вибирають M&A інвестиції для виходу на ринок країн уздовж BRI. Навпаки, дрібні китайські підприємства, як правило, виходять на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через інвестиції шляхом «грінфілд».

Опис та оцінку релевантних факторів приймаючої країни (індекс розвитку інфраструктури; контроль над капіталом; культурна дистанція) пропонуємо надавати через такі наступні гіпотези (H6-H8).

Розглядаючи індекс розвитку інфраструктури, Тан і Вертинський (2007) виявили, що чим вищий рівень і якісний стан інфраструктури в приймаючій країні, тим більша можливість для іноземних компаній вибрати M&A. З точки зору теорії вартісних транзакцій, рівень розвитку інфраструктури в приймаючій країні впливатиме на інвестиційні витрати іноземних компаній, оскільки наявність хорошої інфраструктури (транспорт і зв'язок) значно заощадить кошти для інвестицій шляхом «грінфілд». Чим повніша інфраструктура в країні перебування, тим краще інвестиційне середовище. Транспорт, зв'язок, комерційні послуги та послуги охорони здоров'я можуть забезпечити виробництво, обіг і реалізацію нової продукції новоствореними підприємствами. Сприятливі умови знижують

операційні витрати та інвестиційні ризики для розвитку інфраструктурних проєктів для ініціативи «Один пояс, Один шлях». Індекс розвитку національної інфраструктури «Один пояс, Один шлях» є відображенням якості та комфортності середовища країн уздовж «Один пояс, Один шлях» [221]. Зі збільшенням оцінки індексу розвитку покращуються перспективи інфраструктурної галузі країни, а інфраструктура галузей країни стає більш привабливою для інвестицій. Такі аргументи уможливають висунення такої гіпотези (H6): Чим вищий індекс розвитку інфраструктури приймаючої країни, тим більше китайських великих підприємств, як правило, вибирають інвестиції шляхом «грінфілд». для виходу на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях», і навпаки, чим нижчий індекс розвитку інфраструктури приймаючої країни, тим все більше китайських великих підприємств виходять на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через M&A.

Одним із найбільш вагомих чинників слід вважати стан контролю над капіталом в приймаючій країні. У літературі, присвяченій факторам приймаючої країни та вибору моделей прямих іноземних інвестицій, багато вчених здебільшого розглядають інституційне середовище, головним чином включаючи рівень державного управління (Cheng Shixiong and Liu Dan, 2018), Chen Xiang, Zhou Hao, 2016)[102]. В економіці контроль над капіталом означає інструмент грошово-кредитної політики, який використовується національними державними установами та іншими органами влади для контролю над припливом і відпливом з національного рахунку капіталу, а також надходженням і відтоком цільових сум із країни. Чим вищий рівень управління уряду приймаючої країни, тим повніша правова система та слабший контроль за іноземними інвестиціями. Проте, щоб захистити власні підприємства та національну економічну безпеку, країни зазвичай вводять певні обмеження на іноземні інвестиції, і іноземні інвестори повинні отримати спеціальну кваліфікацію від уряду, перш ніж вони зможуть працювати. Лише через транскордонні M&A компанії можуть отримати кваліфікацію франшизи та вийти в цільову країну (Cheng Shixiong і Liu Dan, 2018). Однак Yiu & Makino (2002) виявили, що зі зростаючим тиском регулювання приймаючої країни багатонаціональні інвестиції шляхом «грінфілд» прагнуть засновувати спільні

підприємства з місцевими партнерами, а не застосовувати підхід, що повністю належить їм, головним чином через уникнення ризику [245]. Після аналізу інвестиційних квот великих китайських підприємств у шести країнах (Казахстан, Пакистан, Індонезія, Індія, В'єтнам тощо) було виявлено, що інвестиції в 1,59 раза перевищують корпоративні квоти M&A. Таким чином, чим більше приймаючі країни впроваджують контроль над капіталом, тим менш привабливими вони для великих інвестицій шляхом «грінфілд», тим самим сприяючи транскордонним злиттям і поглинанням. З огляду на такі розсуди доцільно припустити: гіпотеза (H7) - чим вищий контроль над капіталом приймаючої країни, тим більша ймовірність того, що великі китайські підприємства виберуть метод транскордонних M&A інвестицій, щоб вийти на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях». Навпаки, чим нижчий контроль капіталу приймаючої країни, тим більша ймовірність того, що великі китайські підприємства виберуть метод транскордонних інвестицій шляхом «грінфілд» для виходу на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях».

Ще один важливий, на наш погляд, чинник приймаючої країни - культурна дистанція. Культурні фактори, в основному включаючи культурні відмінності між країною перебування та країною походження (Jiang Guanhong, 2015)[155]. Xie Dongmei та ін. (2016) змусять підприємства обирати різні способи входження іноземних інвестицій. Окрім аналізу з точки зору інституційного середовища приймаючої країни, даний фактор також включає технологічний рівень країни (Pi Jiancai та ін., 2016) і географічну відстань (Liu Xiaoning, 2019)[175], Slangen (2011). Вважається, що чим більша культурна різниця між двома країнами, тим більше і неминуче зростуть інтеграційні витрати підприємств після злиття та поглинання, тому підприємства ймовірно схильніші вибирати модель інвестицій шляхом «грінфілд» [211]. Однак (Qi Jianhong, Yang Li, 2014) вважається, що коли багатонаціональні компанії намагаються увійти в країну чи регіон із культурним фоном, який повністю відрізняється від їх рідної країни, вони зазвичай приймають транскордонну модель злиття та поглинання та схиляються до інвестиційної моделі шляхом «грінфілд» лише тоді, коли культури двох країн подібні [197]. З точки зору трансакційних витрат, невизначеність, спричинена культурними відмінностями,

посилить труднощі та вартість інтеграції після транскордонних злиттів і поглинань. Концепція управління породжує недовіру. Щоб зменшити операційні ризики, спричинені культурними відмінностями, підприємства більш схильні обирати інвестиції шляхом «грінфілд». Проте всі шість країн у вибраній вибірці (Індія, Індонезія, Казахстан, Пакистан, В'єтнам, тощо) є сусідами Китаю, їхні культури впливають одна на одну, і розрив невеликий, а вплив на модель транскордонного інвестування обмежений. Тому висувуються наступні припущення: гіпотеза (H8) – культурна віддаленість від приймаючої країни не має суттєвого впливу на транскордонні інвестиційні моделі зовнішніх інвестицій великих китайських підприємств.

Емпіричне дослідження щодо вибору моделі здійснення прямих інвестицій великими китайськими підприємствами в ключових країнах уздовж ініціативи «Один пояс, Один шлях», спираючись на висунуті гіпотези H1-H8 та групу обраних чинників інтернального та екстернального характеру має наступні вихідні дані: на основі даних вибірки інвестицій китайських компаній у шести країнах ми будемо використовувати модель бінарної логістичної регресії для емпіричної перевірки гіпотези, а потім, своєю чергою, перевіримо відповідність та загальну значущість емпіричної моделі, а потім перевіримо та проаналізуємо теоретичні гіпотези. Дані про транскордонні злиття та поглинання та інвестиції шляхом «грінфілд» взято з бази даних китайської компанії Global Investment Tracker (CGIT), спільно опублікованої Американським інститутом підприємництва та American Heritage Foundation[108]. Дані включають р. інвестицій у проєкт, обсяг ПІІ, приймаючу країну. База даних має такі характеристики: по-перше, вона реєструє інвестиційні проєкти на суму 100 млн дол. США або більше; по-друге, база даних охоплює як транскордонні злиття та поглинання, так і проєкт інвестиції шляхом «грінфілд»; по-третє, присутня інформація про країни, які приймають інвестиційні проєкти, для виконання емпіричних досліджень застосовано систему позначень, які охарактеризовані нами в (додаток Н; табл.Н.3).

Для наших емпіричних розрахунків база даних фіксує інвестиційні проєкти 108 китайських компаній у шести означених країнах (Індія, Індонезія, Пакистан,

Казахстан, В'єтнам тощо) в період з 2012 по 2020 рр. Щоб забезпечити точність та доступність даних, у нашому дослідженні виключаються такі два типи вибірок: материнські компанії з повторюваними інвестиціями в країні; вибірки проєктів, які не можуть отримати пов'язані з фінансами мікродані інвестиційних компаній.

Фінансові дані компанії надходять з фінансової бази даних Wind та офіційних річних звітів ТНК.

Пояснювальною змінною емпіричних даних є вибір способу входу прямих інвестицій Режим ЗіП та «грінфілд» представлений фіктивними змінними: «1» «грінфілд»; «0» ЗіП.

Для індикаторів культурного виміру потрібно додатково застосувати розрахунки Kogut & Singh (1988) [163] для виявлення культурної дистанції між країною реципієнтом та Китаєм як донором :

$$CD_j = \frac{\sum_{i=1}^6 \left[\frac{(I_{ij} - I_{i\text{Китай}})^2}{V_i} \right]}{6} \quad (3.1)$$

Де,

CD_j представляє культурну відстань між реципієнтом j і Китаєм;

I_{ij} представляє i -й індекс культурного виміру країною реципієнтом та j у Хофстеде;

$I_{i\text{Китай}}$ індекс Китаю p де представляє i -ий культурний вимір у Хофстеде.

V_i представляє i -й індекс культурного виміру у вибірці.

Чим більша культурна дистанція CD , тим більша культурна різниця між учасниками інвестиційного проєкту (додаток Н; табл.Н.1) Резюме змінних емпіричної моделі передбачено у додатку Н; табл.Н.2 . Описова статистика кожної змінної вибірових даних наведена в табл. 3.1.

У нашому дослідженні режим входу є біноміальною змінною вибору, тобто підприємство вибирає один з двох методів інвестування - шляхом «грінфілд» чи транскордонних ЗіП, тому доцільно використовувати модель бінарного вибору. Бінарні моделі вибору можуть ефективно оцінити ймовірність того, що об'єкт із певною характеристикою зробить один вибір, але не зробить інший.

Таблиця 3.1

Опис статистики змінних

Змінні		Значення	S.D.	Min	0.250	Mdn	0.750	Max
MA	08	0.630	0.490	0	0	1	1	1
SA1	08	0.0800	0.100	0	0.0200	0.0500	0.100	0.580
RD	08	0.0300	0.0300	0	0	0.0200	0.0400	0.140
EXP1	08	0.560	0.500	0	0	1	1	1
ROA	08	0.0400	0.0600	-0.360	0.0200	0.0300	0.0700	0.230
lnAS	08	25.40	1.960	20.59	23.76	25.67	27.04	29.47
BR	08	123.7	9.590	111	117	121	126	146
EFI	08	57.11	4.870	50.50	52.95	55.60	61.45	69.10
CD	08	2.080	0.720	1.260	1.390	1.770	3	3.030

Джерело: авторська розробка

Існують моделі лінійної ймовірності, двійкові дискретні моделі Logit і бінарні дискретні моделі Probit. Серед них лінійна ймовірнісна модель передбачає, що існує лінійний зв'язок між незалежною змінною та ймовірністю того, що пояснювана змінна приймає значення 1. Через вплив випадкових інтерференційних умов не можна гарантувати, що оцінена ймовірність знаходиться в діапазоні 0 - 1 «ефективний інтервал», і модель добре підходить. Ступінь також відносно низький і має певні обмеження у використанні. У цій роботі вибирається більш широко використовувана двійкова дискретна модель Logit в економетричних дослідженнях і спирається на Сунь Ченяо (2020)[217] для емпіричної перевірки впливу вищезгаданих факторів на вибір способів входу китайських підприємств в інвестиції в шести країнах. Модель побудована таким чином:

$$P(Y=1|X) = \frac{1}{1+e^{-(\alpha+\beta_i X_i)}} \quad (3.2)$$

Де,

P - являє собою ймовірність того, що кожен впливаючий фактор X_i приймає певне значення $Y=1$, тобто підприємство вибирає інвестиції шляхом «грінфілд» підприємства рівним 1;

X_i - представляє кожну пояснювальну змінну, α являє собою постійний термін, який не має відношення до кожного фактора впливу;

β_i - коефіцієнт регресії кожного фактора, що вказує на ступінь впливу різних факторів на значення P .

Якщо β_i додатне, це означає, що чим більше X_i , тим ближче значення P до 1, тобто інвестиційна компанія вибере «грінфілд» інвестиції; в іншому випадку, якщо β_i від'ємне, це означає, що інвестиційна компанія вибере транскордонні злиття та поглинання. На основі моделі Сунь Ченяо (2020), Лю Мейсяна (2019)[174]будуємо конкретну модель:

$$\begin{aligned} \text{Logit} (d_{it}^{MA} = 1) = & \alpha + \text{year}_t + \text{company}_i + \beta_1 SA1_{it} + \beta_2 RD_{it} + \beta_3 BR_{it} \\ & + \beta_4 EXP1_{it} + \beta_5 ROA_{it} + \beta_6 \ln AS_{it} + \beta_7 EFL_{it} + \beta_8 CD_{it} + U_{it} \end{aligned} \quad (3.3)$$

Де,

t та i - відповідно представляють факт інвестиційної події та регіон, де розташоване підприємство;

d_{it}^{MA} - вказує, чи є підприємство інвестицією Гринфілд, якщо так, це 1, якщо ні це 0;

year_t та company_i - відповідно представляють фіксовані ефекти часу та індивіда, щоб контролювати вплив часу та регіону на вибір корпоративних методів інвестування;

U_{it} - значення помилки моделі.

У дисертаційній роботі нами для аналізу даних моделі використовується статистичне програмне забезпечення stata 15. Щоб усунути вплив гетероскедастичності, береться логарифм розміру компанії, який суттєво відрізняється від інших пояснювальних змінних, а потім розподіляються фактори впливу у коефіцієнти підприємства та країни перебування, тобто «модель один» та «модель два». Зауважимо, що через велику кількість змінних, відібраних у цій роботі, зв'язок між змінними перевіряється перед емпіричним доказом. Результати цієї роботи наведено нами в додатку Н; табл.Н.4, де представлено матрицю коефіцієнтів кореляції кожної змінної. Показово, що коефіцієнт кореляції кожної пояснювальної змінної нижче 0,5 не відповідає вимозі значущості. дані (додаток Н;

табл.Н.5) демонструють результати тесту гетероскедастичності від ВР. Можна виявити, що всі значення R (див. формулу (3.2) моделей більше 0,1, а модель курсу приймає нульову гіпотезу на рівні 1%, що доводить відсутність гетероскедастичності. дані (додаток Н; табл.Н.6) показують, що значення коефіцієнта інфляції дисперсії VIF кожної моделі дорівнює 10. Отже, проблема колінеарності, що представляє регресійні моделі, не є очевидною. Модель 1 враховує лише власні чинники компанії, Модель 2 враховує лише фактор приймаючої країни, Модель 3 враховуються фактори підприємства та приймаючої країни. отримані результати регресії впливу характеристик фірми та характеристик країни перебування на моделі іноземних інвестицій представлені в (додаток Н; табл.Н.7).

Згідно з результатами аналізу, наведених у (додаток Н; табл.Н.7), зроблено висновки по кожній із висунутих нами гіпотез стосовно впливу факторів:

По-перше, стратегічні активи (SA1) змінилися з негативного коефіцієнта оцінки в моделі 1 на позитивний коефіцієнт оцінки в моделі 3, що вказує на те, що фактори впливу моделей іноземних інвестицій у моделі 3 мають більший вплив на модель, ніж лише рівень підприємства. При цьому перевіряється наша гіпотеза Н1. За тих самих умов рівень корпоративних стратегічних активів не має істотного впливу на методи інвестування великих китайських підприємств.

По-друге, технічна спроможність (RD) є негативним коефіцієнтом оцінки та має значну кореляцію як в моделі 1, так і в моделі 3, що означає, що існує значний негативний зв'язок між дослідженнями та розробками підприємств. Це підтверджує нашу гіпотезу Н2: великі китайські підприємства з більш потужними технічними можливостями більш схильні вибирати транскордонні злиття та поглинання, і навпаки, вони більш схильні виходити на ринки країн уздовж ініціативи «Один пояс, Один шлях» через інвестиції шляхом «грінфілд».

По-третє, міжнародний досвід компанії (EXP1) є позитивним коефіцієнтом оцінки, і він має значну кореляцію як в моделі 1, так і в моделі 3, що означає, що існує значна позитивна кореляція між міжнародним досвідом компанії та вибором інвестиції шляхом «грінфілд». Оскільки більшість країн уздовж «Один пояс, Один

шлях» є відносно відсталими, інвестиції шляхом «грінфілд» мають відносно великі політичні та регуляторні ризики, ринкові та державні ризики. Підприємства з міжнародним досвідом можуть визначити різні ризики та подолати різноманітні труднощі в процесі прямих іноземних інвестицій. Після завершення інвестиції шляхом «грінфілд» компанії, які не мають міжнародного досвіду, будуть схильні до транскордонних злиттів і поглинань через відсутність у них розуміння країни перебування, щоб досягти диверсифікації ризиків. Це підтверджує нашу гіпотезу Н3: чим багатший міжнародний досвід великих китайських підприємств, тим більше вони схильні вибирати метод входу для інвестиції шляхом «грінфілд». Навпаки, вони більш схильні виходити на ринки країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через транскордонні злиття та поглинання.

По-четверте, здатність управління підприємством (ROA) є негативним коефіцієнтом оцінки, і не має суттєвої кореляції як в моделі 1, так і в моделі 3, що означає, що немає значної негативної кореляції між здібностями управління підприємством та інвестиції шляхом «грінфілд». Однак негативний коефіцієнт оцінки підтверджує нашу гіпотезу Н4: великі китайські підприємства з вищим рівнем управління, як правило, вибирають метод входу через транскордонні злиття та поглинання, і навпаки, тим більше вони схильні виходити на ринок країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через інвестиції «грінфілд».

По-п'яте, масштаб підприємства (lnAS) має негативний коефіцієнт кореляції, і він має значну кореляцію як в моделі 1, так і в моделі 3, що означає, що існує значна негативна кореляція між масштабом підприємства та інвестиції шляхом «грінфілд», тобто більша кореляція. масштаби підприємства, тим більша ймовірність вибору транскордонних інвестицій. Це показує, що великі китайські підприємства швидко виходять на ринок приймаючої країни шляхом транскордонних злиттів і поглинань і користуються перевагами місцевих підприємств, що здійснюють злиття та поглинання, щоб швидко зайняти ринок. Це підтверджує гіпотезу Н5: великі китайські підприємства з більшими масштабами, як правило, вибирають метод входу через транскордонні злиття та поглинання, і

навпаки, вони мають тенденцію виходити на ринки країн уздовж «Один пояс, Один шлях» за рахунок інвестиції шляхом «грінфілд».

По-шосте, індекс розвитку інфраструктури (BR) є позитивним коефіцієнтом кореляції, і існує значна кореляція як у моделі 2, так і в моделі 3, що вказує на те, що чим вищий індекс розвитку інфраструктури, тим більше схильний до інвестиції шляхом «грінфілд» виробничі потужності та хорошого будівництва інфраструктури. Сприяє зниженню витрат і залученню інвестицій. Це підтверджує Н6: чим вищий індекс розвитку інфраструктури приймаючої країни, тим більше китайських великих підприємств, як правило, вибирають інвестиції шляхом «грінфілд», і навпаки, тим більше вони схильні виходити на ринки країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через перехресні прикордонні злиття та поглинання.

По-сьоме, контроль над капіталом (EFI) має негативний коефіцієнт кореляції, і він має значну кореляцію як в моделі 2, так і в моделі 3, що означає, що існує значна негативна кореляція між контролем над капіталом та інвестиції шляхом «грінфілд», тобто чим суворішим є контроль над капіталом, тим більша ймовірність, що компанія обере інвестувати через кордони. Це підтверджує гіпотезу Н7: чим вище контроль над капіталом країни перебування, тим більша ймовірність того, що великі китайські підприємства виберуть метод транскордонного злиття та поглинання, і навпаки, тим більше вони схильні виходити на ринки країн уздовж «Один пояс, Один шлях» через інвестиції «грінфілд».

По-восьме, культурна дистанція (CD), виявлено, що ні модель 2, ні модель 3 не мають суттєвої кореляції, оскільки шість країн у відібраній вибірці всі є сусідами Китаю, і культури впливають одна на одну, тому перехресний вплив моделі прикордонного інвестування не є очевидним. Таким чином, підтверджено, що Н8: культурна відстань від країни перебування не має суттєвого впливу на модель транскордонного інвестування вихідних інвестицій великих китайських підприємств.

Окремим етапом нашого аналітичного дослідження має стати перевірка на міцність, яка включає повторний вибір ключових показників та використання

панельної пробіт-моделі. при оцінці стратегічних активів показники, які можна вибрати, різноманітні, і нематеріальні активи/загальні активи (SA) можна використовувати, як показано в наступній (додаток Н; табл.Н.8) це Модель 4. В той самий час, при оцінці досвіду інтернаціоналізації підприємства можна вибрати дохід від закордонного бізнесу/основного бізнесу (EXP) це Модель 5; Порівнюючи модель 3 з 4 і 5, виявлено, що ступінь значущості не змінився, а знак коефіцієнта не змінився. Всі моделі загалом є робастними. Щоб перевірити надійність моделі, для регресії знову була використана панельна пробіт-модель, як показано в наступній (додаток Н; табл.Н.9), на якому ознаки коефіцієнтів трьох моделей не змінилися.

Порівняно з логіт-моделлю, значущість RD у пробіт-моделі значення BR змінилося, але все ще значне в моделі 2; загальне значення в моделі 3 зменшилося, особливо RD стало незначним, але інші все ще є значущими. Зроблено висновок, що між двома методами є відмінності, але загальні результати не дуже відрізняються, що вказує на надійність емпіричних результатів.

Проаналізувавши загальну інвестиційну ситуацію китайських підприємств, що знаходяться у країнах уздовж «Один пояс, Один шлях», можемо зробити висновок, що іноземні інвестиції знаходяться на стабільному рівні з деяким зниженням; загальну суму даних інвестицій складають щойно укладені контракти та вже завершений оборот контрактних проєктів із країнами вздовж маршруту.

Отримано фактори та ступінь впливу режиму входу ПІІ, що уможливило такі висновки: 1) Технологічні можливості, масштаб підприємства та обмеження капіталу негативно корелюють з імовірністю того, що підприємства виберуть інвестиційні рішення шляхом «грінфілд», але позитивно корелюють з імовірністю того, що підприємства виберуть рішення про інвестиції в М&А. 2) Міжнародний досвід та індекс розвитку інфраструктури позитивно корелюють з імовірністю вибору підприємствами інвестиційних рішень шляхом «грінфілд». 3) Стратегічні активи, можливості корпоративного управління та культурна дистанція не впливають на рішення компаній обрати інвестиції шляхом «грінфілд».

3.2. Симбіотична система фінансових технологій та застосування інвестиційних стимулів у проєкти стратегічної транснаціональної взаємодії

Як практичне впровадження євразійської стратегії КНР, Ініціатива «Один пояс, Один шлях» принесла плідні результати та справила далекосяжний вплив на світ з моменту її виникнення, ставши популярним міжнародним суспільним продуктом та платформою для співпраці з бурхливою життєвою силою та широкими перспективами розвитку. Грандіозна стратегічна євразійська ініціатива КНР передбачає безпосередню участь Китаю у фінансуванні та будівництві запланованих транснаціональних проєктів. Станом на 2021 р. через фінансові новітня і грандіозна ініціатива КНР BRI передбачає розбудову глобальної інфраструктурної мережі, фінансове забезпечення реалізації якої може вимагати створення та імплементації симбіотичної системи фінансових технологій та застосування інвестиційних стимулів у проєкти стратегічної транснаціональної взаємодії. Побудова такої системи, на нашу думку, має передбачати: 1) сприяння практичному фінансовому співробітництву; 2) сприяння інтернаціоналізації та діджиталізації юанів; 3) диверсифікацію платіжної екології BRI та стандартизацію розвитку фінансового бізнесу платформних компаній в КНР; 4) мультиканальну систему фінансування із застосуванням облігацій BRI, інвестицій приватного капіталу та державно-приватних партнерств (PPP), інвестицій державних підприємств (SOE); 5) подолання глобальної кризи суверенного боргу із застосуванням фінансової технології «обміну боргів на природу»; 6) «зелених» інвестицій, активів і технологій Китаю.

З моменту запуску ініціативи Китай здійснював різні форми фінансової співпраці з країнами вздовж маршруту, що відіграло важливу роль у розширенні закордонного бізнесу фінансових установ, що фінансуються Китаєм, сприянні інтернаціоналізації юанів і практичному фінансовому співробітництву за рахунок спонсування розвитку FinTeh (додаток П; табл.П.1). Згідно з неповною статистикою, станом на початок 2020 року 11 фінансованих Китаєм банків створили майже 80 установ першого рівня у 29 країнах уздовж «Один пояс, Один шлях». В той самий

час, країна підписала угоди про свої місцевої валюти з 21 країною вздовж маршруту, створила клірингові механізми юанів із 8 країнами BRI та підписала документи про співпрацю з органами фінансового регулювання в 35 країнах BRI. Функція міжнародних платежів, інвестицій, транзакцій і резервування юанів постійно вдосконалюється. У 2021 році загальна сума транскордонних надходжень і платежів юанів становила 36,61 трлн юанів, що на 29,0% більше, ніж у 2020 році, масштаб бізнесу закордонного фонду юанів перевищить 300 млрд юанів.

У руслі нашого дослідницького інтересу полягає механізм формування моделей і платформ сприяння інтернаціоналізації та діджиталізації юанів у рамках розвитку FinTeh проекту, як «Цифровий шовковий шлях». Ініціатива BRI з Цифровим Шовковим шляхом (DSR) як її центральний елемент, що розвивається, покликана допомогти Пекіну в досягненні сторічної мети стати світовим лідером ланцюжків заснуватися вартості шляхом створення компаній, які мають свої власні технологічні норми та стандарти, та реорганізують глобальні ланцюжки постачання.

Практична реалізація ідеї DSR досить показово прослідковується у площині таких проєктів, які можуть відноситись одночасно до DSR/BRI в і проєктної розбудови в рамках АСЕАН. Зокрема, варто відзначити:

1) південно-китайську провінцію Гуансі, яка стала важливим якорем економічних відносин між Китаєм та АСЕАН завдяки її триєдиній місії: як міжнародного коридору, що відкривається в регіон АСЕАН; нового стратегічного якоря для відкриття та розвитку південно-західного та середнього південного регіонів Китаю та важливих воріт, що сполучають Шовковий шлях, Економічний пояс та морський шовковий шлях 21 століття. Гуансі також було обрано як безпечне місце для національних життєво важливих цифрових систем зберігання та резервного копіювання через наявні природні переваги (прохолодний клімат, чисте повітря, достаток гідроенергетики), а також «захищене від атак» гірське оточення, що приваблює майже всіх китайських технологічних гігантів, включаючи Huawei, Foxconn та «велику трійку» операторів зв'язку SOE, China Mobile, China Telecom та China Unicom;

2) інформаційну гавань Китай-АСЕАН (CAIH) – флагманський проєкт BRI,

який був запущений у 2016 році й з того часу знаходиться у провінції Гуансі. CAIH, призначений для покращення цифрового зв'язку між Китаєм та АСЕАН, також матиме вирішальне значення для поширення китайських цифрових стандартів для відповідних секторів у всьому регіоні АСЕАН. ТОВ «Інформаційна гавань Китаю-АСЕАН» (CAIH Co.) – спеціально створена компанія, яка уповноважена здійснювати будівництво Інформаційної гавані. Він надає цифрові продукти та послуги. Компанія також вийшла на ринки Південно-Східної Азії та відкрила дочірні компанії в Малайзії та Індонезії. Повнота спектра діяльності та бізнесу CAIH Co. дає їй можливість обслуговувати та взаємодіяти з країнами АСЕАН з різним рівнем економічного розвитку. CAIH Co. може стати ідеальним партнером для інвестицій та технологічного співробітництва, особливо для найбідніших країн материкової частини Південно-Східної Азії. CAIH Co., хоч і є найважливішою підтримуваною державою компанією з будівництва CAIH, але не єдиною. Інші підприємства, розташовані в Нанніні (і Гуансі).

Коли вперше була запропонована ініціатива «Один пояс, Один шлях», інтернаціоналізація юанів була дуже важливою гарячою темою. Тоді основна ідея цифрового юаня полягає в тому, щоб оцифрувати готівку та доповнити існуючу платіжну систему, зробивши платіжну екологію BRI більш диверсифікованою та забезпечивши споживачам більше зручності. Тому, коли цифровий юань буде розповсюджено, це полегшить використання юаня в повсякденному житті, що добре для споживачів і компаній. З цієї точки зору країни вздовж «Один пояс, Один шлях» безперечно вітатимуть впровадження FinTech цифрового юаня, оскільки це принесе їм більше зручності у використанні юаня та допоможе знайти більше можливостей для бізнесу [73].

Застосування цифрових фінансів у рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях» в основному включає різні функціональні аспекти, виокремлення яких дозволило нам скласти узагальнюючу таблицю (табл.3.2). Зауважимо, що назва проєкту «Цифровий шовковий шлях» (“Digital Silk Road” – DSR) був прийнятий як вираження цифрового виміру BRI на церемонії відкриття Першого форуму «Один пояс, Один шлях» у 2017 році.

Функціональне застосування цифрових фінансів для BRI

Функція	Характерні прояви
Мобільний платіж та Інтернет-фінанси	Китай і країни, розташовані вздовж «Один пояс, Один шлях» зміцняють співпрацю в галузі мобільних платежів і Інтернет-фінансів, сприятимуть транскордонним платежам і розрахункам у юанях, а також підвищать зручність і ефективність транскордонної електронної комерції, туризму та інших сфер
Цифрова валюта та блокчейн	Китай активно сприяє дослідженням і розробкам, а також пілотному використанню цифрового юаня, досліджує співпрацю з цифровими валютами з країнами уздовж «Один пояс, Один шлях», а також сприяє монетарним і фінансовим інноваціям і контролю. Китай також підтримує застосування технології блокчейн у проєктах «Один пояс, Один шлях», таких як фінансування торгівлі, управління ланцюгами постачання, смарт-контракти тощо.
Цифрова інфраструктура та обмін даними	Китай і країни, розташовані вздовж «Один пояс, Один шлях», посилили будівництво цифрової екосистеми та взаємозв'язок, наприклад оптичні кабелі, супутники та центри обробки даних, щоб покращити покриття та якість мережі. Китай також виступає за створення платформи обміну даними «Один пояс, Один шлях» для сприяння відкриттю та циркуляції ресурсів даних і забезпечення безпеки та конфіденційності даних.
Цифрове фінансове залучення та зелене фінансування	Китай використовує цифрові технології та платформи для надання інклюзивних фінансових послуг, таких як кредитування, страхування та управління капіталом, малим, середнім і мікропідприємствам, сільській місцевості та бідним людям у країнах уздовж «Один пояс, Один шлях», щоб полегшити проблему недостатніх фінансових послуг. Китай також сприяє застосуванню зеленого фінансування в проєктах «Один пояс, Один шлях», таких як випуск «зелених» облігацій, торгівля вуглецевими викидами, підтримка відновлюваних джерел енергії тощо, щоб сприяти низьковуглецевому розвитку та захисту навколишнього середовища

Джерело: авторська розробка

Цим передбачається, що країни BRI повинні «розвиватися на основі інновацій, активізувати співпрацю на кордоні» у таких сферах, як нова цифрова економіка, FinTeh, штучний інтелект, нанотехнології та квантові обчислення, а також сприяти розвитку великих даних, хмарних обчислень і розумних міст, щоб перетворити їх на цифровий Шовковий шлях 21-го століття» [206].

На Другому форумі «Один пояс, Один шлях» у 2019 році визначено необхідність «йти в ногу з Четвертою промисловою революцією, спільно використовувати можливості, створені цифровим, мережевим і розумним розвитком, досліджувати нові технології та нові форми та моделі бізнесу,

стимулювати нові драйвери зростання та досліджувати нові шляхи розвитку, а також будувати цифровий Шовковий шлях та Шовковий шлях інновацій». Надалі актуалізуються інвест-проекти «розумне місто, 5G, штучний інтелект, електронна комерція, великі дані, блокчейн і телемедицина, FinTeh, захист безпеки даних і політична комунікація та координація» як сфери співпраці «партнерів BRI в руслі активного розвитку електронної комерції Шовкового шляху, цифрових екосистем транспортних коридорів, транскордонних волоконно-оптичних кабелів для передачі інформації Китай-АСЕАН.

Пріоритетною сферою співпраці BRI на наступному етапі Китай висунув Глобальну ініціативу з безпеки даних, розроблену для того, щоб сприяти розвитку кібербезпеки та співпраці цифрової економіки, а також сприяти колективним зусиллям у напрямку створення кіберпростору, що включає мир, безпеку, відкритість і співпрацю. Питання, пов'язані з технологіями, політизувалися певними країнами, які намагаються зберегти своє монопольне становище у сферах високих технологій. Тому широкі консультації, спільний внесок і спільні вигоди є правильним шляхом до кращого глобального цифрового управління. Отже, подібно до своєї батьківської концепції BRI, DSR є розширеним і гнучким поняттям. Приймаючи структуру «п'яти областей підключення», DSR можна концептуалізувати як такий, що має широкий і багатогранний порядок денний.

Але більш переважна інтерпретація, особливо в розвиненому світі, полягає в тому, що DSR стосується геополітично-технологічної конкуренції, успіх якої матиме довгострокові та переважно негативні наслідки для існуючого світового порядку. По-перше, на нормативному рівні існує серйозне занепокоєння, що DSR є місцем, де Китай може експортувати свій «цифровий авторитаризм» у країни, що розвиваються і мають слабку демократичну основу. Високотехнологічні технології стеження можна було б експортувати для підтримки інших авторитарних режимів для моніторингу та придушення політичних опонентів. Пов'язане значення має китайська концепція «інтернету».

Маємо наголосити, що в основі цифрової екосистеми FinTeh проєкту «Цифровий шовковий шлях» знаходиться такий фінансовий інструмент, як

цифровий юань (Central bank digital currencies, CBDC), e-CNY, що є законною валютою в цифровій формі та еквівалентний банкнотам і монетам, підтримує смарт-контракти та є програмованим інструментом. Пекін позиціонує цифровий юань, зокрема, для міжнародного обороту і розробляє його так, щоб він не був прив'язаний до жодної світової фінансової системи. Виходячи із дискусійності понятійної дефініції цифрового юаня, вважаємо за доцільне застосувати до його ідентифікації уточнюючий підхід, запропонувавши таке визначення його суті: цифровий юань (Central bank digital currencies, CBDC), e-CNY, являє собою програмований інструмент легальної китайської валюти першого покоління в цифровій формі, еквівалентний фіатним банкнотам і монетам, що придатний підтримувати смарт-контракти, відповідати характеристикам централізованого управління центрального банку, правилам управління готівкою, публічним продуктам і обміну комерційних банків і не прив'язаний до жодної світової фінансової системи.

Відповідно до «Білої книги про прогрес у сфері досліджень і розвитку цифрових юанів у Китаї», виданої Робочою групою з досліджень і розвитку цифрових юанів Народного банку Китаю в липні 2021 року, великого значення набувають дослідження і розробка легальної цифрової валюти та масштаб пілотних проєктів та сфера застосування цифрових юанів поступово розширюється, демонструючи динаміку та прогрес (додаток П; табл.П.2). Наразі пілотні сценарії цифрового юаня враховують як онлайн, так і офлайн сегмент, охоплюючи оптову та роздрібну торгівлю, громадське харчування, культурний туризм, освіту та медичне обслуговування, громадський транспорт, державні платежі, збір податків, розподіл субсидій та інші сфери. Станом на 30 червня 2021 року реалізовано понад 1,32 млн пілотних сценаріїв цифрових юанів, сфери застосування яких включають оплату рахунків за проживання, послуги громадського харчування, транспорт, покупки, державні послуги тощо. Кількість цифрових особистих гаманців у юані досягла понад 20,87 млн, а кількість публічних гаманців досягла понад 3,51 млн. Загальна кількість транзакцій досягла понад 70,75 млн із сумою близько 34,5 млрд

юанів, що порівняно з 2020 роком зросла майже у 200 разів, а кількість публічних гаманців зросла майже в 400 разів.

Цифровий юань відповідає нормативним вимогам центрального банку щодо цифрової валюти та потребам оцифрування валюти. У майбутньому він продовжуватиме залежати від технологій, а сфера застосування буде розширюватися (додаток П; табл.П.3). У 2021 році Народним банком Китаю запропоновано сприяти стандартизованому розвитку фінансового бізнесу платформних компаній і суворо боротися з незаконною діяльністю віртуальної валюти. Ставлення Народного банку Китаю до цифрової валюти чітке: уникайте віртуального і зосереджуйтесь на реальному, активно сприяйте побудові блокчейн-інфраструктури та розвитку цифрового юаня та обмежуйте інші криптовалюти (додаток П; табл.П.4). Щоб гарантувати, що нелегальна цифрова валюта не порушить фінансове середовище країни, центральний банк накладає обмеження на транзакції для ряду криптовалют, представлених біткойнами, і поширює це обмеження на випуск токенів (ICO).

В рамках дослідження можливостей формування КНР симбіотичної системи фінансових технологій важливим питанням є не лише фінансово-інвестиційний та цифровий ландшафт розвитку Ініціативи «Один пояс, Один шлях», а склад і функції основних гравців в інвестиціях BRI. У цьому контексті використаємо традиційний підхід до їх поділу на суб'єкти фінансового й не фінансового секторів. Фінансування ініціативи «Пояс і шлях» забезпечуватиметься за рахунок функціонування різних інституційних механізмів і фінансових структур, таких як: по-перше, стратегічні банки (Банк сільськогосподарського розвитку Китаю (ADBC); Китайський банк розвитку (CDB); Експортно-імпортний банк Китаю (CHEXIM)); по-друге, державні банки (Сільськогосподарський банк Китаю (ABC), Банк Китаю (BOC), Китайський будівельний банк (CCB), Промисловий та комерційний банк Китаю (ICBC)); по-третє, державні фонди (вибірково – Китайська інвестиційна корпорація (CIC); Фонд Шовкового шляху (SRF)); по-четверте, міжнародні

фінансові установи (вибірково – Азійський банк розвитку (ADB), Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АІІВ), Новий банк розвитку (NDB)).

Серед основних бізнес-гравців для інвестицій BRI у 2021 році були китайські держпідприємства та приватні компанії (такі як Boyu Capital, Alibaba, Jinko Solar) (додаток II; табл.П.4). Найбільш активно залученими у будівельних проєктах у BRI, були PowerChina, China Communications Construction та Sinpoc. Усі провідні компанії, що у будівельних проєктах, були державними підприємствами (ДП). Для повного фінансування проєкту BRI, що становить, за оцінками, від 4 до 8 трильйонів дол. США, вирішальне значення матимуть різні канали фінансування, такі як облігації BRI, інвестиції приватного капіталу та державно-приватні партнерства (PPP), а також інвестиції державних підприємств (SOE). Вважаємо, що у контексті нашої проблеми важливо вивчити питання щодо використання фінансового інструментарію, симбіотичне поєднання якого із діяльністю регуляторних та бізнесових транснаціональних структур, платформ і мультиканальних систем фінансування створить потрібний багатовекторний бізнес-ландшафт для успішного розвитку проєктів у рамках BRI.

Зважаючи, що у теперішню добу світ переживає низку фінансових потрясінь та очікувань критичних змін глобальної фінансової системи, зокрема, кризи суверенного боргу, через яку всі сукупні закордонні кредити Китаю зросли майже на 600% саме Китай відіграє ключову роль у розгляді різних рішень для подолання цієї кризи для деяких з найбільш важливих партнерів. За даними багатьох міжнародних організацій та китайських державних структур державний борг став важливою темою для багатьох країн уздовж маршруту BRI, при цьому кілька країн фактично не можуть обслуговувати свій борг або оголошують дефолт (наприклад, Замбія у листопаді 2020 року). У листопаді 2022 року глобальний борг оцінювався у 290 трильйонів дол. США, при цьому 80% нового боргового тягаря припадає на ринки, що розвиваються, де загальний борг наближається до 100 трильйонів дол. США. Серед ринків, що розвиваються, близько 25% схильні до високого ризику і стикаються з кредитними спредами, подібними до дефолту. Внаслідок цього Китай став об'єктом збільшення кількості прохань про списання боргів з боку країн BRI

[221].

Як нами вже зазначалось у п.2.3, питання суверенного боргу переважно актуальне для країн, що розвиваються і є надзвичайно бідними, для зниження тягаря його обслуговування в ряді експертних джерел пропонувалось вирішувати шляхом обміну боргу на акції або ж обміну боргу на ресурси. Кредитна гарантія, страховий поліс або інші механізми підвищення кредитоспроможності на думку окремих експертів повинні привести до більш високого рейтингу інструменту (вище за суверенну стелю), тим самим відкривши попит з боку консервативніших інвесторів. Аналітики Світового банку оцінюють суверенні облігації, як найбільший клас активів для багатьох інституційних інвесторів, на який припадає майже 40% світового ринку облігацій (додаток П; табл.П.6) обсягом 100 трлн дол. (Світовий банк, 2022 р.). Однак використання Китаєм фінансової технології «обміну боргів на природу» уможливить створення сценаріїв з потрібним виграшем. Тому відповідно виникає потреба у поглибленому вивченні цієї технології.

Перш за все зауважимо, що дотримуючись принципу зеленого розвитку та сприяючи будівництву зеленого Шовкового шляху, Китай активно працює з різними сторонами для просування реалізації Порядку денного ООН у сфері сталого розвитку на період до 2030 року, прагнучи зробити зелений колір визначальною рисою співробітництва в рамках BRI та привносячи безпрецедентні історичні можливості для загального розвитку та загального процвітання для країн, що беруть участь у BRI. Нині Китай постійно активізує зусилля щодо прискорення будівництва платформ багатостороннього співробітництва в рамках «зеленого BRI» та посилення свого лідерства для участі та керівництва глобальним управлінням навколишнім середовищем, вносячи важливий внесок у захист багатосторонності та глобальний розвиток міжнародного співробітництва. З цією метою наряду із розробленням Плану екологічної та природоохоронної співпраці «Один пояс, Один шлях» та Посібника з просування зеленого пояса та дороги Міністерство охорони навколишнього середовища та Міністерство торгівлі КНР спільно випустили документ під назвою «Керівні принципи зеленого розвитку для закордонних

інвестицій та співробітництва», у якому викладено десять пріоритетів для закордонних інвестицій та співробітництва в рамках BRI, включаючи зниження екологічних ризиків, дотримання міжнародних екологічних правил та стандартів, створення зеленої інфраструктури та просування екологічно чистого виробництва та операцій, вказуючи напрямки зеленого розвитку за кордоном.

Зосереджуючись на співробітництві у сфері зеленої енергетики та зеленого фінансування, Китай постійно підтримує країни BRI в зусиллях з інтеграції в глобальний ланцюжок зеленої промисловості та ланцюжка створення вартості, а також посилює їхні можливості у просуванні зелених інвестицій і FinTeh фінансування. [127].

Вивчаючи досвід Китаю в галузі захисту біорізноманіття в країні та за кордоном, варто зауважити, що бувши однією з 12 найбільш біорізноманітних країн світу, Китай розробив кілька стратегій захисту біорізноманіття («Червона лінія збереження навколишнього середовища» (ECRL), гігантської панди тощо).

Втім, розглядаючи перспективні напрями застосування у фінансуванні BRI «зелених» активів і технологій Китаю, можна стверджувати, що внаслідок потужних транснаціональних комунікацій для інших фінансових центрів в Азії також впливають нові можливості, які можемо ідентифікувати наступним чином: по-перше, Китай є ключовим джерелом «зеленого» капіталу для регіону, і його ініціатива «зелений пояс» відіграє велику роль. Багато країн Азії з ринком, що формується, вітають фінансову підтримку Китаю; по-друге, багатьом азійським країнам і регіонам, як і раніше, не вистачає технологій або внутрішніх ресурсів для переходу до нульового споживання енергії. Китай потенційно міг би стати партнером у підтримці їхніх зусиль з декарбонізації завдяки своїм перевагам у ресурсах та технологічному розвитку; по-третє, поширення «зелених» FinTeh технологій у Китаї потенційно може принести користь сусіднім країнам. З огляду на зазначене, вважаємо, що застосування свопів боргу на природу стане новим розділом у підході Китаю до створення ініціативи зеленого поясу та шляху[127].

Китай не має попереднього досвіду застосування свопів боргу на природу. Проте вони можуть стати важливим інструментом для Китаю, щоб підкреслити

свої обіцянки зеленого розвитку, підтримати екологічне відновлення та підвищити довіру до КС ООН з біорізноманіття 2021 року. Оскільки такі інструменти ще не знайшли широкого застосування, вважаємо за доцільне: 1) надати методичну оцінку свопів боргу на природу; 2) виявити переваги, які можуть надати свопи боргу на природу країнам уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях»; 3) виявити проблемні питання і ризики для інвестора та країн уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях», які можуть надати свопи боргу на природу. Завдяки обміну боргу на природу обсяг боргу країни-боржника було зменшено за зобов'язання уряду-боржника захищати природу у різних формах.

На рис.3.1 показано графічну інтерпретацію концепції обміну боргу на природу.

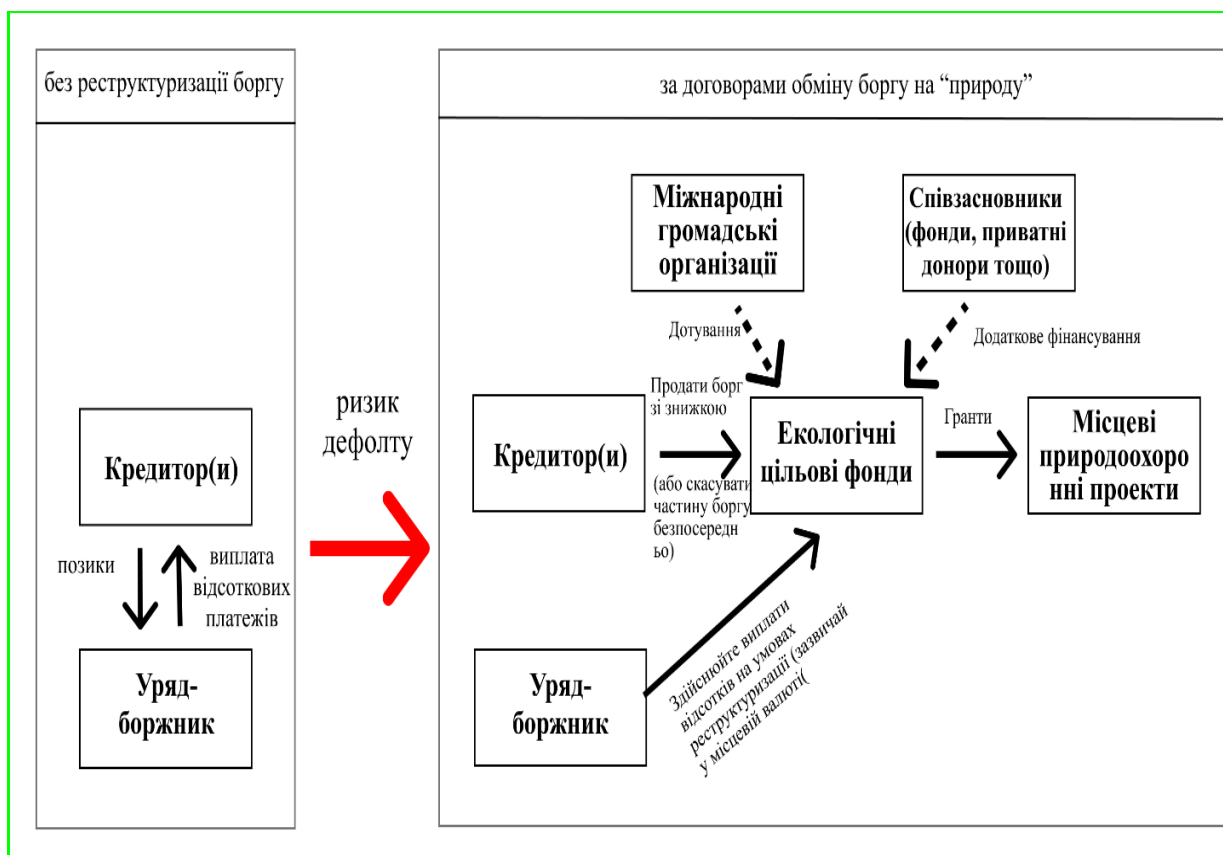


Рис.3.1. Концептуальний підхід до обміну боргу на природу

Джерело: [184]

Коли початкові відносини кредитор-боржник із державою, засновані на позиках та виплаті відсотків, перебувають у скрутному становищі через ризик дефолту, переговори можуть привести до обміну боргу природу. Кредитори продають непогашену заборгованість (або її частини) зі знижкою до 100% до

трастового екологічного фонду. Сам трастовий фонд фінансується міжнародними НУО, країнами-донорами тощо, щоб мати можливість викупити борг. Уряд-боржник замість виплати відсотків кредиторі виплачує (зменшені) відсотки – можливо, у місцевій валюті – до трастового фонду охорони навколишнього середовища. На ці доходи трастовий фонд інвестує та підтримує місцеві природоохоронні проекти.

Обмін боргу на природу зазвичай ділиться на два типи: комерційний обмін боргу природу і двосторонній обмін боргу природу. При комерційному обміні боргу на природу державний борг боржника, який виник, наприклад, через державні облігації, реструктурується. У таких свопах стороння організація (також уряд та приватні особи) купує на вторинному ринку за зниженою ціною комерційний борг країни, що розвивається, з урахуванням ціни очікування ринку щодо можливості погашення. Натомість країна-боржник зобов'язується інвестувати повну номінальну вартість у місцевій валюті у природоохоронні проекти. Відповідно, успіх комерційних обмінів боргу на природу залежить від угоди про ставку дисконтування непогашеної заборгованості: чим вища ставка дисконтування, тим більшу частину боргу можна реструктурувати.

Іншою категорією обміну боргу на природу є державний (чи двосторонній) обмін. При обміні державного боргу на природу борг, що реструктурується, не продається на публічних ринках. Навпаки, це двосторонній борг між урядами-боржниками та урядами-кредиторами (або, альтернативно, між урядом-боржником та банком розвитку). В обміні державного боргу на природу уряд-кредитор погоджується пробачити частину державного двостороннього боргу країні-боржнику в обмін на фінансовий внесок останньої у природоохоронні заходи. Іноді також можуть надаватись додаткові ресурси для виконання зобов'язання кредитора зі скорочення боргу, перетворюючи його на субсидований обмін боргу. Обмін державного боргу на природу здебільшого обумовлений готовністю країн-кредиторів та історично очолювався членами Паризького клубу, що в основному здійснювали обмін боргу на природу через два механізми в рамках USAID: Закон

про збереження тропічних лісів (TFCA), прийнятий у 1998 році, та Інтеграція корпоративних додатків (EAI), попередниця TFCA.

За даними міжнародних організацій з моменту свого створення обмін боргу на природу застосовувався більш ніж у 30 країнах на всіх континентах. З 1987 по 2015 рр. загальна вартість боргу, реструктурованого відповідно до угод про обмін боргу на природу, становила понад 2,6 млрд дол. США у всьому світі, внаслідок чого близько 1,2 млрд дол. США було переведено на природоохоронні проєкти. У 2000-х роках відбулося скорочення використання обміну боргу на природу, але вищі витрати на інфраструктуру та COVID-19 відкрили нові можливості для обміну боргу на природу, особливо у країнах BRI. Скорочення використання свопів боргу на природу у 2000-х роках можна пояснити загальним зміцненням світової економіки та зменшенням боргу на балансах країн після реструктуризації боргу та списання боргу Паризьким клубом (рис. 3.2).

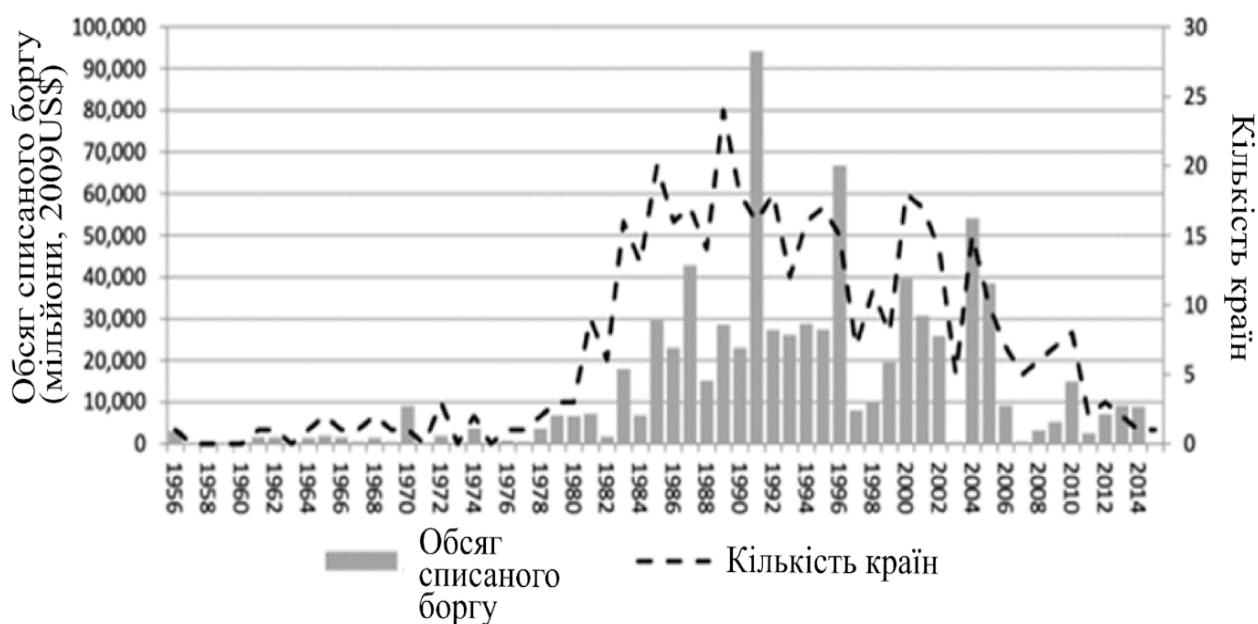


Рис. 3. 2. Еволюція процедур списання боргу Паризького клубу

Джерело: [184]

Проте, за останні роки вищі витрати на інфраструктуру і COVID-19 значно змінили ситуацію зі швидким зростанням і все більш проблемною заборгованістю в багатьох країнах з економікою, що розвивається. Це дає нові можливості обміну боргу на природу, особливо у країнах BRI. Однак для Китаю, який за останнє

десятиліття став найбільшим кредитором багатьох країн, що розвиваються, в рамках Ініціативи BRI, обмін боргу на природу — нова територія. Можливості для обміну боргу на природу в BRI, можливо, ніколи не були такі великі: з одного боку, багато країн BRI, як і раніше, багаті на природу, тоді як вони все частіше стикаються з ризиками для біорізноманіття. Водночас у цих країнах зросла роль Китаю як кредитора: багато країн потребують реструктуризації боргу після надмірних інвестицій та незадовільних результатів у поєднанні з економічним шоком у зв'язку з пандемією COVID-19.

Хоча обмін боргу на природу видається безпрограшною стратегією для всіх сторін, цей механізм складний у реалізації та несе певні ризики з низки причин, які виявлені нами на основі вивчення досвіду окремих країн (табл. 3.3). Проведений нами в рамках дисертації аналітичний огляд досвіду реструктуризації суверенного боргу показав, що Китай може отримати значну вигоду від використання моделей та інструментів реструктуризації боргу, включаючи обмін боргу на природу, як засіб пом'якшення або зниження ризику суверенного боргу. Крім того, Китай, як і всі країни-кредитори, стикається зі складним глобальним ризиком, який включає стрімку ескалацію неплатоспроможності країни-боржника через запозичення, пов'язані з Covid, необхідність вжити заходів для розв'язання проблеми зміни клімату та необхідність повернути глобальну втрату біорізноманіття.

Ця «потрійна загроза» разом підштовхнула уряди різних кредиторів до розгляду ряду нововведень, щоб «озеленити» свій суверенний борг — по суті, забезпечити певний рівень полегшення боргу та в той самий час отримати певні переваги для клімату та біорізноманіття. Одним із добре перевірених і ефективних інструментів, який розвинувся протягом останніх трьох десятиліть, є обмін боргів на природу (також у формі обміну боргів на клімат). Ці інструменти, якщо їх застосовувати стратегічно, можуть підтримати країни-боржники у реструктуризації та/або зменшенні їхнього боргового тягара та водночас створити нове фінансування для захисту їхнього біорізноманіття та скорочення викидів парникових газів. З метою реструктуризації та/або зменшення боргового тягара країн надамо методичну характеристику п'яти поширених, але різних інструментів

реструктуризації боргу, включаючи обмін боргу на природу, кожен з яких надає унікальні переваги для кредиторів і боржників.

Таблиця 3.3

Недоліки та ризики механізму обміну боргу на природу

Ідентифікація недоліків	Характерні прояви
Висока вартість угоди	Оскільки обмін боргу на природу включає угоди між кількома групами (наприклад, боржник, кредитори, донори, НУО), його підготовка, переговори та реалізація є складним і тривалим процесом, що займає не менше 2–4 років. Розбіжності між зацікавленими сторонами щодо деталей можуть ще більше збільшити транзакційні витрати, що зробить обмін боргу на природу менш ефективним проти інших фінансових інструментів. Наприклад, Антигуа та Барбуда домовилися з Бразилією про «борг за адаптацію до зміни клімату з обміном управління прибережною зоною» на суму 18 млн дол. США у 2012 році, але угода не відбулася через затримки у бразильському парламенті.
Високі вимоги до довгострокових фінансових зобов'язань	Успіх обміну боргу на природу багато в чому залежить від того, чи здатні країни-боржники у фінансовому відношенні взяти на себе стабільні та довгострокові зобов'язання щодо програм охорони природи. Однак такі зобов'язання важко передбачити, і їх легко підірвати у разі фінансової кризи чи кризи ліквідності, а також проблем управління, таких як безгосподарність та корупція.
Можливість інфляції або девальвації місцевої валюти в країні-боржнику	Оскільки однією із загальних умов обміну боргу на природу є використання місцевої валюти для обслуговування СВПД (тобто місцевий уряд сплачує трастовий фонд у місцевій валюті), девальвація чи інфляція у місцевій валюті можуть зменшити реальну грошову вартість природоохоронних зобов'язань. Вплив може бути зворотним: вливання великих кількостей місцевої валюти може викликати інфляцію у країні-боржнику.
Проблеми у розробці та реалізації проєктів зі збереження	Оскільки більшість обмінів боргу на природу включають плани збереження місцевих ресурсів або біорізноманіття, вони можуть суперечити існуючим природоохоронним програмам, включаючи переселення місцевих спільнот або питання власності на землю. Наприклад, під час перших обмінів боргу на природу в Болівії угода про виділення землі з обмеженнями на забудову була оскаржена місцевими спільнотами, оскільки місцева спільнота вважала, що країна поступилася суверенітетом міжнародній екологічній групі. Програми консервації також потребують оперативної підтримки, такої як постійне постачання обладнання, палива та навчений персонал.

Джерело: авторська розробка на основі [184].

У наступній таблиці порівнюються переваги п'яти інструментів: обмін боргу на ресурси, обмін боргу на власний капітал, обмін боргу на природу, цінні папери, засновані на природі, прощення боргу (табл. 3.4).

Для продовження оцінки переваг застосування певних інструментів для погашення боргових зобов'язань скористаємось представленою Еріком Свансоном, Розе Ніу, Лі Жу роботою стосовно вигод та переваг п'яти інструментів реструктуризації боргу (додаток П; табл.П.7).

Таблиця 3.4

Компаративний аналіз інструментів реструктуризації боргу

Інструменти	Характер дії
Обмін боргу на природу	Частина поточного боргу зменшується або обмінюється («обмінюється»), що забезпечує певний рівень скорочення боргу та деяке додаткове фінансування для захисту природи.
Цінні папери природного характеру	Деякий поточний борг скорочується або реструктурується за допомогою нових цінних паперів, що мають поєднання більш вигідних умов позики та певних показників очікуваних екологічних («зелених») результатів.
Обмін боргу на ресурси	Частина поточного боргу зменшується або обмінюється, щоб надати країні-кредитору доступ до природних ресурсів у країні-боржнику, таких як ліс, шахта чи газове родовище
Обмін боргу на акціонерний капітал	Частина поточного боргу зменшується або обмінюється, щоб надати країні-кредитору чи банку певний рівень власності (власності) фізичних активів, таких як інфраструктура
Прощення боргу	Частина або вся непогашена заборгованість просто прощається без додаткових вимог щодо використання коштів, заощаджених від нижчих зобов'язань з обслуговування боргу

Джерело: авторська розробка

Як демонструє таблиця, деякі з угод про зелений борг – і особливо обмін боргу на природу забезпечать Китаю численні переваги, характеристики яких надані нами та представлено у табл.П.8 додатку П.

Щоб успішно застосувати обмін боргу на природу в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях», ми вважаємо за доцільне застосувати таку дорожню карту:

1. Створити спеціальний Центр (Директивне Агентство) для розв'язання проблеми довгострокових зобов'язань щодо обміну боргу на природу необхідно при Міністерстві фінансів (MOF) та за підтримки Міністерства екології та навколишнього середовища (MEE) і Комісії з регулювання банківської та страхової діяльності Китаю (CBIRC). Ця спеціальна агенція вестиме переговори з урядами-

боржниками, природоохоронними організаціями та китайськими кредиторами (зокрема, банками), сприятиме покращенню управління в країнах-боржниках та ініціюватиме пілотні обміни в країнах BRI з високою вразливістю до клімату, високою заборгованістю, багатим на біорізноманіття, з гарною кредитоспроможністю або з наявним успішним досвідом застосовування аналогічної практики конвертації боргу.

2. Це агентство має розробити комплексну двосторонню програму конвертації боргу з чіткими положеннями про прийнятність типу боргу, критерії відбору та вимоги до проєктів збереження. Зокрема, програма має визначати прийнятність боргів перед різними кредиторами (такими як страхові банки, комерційні банки тощо). Вважаємо, що з метою зниження транзакційних витрат і запобігання дублювання роботи Агентство також має включати пріоритетне використання свопових надходжень, наприклад, для клімату, навколишнього середовища або біорізноманіття, а також критерії відбору та моніторингу проєктів у країнах-боржниках.

3. Розробити угоди про обмін боргу на природу, які відповідають природоохоронним цілям країни-боржника. Агентство могло б тісно співпрацювати з міжнародними природоохоронними організаціями, які мають досвід роботи в країнах-боржниках, або з колишніми учасниками обмінів боргу на природу, щоб переконатися, що розроблена схема реалістична та орієнтована на пріоритетні регіони.

4. Агентство разом із кредиторами та країнами-боржниками має отримати додаткове фінансування для обміну боргу на природу з китайських внутрішніх та міжнародних джерел. Одним зі способів залучення приватного фінансування є надання ринкових стимулів, таких як кредити на торгівлю викидами вуглецю. Фінансування природоохоронної діяльності також може здійснюватися через трастовий фонд природоохоронної діяльності із заходами, які вживаються для хеджування валютних ризиків.

5. Агентство має взаємодіяти з Паризьким клубом та іншими відповідними зацікавленими сторонами в уряді, фінансах та МФО для нарощування свого

внутрішнього потенціалу та координації міжнародних зусиль з обміну боргу на природу.

6. Китаю слід використовувати обмін боргу на природу як важливий інструмент для подальшого просування своїх амбіцій щодо створення зеленого BRI.

7. На додаток до програм конвертації боргу ex-post не менш важливо підвищити стійкість боргу країн BRI за рахунок суворіших вимог до майбутніх проєктів BRI.

З оголошенням Китаю про досягнення піку викидів вуглецю до 2030 року та досягнення нуля до 2060 року найбільша економіка Азії привернула велику увагу як ринок з найбільшою потребою та пропозицією зеленого фінансування за межами Європи та Сполучених Штатів. Китайська промисловість, фінансові установи та підприємства все частіше змушені відмовлятися від вуглеродомісткої діяльності та використовувати чистішу енергію та технології. Внаслідок цієї передбачуваної трансформації фінансові ринки Китаю привернули увагу глобальних інвесторів, зацікавлених в екологічних, соціальних та управлінських цінностях (ESG), у тому числі з фінансових ринків в Азії, таких як Гонконг та Сінгапур.

Тому важливо виконати спостереження та зробити висновки про траєкторію сталого розвитку Китаю, вплив відповідних китайських та міжнародних стандартів та таксономій «зеленого» інвестування, а також про те, як сусідні азійські економіки можуть зрозуміти прогрес Китаю в галузі сталого розвитку. ПРООН у Китаї випустила набір із чотирьох стандартів щодо впливу на ЦУР для підприємств, фондів прямих інвестицій, емітентів облігацій та розвитку. Крім того, ПРООН у Китаї, ґрунтуючись на передовому досвіді Китаю та Європи, також розробила Таксономію фінансування ЦУР Китаю для використання фінансових установ, регулюючих органів та верифікаторів, що дозволяє легко ідентифікувати проєкти, що відповідають 17 ЦУР для сприяння сталому розвитку. Фінансова таксономія SDG - це перша комплексна таксономія, яка дозволяє легко вибирати проєкти для зниження транзакційних витрат для інвесторів, а також відповідні показники для вимірювання результатів.

Таксономія зосереджена на викидах парникових газів. Запропонована на даний момент таксономія, розроблена технічною експертною групою (TEG) і введена в дію делегованими актами ЄС, зосереджена на діяльності, яка сприяє пом'якшенню наслідків зміни клімату та адаптації. Для того, щоб бути включеною до Таксономії, економічна діяльність має «суттєво сприяти» пом'якшенню наслідків зміни клімату або адаптації, не завдаючи значної шкоди людям («мінімальні соціальні гарантії») та іншим екологічним цілям. Діяльність, охоплена Таксономією, як правило, характеризується високими прямими викидами й, отже, великим потенціалом для пом'якшення наслідків зміни клімату[127].

В практичній діяльності транснаціональних проєктів застосування та очікуваний вплив таксономії може бути класифіковано як два основних типи програм (рис. 3.3). Перше застосування (додаток) призначене для оцінки кліматичної ефективності конкретних нових інвестицій, таких як нова електростанція, нове виробниче підприємство або нова будівля. Релевантним показником у разі нових інвестицій є частка капітальних витрат, пов'язаних із таксономією (CAPEX).

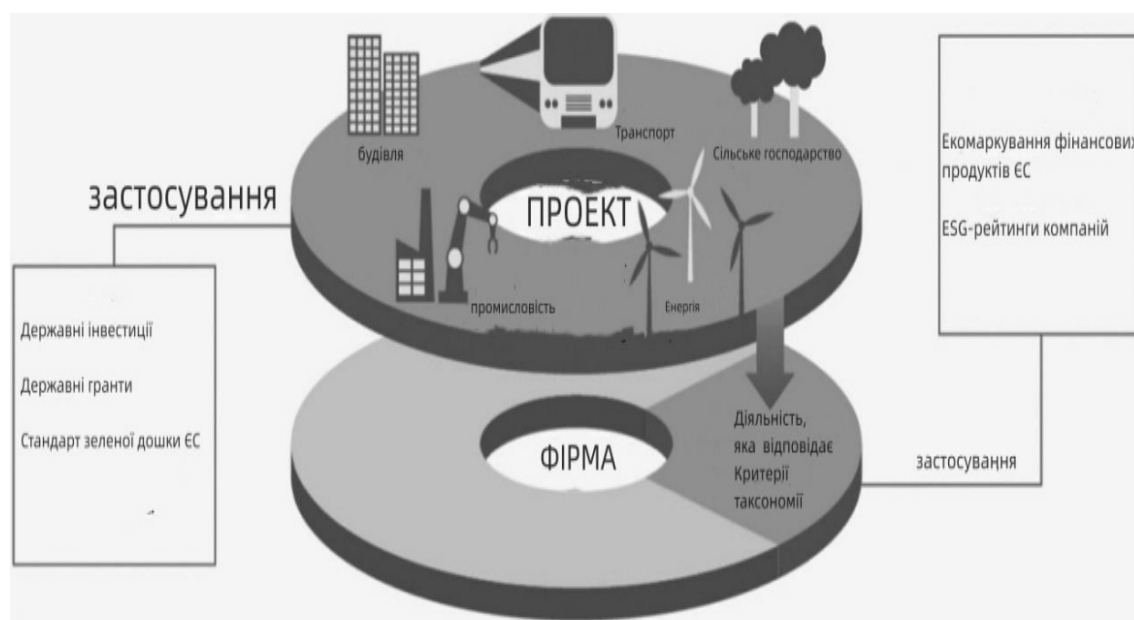


Рис. 3.3. Два варіанти (додатки) застосування таксономії

Джерело: [206]

Друга програма призначена для оцінки продуктивності окремої компанії або портфеля, наприклад, електростанцій, автопарків або будівель. Прикладами є

рішення інвестувати в акції компанії, інфраструктурний фонд чи фонд нерухомості, купити облігації, випущені компанією або надати кредит компанії. Відповідним показником у разі є частка виручки чи операційних витрат, що з таксономією (орех). Частка операційних витрат, прив'язана до таксономії, може мати значення для оцінки того, чи можуть бути досягнуті кліматичні цілі, встановлені окремими компаніями для їх відповідних установ [206].

У принципі, як зазначає Франческа Шутце, можливі різні канали, якими ширше розкриття інформації з урахуванням таксономії може сприяти декарбонізації економіки (рис.3.4).



Рис. 3.4. Три канали, що пов'язують таксономію зі скороченням викидів парникових газів

Джерело: [206]

Першим і найважливішим зв'язком між таксономією і скороченням викидів парникових газів є зниження вартості позикового й акціонерного капіталу більш екологічних компаній. Ці нижчі витрати на капітал можуть бути запропоновані безпосередньо урядами або державними банками, які пропонують пільгові кредити або гранти або обмежують державні інвестиційні програми інвестиціями, що відповідають таксономії. Таким чином, Таксономію можна використовувати як інструмент перевірки державних інвестицій або програм субсидування, щоб підтримати політичну мету переходу до кліматичної нейтральності.

Фірми з високою часткою активів або доходів, сумісних з таксономією, також можуть опосередковано отримувати вигоду від нижчої вартості капіталу через іншу оцінку ризиків на ринках капіталу. У літературі наводяться деякі дані про те, що фірми з кращими екологічними показниками несуть менші витрати на акціонерний капітал, ніж фірми, що піклуються про навколишнє середовище. У той час, як наслідки для позикового капіталу менш очевидні, Франческа Шутце показує, що довіра є важливим фактором пільгових умов фінансування «зелених» облігацій (рис.3.5).

Зосередження на фінансово-життєздатних проєктах	● Зосередження на менших проєктах для простішого фінансування (наприклад,масштабована сонячна та вітрова енергія); ● поступове припинення великих проєктів, які ризикують стати фінансово нежиттєздатними,таких як інвестиції у вугілля.
Підтримка партнерів BRI у вирішенні питань (державного)боргу	● Співпраця з відповідними національними та міжнародними установами, щоб полегшити борг та відновити місцеву економіку; ● Оцінка можливості обміну богу на природу для забезпечення екологічного відновлення.
Міжнародне співробітництво для спільного інвестування	● Підтримка проєктів тристороннього співробітництва; ● Диверсифікація джерел фінансування з метою прискорення фінансування та зменшення ризиків.
Найкращі стандарти екологічного та соціального менеджменту	● Застосування найкращих стандартів,згідно з керівництвом з екологічного розвитку для проєктів BRI для: 1)Оцінки впливу на навколишнє середовище(OBHC); 2)Екологічного менеджменту(EM).
Плани соціального та екологічного виведення з експлуатації низькоефективних активів	● Щоб уникнути репутаційних,соціальних і екологічних ризиків,пов'язаних з можливістю бути покинутими або законсурвованими. ● Проєкти,розробка та впровадження соціально та екологічно свідомих стратегій посупового виведення з виробництва.

Рис. 3.5. П'ятиетапна схема прискорення «зеленого» інвестування в проєкти BRI після COVID-19

Джерело: [206]

Крім того, логічно припустити, що висока частка діяльності, пов'язаної з таксономією, може також призвести до покращення фінансових показників та підвищення вартості компанії, тим самим стимулюючи керівництво компаній до

скорочення викидів. Фірми з кращими екологічними показниками можуть покращити фінансові показники за рахунок більш ефективного використання ресурсів.

Для розширення інвестицій BRI вперед, на наш погляд, доцільно рекомендувати ряд заходів (додаток П; табл.П.9). Виявлені прогалини та відмінності між китайським та міжнародним проєктним фінансуванням (додаток П; рис.П.1) можуть бути мінімізовані шляхом здійснення потрібних заходів:

- Зосередитись на якісному та прозорому ініціюванні проєктів, використовуючи широкий спектр механізмів ініціювання проєктів, таких як засоби ініціювання проєктів або розробники проєктів на ранній стадії.
- Посилити незалежний аналіз ризиків та виявлення ризиків на ранній стадії розробки проєкту, щоб краще розподілити ризики між відповідними партнерами.
- Посилити оцінку впливу на довкілля та соціальне середовище (ОВОСiCC) не тільки для отримання місцевої ліцензії на ОВОСС, але й для чіткого зниження екологічних та соціальних ризиків проєктів.
- Поліпшити управління механізмами спеціального призначення (SPV), щоб відобразити різні інтереси зацікавлених сторін проєкту та звести до мінімуму конфлікти інтересів шляхом забезпечення прозорих процесів, механізмів нагляду та контролю.
- Використовувати кілька джерел фінансування на різних етапах проєкту, від фінансування на ранній стадії через кредити, експортні кредити та акціонерний капітал до фінансування на пізніших стадіях, наприклад, через проєктні облігації або інституційні боргові фонди.
- Звести до мінімуму використання державних та корпоративних гарантій, вивчити різноманітні інструменти підвищення кредитоспроможності.
- Створити та впровадити систему екологічного та соціального управління, включаючи систему раннього попередження та механізм розгляду скарг, щоб мати можливість швидко реагувати на ризики та події послідовним та стратегічним чином.

- Регулярні та прозорі звіти про екологічні та соціальні показники, в ідеалі підготовлені незалежними консультантами та аудиторами.

3.3. Корпоративні транснаціональні моделі реалізації стратегічних глобальних бізнес-ініціатив китайських корпорацій

«Один пояс, Один шлях» можна розглядати як китаєцентричний проєкт створення принципово нової інноваційної мережі партнерств в Євразії із застосуванням надзвичайно широкого інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного та інноваційно-інтелектуального співробітництва. КНР, виступаючи як один з найбільших донорів і реципієнтів інвестицій, досягла таких результатів завдяки глибинним системним позитивним і результативним реформам в галузях економіки, збільшення добробуту своїх громадян, суспільному консенсусу щодо перспективи та віри людей у майбутнє країни в нових умовах її розвитку. Сьогодні, у постпандемічні часи, незважаючи на певне уповільнення темпів зростання, Китай не зупинив інвестиційної діяльності в країнах уздовж маршруту оголошеної Ініціативи «Один пояс, Один шлях». Це обумовлено надлишком інвестиційного ресурсу, лідерськими позиціями у світі за обсягом золотовалютних резервів (\$3,4 трлн), сприйняттям Китаю багатьма державами як стратегічного, зваженого і послідовного у довгостроковій перспективі партнера, а також грандіозними масштабами інноваційних інвестиційних проєктів потужних китайських корпорацій. Особливої уваги заслуговує інвестиційна активність китайської корпорації POWERCHINA, що дотримується нової філософії розвитку та «чотирьох напрямків» — світових кордонів науки та техніки, основного поля битви економіки, основних національних потреб, життя та здоров'я людей — і розглядає технологічні інновації як основу спільної роботи.

Взявши за основу чотири технологічні області, PowerChina приділяє особливу увагу п'яти основним потребам розвитку бізнесу, а саме гідроенергетиці,

виробництву електроенергії, видобутку піску, обслуговуванню міст та цифровій інтеграції екосистеми, а також веде бізнес у галузі чистої енергії, водних ресурсів та навколишнього середовища. зеленої та низьковуглецевої інфраструктури, високотехнологічного енергетичного обладнання та цифрового енергетичного будівництва. Компанія наголошує на підвищенні ефективності інноваційної системи, досягненні результатів інновацій, цифрову трансформацію, наукову систему та механізм, а також якість кадрів. Середньорічні інвестиції в наукові дослідження за останні три роки досягли приблизно 18,132 млрд юанів (2,687 млрд дол.), що становить близько 3% загальної виручки підприємства. PowerChina у своєму складі має 69 міжнародних різногалузевих компаній (як то PowerChina Guizhou Engineering Co., Ltd., PowerChina Real Estate Group Ltd., PowerChina Railway Construction Investment Group Co., Ltd., SEPCOIII Electric Power Construction Co., Ltd., Sinohydro Bureau 11 Co., Ltd. І т.д.), 9 науково-дослідних інститутів національного рівня, 116 науково-дослідних інститутів бере участь у 21 промисловому союзі має 112 національних нагород у галузі науки й техніки та 3192 провінційних та міністерських нагород за науково-технічний прогрес, 23 942 авторизованих патентів, керувала розробкою 578 технічних стандартів та брала участь у розробці 409 технічних стандартів у сукупності[93]

На сьогодні в країнах уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях» корпорація розгорнула низку значних і важливих для приймаючих сторін енергетичних проєктів, зокрема такі: проєкт морської вітрової електростанції Tra Vinh V1-2 потужністю 48 МВт (48 МВт) у В'єтнамі – це перший проєкт, який використовує режим ЕРС та отримав сертифікат комерційної експлуатації китайської компанії POWERCHINA на закордонних ринках; вітроенергетичний проєкт «Жанатас» (100 МВт) у Казахстані, що є ключовим проєктом китайсько-казахстанського співробітництва та найбільшим вітроенергетичним проєктом у Центральній Азії; вітряні електростанції Dawood (49,5 МВт) та Sapphire (49,5 МВт) у Пакистані .

Показово, що на відміну від своїх західних колег, китайський бізнес вміє прораховувати всі форс-мажорні ризики та однаково успішно отримувати прибуток як у країнах, що мають власну «специфіку», так і у стабільних розвинутих країнах.

Зауважимо, що далеко не всі країни уздовж маршруту BRI можуть дозволити собі відмовитися від глобальних інвестиційних потоків, що пропонуються китайськими партнерами, які стимулюють інновації та продуктивність, змінюють ланцюги створення вартості, створюють нові бізнес-одиниці та фінансові центри, докорінно трансформують економічну діяльність. Ці можливості сприятимуть розташуванню новітньої інфраструктури, інноваційних установ та бізнес-середовища, в яких їхні компанії та громадяни мають повною мірою брати участь [127].

Слідуючи логікою нашого дослідження розглянемо особливості використання китайськими компаніями транснаціональних інвестиційних моделей згідно з виявленими нами та математично аргументованих у попередніх розділах найбільш ефективних для країн, досвід співпраці з КНР яких також було нами розглянуто. Зокрема, йдеться про такі країни як Індія, Індонезія, В'єтнам, Пакистан, Казахстан.

У процесі нашого дослідження виявлено, що співпраця з китайською корпорацією Alibaba сприяла з одного боку, популяризації цифрового шовкового шляху КНР, а з іншого, стрімкому зростанню одного з найбільшого індійського фінансово-технологічного гіганту Paytm – India's Most-loved Payments App. Корпорація Tencent вклала кошти в індійські фірми технологічного навчання та платформу доставки продуктів замовникам. Корпорація Oppo Electronics India із вироблення та продажів смартфонів в Індії є дочірньою компанією китайського виробника BBK Electronics LTD. Протягом 2018-19 років виторг Oppo India склав понад 1,8 млрд дол.. Компанія планує поетапно інвестувати в Індію понад 250 млн дол. протягом наступних 5-10 років і вже створює виробничу базу для електронних компонентів у Нойді, штат Уттар-Прадеш.

Haier Electronics Group, яка керує виробництвом у Пуні, Махараштра, є інвестиційним холдингом, займається дослідженнями, розробкою, виробництвом та продажем пральних машин та водонагрівачів. Протягом 2018-2019 років її глобальний виторг склав 12,4 млрд дол. США.. Haier планує збільшити свій товарообіг в Індії до понад 1 млрд дол. США до 2022 року, розширивши власну мережу активів шляхом створення ще одного об'єкту в Нойді, штат Уттар-Прадеш .

Ключовий гравець в індустрії виробництва смартфонів в Індії Vivo Electronics протягом 2018-2019 років показав виторгу понад 1,5 млрд дол. США. Його індійські підприємства включають складальну лінію у Нойді, Уттар-Прадеш.

Найбільш інноваційно спрямована китайська транснаціональна технологічна компанія Huawei Technologies Co., Ltd. вже майже два десятиліття відіграє важливу роль в індійському телекомунікаційному секторі. Але Уряд Індії видав неофіційні укази місцевим телекомунікаційним компаніям, які забороняють їм вступати у співпрацю з китайськими постачальниками послуг, включаючи Huawei [146].

Xiaomi Corporation займає 30-відсоткову частку індійському ринку смартфонів, за нею слідують інші китайські бренди, такі як Vivo Communication Technology Co. Ltd., і Oppo Communication Technology Co. Ltd. Xiaomi та багато інших китайських компаній з метою задоволення потреб внутрішнього ринку відкрили виробничі потужності в Індії [204].

Китайські інвестиції в індійські стартапи та особливо технологічний сектор значно зросли за останні декілька років. Alibaba Group Holding Limited і Tencent Holdings Limited, найбільші китайські лістингові компанії, є акціонерами більш ніж дюжини індійських стартапів. Деякі з найбільших китайських венчурних компаній, таких як Qiming, CDH та Morningside, також здійснювали інвестиції в Індії на ранніх етапах розвитку відносин країн. Очікується, що зміна регулювання Індії у галузі ПП скоротить і без того обмежені джерела додаткового фінансування місцевих стартапів та мікро, малих та середніх підприємств, що активно розвивають інноваційні стратегії. Попри, що китайські компанії зіткнулися з великими труднощами під час інвестування в Індію, багато з них все ж таки успішно вийшли на індійський ринок та перетворилися на успішні місцеві компанії, реалізуючи переважно такі інвестиційні моделі як злиття та поглинання (ЗіП, М&А), Greenfield, державно-приватне партнерство (ДПП), серед них енергетика, технології та нерухомість є переважно інвестиціями у нові філії (2016 Xian Longi, 2016 Xuzhou Construction Machinery, 2019 Tsingshan Holding) а інші галузі (2018 Alibaba-Zomato, 2019 Tencent – Policybazaar, 2020 Dongbei Steel- KEC) — переважно придбання акцій (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Основні інвестиційні галузі Китаю та проєкти в Індії в період 2014-2020 років

Інвестиційна галузь	Сума інвестицій (млн дол. США)	Основний метод інвестування	Основні інвестиційні проєкти підприємства, (назва проєкту, роки реалізації)	стан виконання-завершено, зупинено, в процесі реалізації
Сільське господарство	510	M&A	2018 Alibaba-Zomato	завершено
Енергія	1590	Greenfield	2016 Xian Longi	завершено
Розваги	510	Greenfield	2016 Inspur Group	завершено
Фінанси	940	M&A	2019 Tencent – Policybazaar	завершено
Нерухомість	660	Greenfield	2016XuzhouConstructionMachinery	завершено
технології	1470	Greenfield	2015 Phicomm	завершено
Туризм	1270	M&A	2019 Trip.com-MakeMyTrip	завершено
метали	1310	Greenfield	2019 Tsingshan Holding	завершено
Здоров'я	1080	M&A	2017 Fosun- Gland Pharma	завершено
Транспорт	700	M&A	2020 Dongbei Steel- KEC	завершено
Інший	4800	—		

Джерело: [108]

У руслі нашого дослідницького інтересу, окремо проаналізуємо емпіричну ситуацію щодо застосування в рамках взаємин КНР-Індія означених інвестиційних моделей. вочевидь найбільш поширеною у світі глобальних інвестицій серед ТНК залишається інвестиційна модель ЗіП. З метою вивчення механізму реалізації даної інвестиційної моделі доцільно розглянути приклад придбання Paytm компанією China Ant Group, яка є фінансовою бізнес-компанією китайської корпорації Alibaba Company. Ant, провайдер мобільних платежів, який раніше був однією з найдорожчих приватних компаній у світі, розпочав масштабну реструктуризацію наприкінці 2020 року після того, як китайська влада зруйнувала його гучні первинні публічні пропозиції в Гонконзі та Шанхаї [157]. Зазначимо, що ще у 2018 році Ant Financial була найбільшою у світі компанією – єдинорогом і її ринкова вартість досягала 160 млрд дол. США.

Paytm (PayThrough Moblie), заснована у 2010 році, є платіжною системою електронної комерції та компанією цифрових гаманців в Індії, що належить і керується материнською компанією One97 Communications Ltd. Як найбільша в Індії платформа мобільних платежів, вона в основному надає індійським клієнтам такі послуги, як онлайн-купівлі товарів, перекази коштів, поповнення телефону та оплату комунальних послуг. Відколи Ant Group придбала Paytm у 2015 році, остання досягла значного прогресу, зважаючи, що, по-перше, кількість зареєстрованих користувачів Paytm зросла із близько 20 млн у 2015 році до 333 млн користувачів і 21 млн продавців, що еквівалентно майже половині індійських користувачів Інтернету і, по-друге, Paytm було включено в список як найбільше IPO в історії індійського ринку капіталу. Вартість IPO PayThrough Moblie склала 18.

Виходячи із зазначених характеристик результативності цієї корпорації, а також поглибленого вивчення умов її розвитку, нами визначено основні причини успіху придбання PayThrough Moblie компанією China Ant Group, до яких вважаємо за доцільне віднести такі:

1. Китайська компанія отримала фінансову ліцензію шляхом придбання акцій індійської Paytm в обхід дозволу та суворого нагляду індійського уряду над підприємствами, що фінансуються іноземними державами.

2. Поетапність інвестиційних дій Ant Financial в Індії передбачала: по-перше, вливання капіталу та володіння акціями; по-друге, передача досвіду і технологій; по-третє, надання послуг.

3. Можливість швидшого розвитку завдяки отриманню переваг основної технології та бізнес-моделі Ant Group (банки без відділень, спільноти кредитування в обхід банків; P2P кредитування, мобільні платіжні послуги краудфандинг, криптовалюти та роботи, які управляють грошима – «робото-едвайзери»).

4. Введення багатонаціонального капіталу (SoftBank, Berkshire Hathaway, Antfin, Alibaba, BlackRock) з інших країн, крім Китаю, для зменшення несприятливих чинників та політичних ризиків, що впливають із негативних змін у китайсько-індійських відносинах.

5. Своєчасність інвестування у придбання акціонерного капіталу Paytm відповідно до періоду бурхливого розвитку онлайн та мобільних платежів в Індії та прагнення уряду країни заохочувати мобільні платежі.

Зауважимо, що порівняно з іншими галузями, інтернаціоналізація фінансових установ є складнішою через обережне ставлення до іноземних фінансових установ та відповідне суворе регулювання урядами різних країн складних питань платежів і клірингу. Для іноземних компаній, безсумнівно, вкрай складно створити холдингову дочірню компанію для отримання фінансової ліцензії [227].

Інвестиції Ant Financial в Індії можна умовно розділити на три етапи: впливання капіталу та володіння акціями, передача досвіду, технологія та надання послуг (табл. 3.6).

Таблиця 3.6.

Придбання Alibaba Group Paytm і процес співпраці

Етап	Характерні дії
Перший етап	На першому етапі Ant Financial вийшла на індійський ринок мобільних платежів шляхом впливання капіталу та володіння акціями. У лютому 2015 року Ant Group придбала 25% материнської компанії Paytm One97 Communications. У червні 2015 року Alibaba безпосередньо інвестувала приблизно 600 млн дол.США в Paytm, завдяки чому загальна частка Alibaba та Ant Financial у Paytm становила 40%.
Другий етап	На другому етапі Ant Financial лише передає Paytm технічний досвід і надає рекомендації щодо бізнес-моделей, але не передає весь набір технологій. Через незрілу технологію Paytm вона не змогла задовольнити швидке зростання обсягів свого бізнесу, і виникло багато проблем, таких як серйозні проблеми в бізнесі за перекази між фізичними особами та великі втрати в бізнесі з платіжними гаманцями.
Третій етап	На третьому етапі, після періоду аналізу ринку, Ant Group вирішила використовувати технологію та послуги як основний спосіб співпраці вже в майбутньому періоду. Коопераційний метод виробництва технологій знижує технічні ризики, задовольняє потреби користувачів і дозволяє підприємствам швидко розвиватися.

Джерело: [227]

В проаналізованій нами моделі було застосовано прийом введення капіталу з третіх країн, крім Китаю, щоб зменшити вплив на підприємства через зміни в китайсько-індійських відносинах. Це стало можливим завдяки тому, що за Paytm

стоїть багато відомих інвестиційних компаній, зокрема Ant Group, Alibaba, Berkshire Hathaway та японська SoftBank Group.

Серед них Ant Group володіє 29,6% акцій через Antfin (Нідерланди) Holding B.V. (офшорна інвестиційна платформа Ant Group), яка є найбільшим великим акціонером до лістингу Paytm; SoftBank Group володіє 19,6%; Alibaba володіє 7,2% (рис.3.6). Крім того, серед інвесторів Paytm також є BlackRock, найбільша у світі компанія з управління державними фондами і Канадська комісія з інвестування пенсійного плану[144]. Залучення багатонаціонального капіталу зменшило несприятливі чинники та політичні ризики, що впливають зі змін у китайсько-індійських відносинах. Варто звернути увагу і на такий сприятливий чинник придбання акціонерного капіталу Paytm, як період бурхливого розвитку онлайн та мобільних платежів в Індії, населення якої становить 510 млн людей, а рівень покриття Інтернету на території Індії оцінюється приблизно в 35%, (з яких рівень проникнення становить 65% у міських районах і 20% у сільській місцевості). Уряд також рішуче підтримує розвиток безготівкових розрахунків.

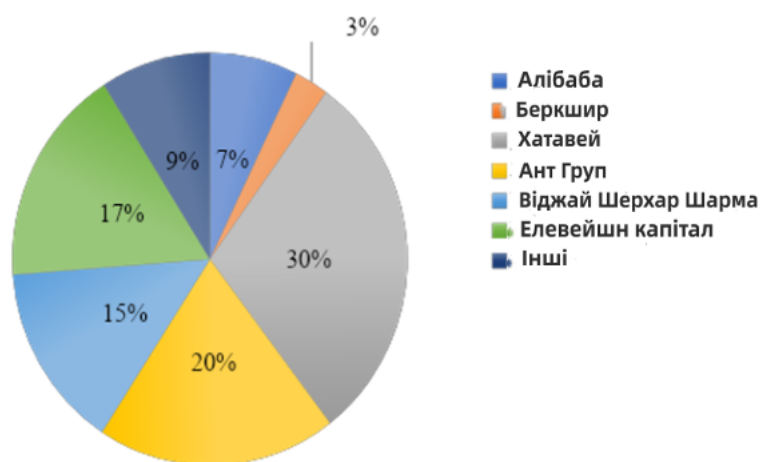


Рис. 3.6. Основні акціонери материнської компанії Paytm

Джерело: [93]

З метою вивчення механізму реалізації інвестиційної моделі «*грінфілд*» доцільно розглянути приклад інвестування компанії Oppo Communication Technology Co. Ltd. у «зелені поля» в Індії. Oppo Communication Technology Co. Ltd. — провідний світовий виробник смартфонів і постачальник послуг мобільного Інтернету, що була заснована у 2004 році в Китаї та функціонує у більш ніж 50 країнах і регіонах. OPPO має шість науково-дослідних інститутів і чотири науково-дослідних центри по всьому світу, у яких працює понад 40 000 співробітників. У 2020 році щорічні поставки OPPO сягнули 115,1 млн одиниць, що склало 9% ринку і забезпечило компанії входження в п'ятірку найбільших у світі [93].

Oppo Communication Technology Co. Ltd вийшла на ринок Індії у 2014 році та зайняла провідні позиції завдяки величезним інвестиціям у прокладку каналів і рекламу. Що стосується режиму входу інвестицій на індійський ринок, компанія OPPO застосувала складний покроковий механізм від торгівлі, виробництва OEM до прямого інвестування. На початку виходу OPPO на ринок Індії у 2014 році вона прийняла торгову модель експорту мобільних телефонів, вироблених у Китаї, до Індії. У 2015 році OPPO і ливарна компанія Foxconn досягли співпраці з метою створення виробничої лінії на індійському ринку для місцевого виробництва. Зі збільшенням частки ринку OPPO в Індії місцеве виробництво дозволило заощадити тарифні витрати. OPPO почала інвестувати та будувати заводи в Індії, завершивши перехід від контрактного режиму OEM до режиму прямих іноземних інвестицій. У 2016 році OPPO інвестувала 400 млн дол. США в придбання 100 акрів землі в Нойді, досягла великих успіхів у незалежній роботі, що є моделлю нового будівництва[87]. Згідно з даними, оприлюдненими Canalys у третьому кварталі 2020 року, OPPO і realme (бренд OPPO) разом склали 29,5% ринку Продажів смартфонів в Індії, обігнавши Xiaomi та посівши перше місце. На наш погляд, основними причинами успішного інвестування OPPO у зелені поля в Індії можна вважати такі:

1. Індія на тлі високої чисельності працездатного населення має низький рівень оплати праці та більший ринковий попит, що зменшує витрати та відповідно підвищує ефективність інвестування в Індію.

2. Попри жорстку рестриктивну політику уряду стосовно закордонних інвестицій, в країні у 2014 році прийнята стратегія «Зроблено в Індії», заходами якої є сприяння інвестиціям, стимулювання інновацій, захист прав інтелектуальної власності, створення першокласної виробничої інфраструктури й інвестування у будівництво заводів.

3. У інвестиційному парку буде вироблено макет виробничого ланцюга, а також буде побудована складніша виробнича лінія для реалізації всебічного виробництва.

4. Використовуючи проблему Індії із забезпеченням робочими місцями, ОРРО обрала стратегію переважного найму місцевих працівників і проводить їх навчання, щоб зменшити політичні ризики та культурні відмінності.

Загалом середня заробітна плата індійських робітників становить третину від китайської, а чисельність населення Індії поступово перевищуватиме показник Китаю. індійський уряд запропонував заради залучення іноземних інвестицій для будівництва заводів в Індії :стратегію «Зроблено в Індії» (перетворити Індію на глобальний центр дизайну та виробництва; сприяння інвестиціям, стимулювання інновацій, захист прав інтелектуальної власності та створення першокласної виробничої інфраструктури

Компанія ОРРО має технічні переваги дизайну мобільних телефонів, досліджень і розробок, виробництва тощо, інвестиції та будівництво заводів можуть зменшити технічні ризики. ОРРО вже створила незалежну фабрику в Китаї та має власні високі стандарти якості, стандартів виробництва та стандартів тестування виробництва мобільних телефонів. Ливарний цех не може повністю задовольнити свої виробничі потреби. Місцевий рівень виробництва в Індії є відсталим, а місцеві виробничі лінії та запчастини не можуть відповідати вимогам компанії. ОРРО все ще потребує імпорту деталей для виробництва з Китаю, а метод виробництва в Індії все ще рахується на папері як проста збірка. У відповідь на цю ситуацію ОРРО буде приймати активну участь в індійській промисловості. [170].

З точки зору управління персоналом, ОРРО в основному наймає місцевих працівників і проводить навчання, щоб зменшити політичні ризики та культурні

відмінності, такі як проблеми з візами, спричинені складними китайсько-індійськими відносинами. Отже, певною мірою зменшити політичні ризики та культурні відмінності.

Розглядаючи інвестиційну модель державно-приватного партнерства (PPP) варто вивчити досвід поширення її механізму в країнах, що приєдналися до ініціативи створення економічного поясу Шовкового шляху і морського Шовкового шляху 21-го століття «Один пояс, Один шлях», зокрема, в Індії [46].

Починаючи з 2004 р., ДПП активно застосовується у країнах Азії — Китаї, Індії, Японії (на Китай припадає понад 10 % світових інвестицій у ДПП. Аналіз досвіду реалізації проєктів показує, що серед країн, що розвиваються, перше місце за кількістю проєктів ДПП займає Китай, де було реалізовано 931 проєкт, друге місце — Бразилія (467 проєкти), третє — Індія (380 проєкти). Лідером за обсягом інвестицій у зазначені проєкти є Бразилія з загальним обсягом інвестицій 270,346 млн дол., на другому місці — Індія (158,397 млн дол.), на третьому місці знаходиться Китай (111,806 млн дол.). Перші проєкти залучення приватного капіталу у виробничу інфраструктуру Китаю були пов'язані з будівництвом платних автомобільних доріг, портів та електростанцій. Основним завданням таких проєктів було вивчення можливості залучення іноземного капіталу на умовах концесій [37].

Уряд Індії планує лібералізацію ДПП та приватних інвестицій, що надасть нові можливості для розвитку суміжних галузей і підприємств із пріоритетом у розвитку перетворювання відходів у енергію, модернізації систем каналізації та інших галузей. В той самий час, у 2019 році міністр фінансів Індії Сітхараман на бізнес-самміті India Economic Times, що відбувся в Мумбаї, заявив, що Індія розпочне п'ятирічний план будівництва інфраструктури та інвестує понад 100 трлн рупій (1,39 трильйона дол.), протягом наступних п'яти років [145]. Індійська сторона сподівається, що китайські підприємства-учасники ДПП скористаються можливістю посилити комунікацію та співпрацю з індійською стороною у будівництві інфраструктури в Індії, завдяки відносно сильним порівняльним перевагам в ліквідному капіталі, обладнанні, технологіях та управлінні. Компанія

Shanghai Tunnel Engineering Co., Ltd. (надалі - Tunnel Shares) працює в Індії протягом 10 років і завдяки своїм передовим технологіям та концепціям управління завоювала визнання та репутацію в місцевих жителів, а також створила бренд китайських підприємств у сфері залізничного транзитного будівництва в Індії. У 2016 році компанія виграла тендер на будівництво частини 27-ї секції третьої черги Нью-Делійського метрополітену загальною протяжністю 5 кілометрів і вартістю близько 1,27 млрд юанів. Третя фаза проєкту метро Нью-Делі складається з двох тендерних ділянок, в основному включає 5 станцій метро та двоколіїний 5-кілометровий будівельний тунель.

Нещодавно China Metallurgical Group підписала два послідовних контракти на індійському ринку, а саме 1,8 млн тонн ЕРС-проєкту пелет Індії Vedanta Electric Steel та 350 000-тонний проєкт ЕР для коксової печі з утилізацією тепла від India Longta Mining [145]. Перший контракт з 2021 року, коли MCC International виграла тендер на 1,8 млн тонн ЕРС проєкту пелет Vedanta Electric Steel в Індії. Vedanta Group є зареєстрованою компанією в Лондоні (Великобританія) і в основному займається розвідкою, видобутком і переробкою корисних копалин. ESL Steel Limited, дочірня компанія Vedanta Group, планує побудувати в районі Бокаро в Джаркханді новий пелетний завод з річним випуском 1,8 млн тонн. Проєкт включає проєктування, постачання, будівництво та введення в експлуатацію. Другий контракт пов'язаний із компанією China Metallurgical International, що виграла тендер на проєкт ЕР для коксової печі з рекуперацією тепла 350 000 тонн компанії Longta Mining в Індії. Longta Mining Company є флагманською компанією Longta Group, яка є комплексною групою сталеливарних підприємств, що займається видобутком, будівництвом, енергетикою, виробництвом цементу та сталі. Проєкт розташований у Чаліямі, Джаркханд, Індія. MCC International надає власнику передову коксову піч з утилізацією чистого тепла. Обсяг проєкту включає проєктування коксової печі, обладнання та постачання вогнетривкої продукції, інструкції з монтажу та введення в експлуатацію.

Слід зазначити, що така багатовимірна інноваційна модель ДПП в рамках регіонального транснаціонального співробітництва дозволить країнам Євразії

розширити геоеконімічний простір для розвитку шляхом формування наступних напрямків (коридорів): транспортний коридор, енергетичний, торговий, інформаційний, науково-технічного співробітництва, аграрного освоєння, туристичного розвитку, безпеки та політичної взаємодії.

Не меншої уваги заслуговує вивчення процесів інвестиційної взаємодії з великими індонезійськими компаніями в рамках реалізації Ініціативи BRI.

В основному Китай здійснює інвестування через ТНК. Серед китайських підприємств, які інвестують безпосередньо в Індонезію, домінують китайські державні великі та середні підприємства, поступово інвестують малі та середні приватні підприємства. На даному етапі понад 1000 фінансованих Китаєм підприємств інвестували в Індонезію, а кількість китайських працівників, які працюють в Індонезії, перевищила 25 тисяч осіб. Кілька великих державних підприємств інвестували в розвідку ресурсів Індонезії та глобальний розвиток енергетики, наприклад CNOOC і Sinochem. У сфері транспорту та логістики найбільший через морський міст в Індонезії, міст Сурабая-Мадуро, був взятий під заставу спільного підприємства, створеного China Harbour Construction та China Road and Bridge Corporation.

Power Construction Corporation of China, Ltd. вийшла на індонезійський ринок і відкрила представництво в Індонезії в 1995 році, вигравши тендер на відновлювальні роботи на греблі Джатилухур. А вже у 2020 році зареєстровано компанію POWERCHINA Indonesia (PT POWERCHINA Indonesia). За останні 20 років POWERCHINA взяла водоохоронні та енергетичні проєкти як основний бізнес на індонезійському ринку та поступово розширилася до залізниці, житлового будівництва, піщано-кам'яних заповнювачів, постачання бетону та інших областей. Нині він сформував інтегрований потенціал розвитку планування, проєктування, будівництва, інвестицій та експлуатації. До кінця 2021 року POWERCHINA мала 23 дочірні компанії, що працюють в Індонезії, і вона реалізувала понад 135 проєктів із загальною вартістю контрактів понад 11,3 млрд дол. США, 23 з яких все ще перебувають у стадії будівництва. POWERCHINA брала участь у 5 проєктах прямого інвестування з обсягом інвестицій 950 млн дол. США. До знакових

проектів входять проєкт високошвидкісної залізниці Джакарта-Бандунг, гідроелектростанція Батанг Тору, проєкт греблі Джатигеде, проєкт плавучої сонячної батареї Чирата, вугільна електростанція Бенгкулу, вугільна електростанція Сулут-3 і т. д. Гідроелектростанція. Проєкт греблі Джатигеде є одним із ключових проєктів економічного та торговельного співробітництва між Китаєм та Індонезією. Cirata Photovoltaic Project – перша плавуча фотоелектрична установка в Індонезії.

Одним із проєктів ДПП в Індонезії є вугільна парова електростанція Sulut-3 потужністю 2×50 МВт розташована в Манадо, провінція Північний Сулавесі. Цей проєкт є спільним проєктом Sinohydro Corporation Limited та PT Teknik Lancar Mandiri як ЕРС-підрядників.

У 2019 році Huawei та індонезійський телекомунікаційний оператор PT XL Axiata Tbk оголосили про співпрацю для створення першої мінімалістської мережі 5G Ready у Південно-Східній Азії; у червні того ж року ZTE та індонезійський оператор цифрового зв'язку Telkom уклали співпрацю та підписали відповідний Меморандум про взаєморозуміння. В останні роки видатні приватні компанії, такі як Tencent, Alibaba, JD.com та інші китайські гіганти електронних технологій, також потрапили в Індонезію, щоб інвестувати в місцеві інтернет-стартапи [166].

У 2018 році Tencent і JD.com інвестували 1,2 млрд дол. США в Go-Jek, місцеву компанію з обслуговування автомобілів в Індонезії, щоб допомогти їй вийти на ринок Південно-Східної Азії. Прихід китайських технологічних гігантів сприяв розвитку місцевої цифрової економіки в Індонезії, приносячи технології в Індонезію та створюючи робочі місця.

Основні моделі китайських компаній, які інвестують в Індонезію, включають транскордонні злиття та поглинання, greenfield та моделі державно-приватного партнерства. Розглянемо найбільш показові з них.

У 2006 році ICBC підписала угоду про купівлю-продаж акцій з акціонерами Halim Bank про придбання 90% акцій банку за приблизно 22 млн дол. США. Згодом Halim змінив назву на Industrial and Commercial Bank of China (Indonesia) Co., Ltd. і відкрив свою діяльність у листопаді наступного року. До кінця 2020 року

у банку було 15 відділень (з ще 3 філіями) у семи індонезійських провінціях, а саме Джакарта, Західна Ява, Східна Ява, Північна Суматра, острови Ріау, Східний Калімантан і Південний Сулавесі, кількість співробітників досягла 619 людей.

У 2016 році був офіційно введений в експлуатацію перший новий проєкт SDIC, виробнича лінія першої фази SDIC Indonesia Cement Project. Це перший закордонний проєкт спільного підприємства Державної корпорації розвитку та інвестицій, яка бере участь в ініціативі «Один пояс, Один шлях» та Anhui Conch Cement Co., Ltd. Економіка східної частини Індонезії слаборозвинена, в регіоні немає цементних заводів, а ціна на цемент залишається високою, що заважає будівництву та розвитку місцевої інфраструктури [154].

Серед моделей ДПП для підприємств, що фінансуються Китаєм, вирізняється проєкт високошвидкісної залізниці Джакарта-Бадунг в Індонезії - першої швидкісної залізниці зі швидкістю 350 кілометрів на годину, побудованої за китайськими стандартами та технологіями поза межами Китаю. Основна лінія проєктної лінії має загальну довжину 142,3 км, на всій лінії спроектовано 4 станції. Розвиток проєктної роботи відбувався за наступними етапами: 1. Китайський консорціум підприємств на чолі з China Railway International Co., Ltd., дочірнім підприємством China National Railway Group Co., Ltd. та індонезійський консорціум підприємств створюють спільне підприємство, кооперативне будівництво та управління. 2. 16 жовтня 2015 року Indonesia China High-speed Railway Co., Ltd. (KCIC) була зареєстрована в Індонезії. 3. 4 квітня 2017 року Indonesia China High-speed Railway Co., Ltd. та консорціум високошвидкісних залізничних підрядників офіційно підписали генеральний контракт (EPC) на проєкт високошвидкісної залізниці Джакарта-Бадунг у Джакарті. 4. 14 травня 2017 року, за свідченням глав держав Китаю та Індонезії, Китайський банк розвитку та Indonesia-China High-speed Railway Co., Ltd. офіційно підписали кредитну угоду для фінансування проєкту високошвидкісної залізниці Джакарта-Бадунг в Індонезії.

5. 29 грудня 2021 року швидкісна залізниця Джакарта-Бадунг в Індонезії офіційно вийшла на стадію прокладання колії [221].

Розглядаючи корпоративні транснаціональні моделі реалізації стратегічних

глобальних бізнес-ініціатив китайських корпорацій у країнах уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях», необхідно в перелік досліджуваних країн включити В'єтнам, мотивація співпраці з яким викликана перевагами інвестиційної привабливості, зокрема: по-перше, політична ситуація являється стабільною, економіка має тренд зростання, керівні структури В'єтнаму мають потужні можливості управління, а політика є безперервною, зосереджена на економічному будівництві; по-друге, вартість робочої сили відносно низька; по-третє, географічне розташування та наявність берегової лінії протяжністю 3260 кілометрів, численних портів та зручне транспортне сполучення; по-четверте, інвестиційне законодавство В'єтнаму є відносно ліберальним і досконалим, що надає іноземним інвесторам більш повні основні юридичні гарантії; по-п'яте, ступінь відкритості для зовнішнього світу є відносно високим. В'єтнам підписав або підтримує 17 угод про вільну торгівлю. Інвестори можуть використовувати платформи вільної торгівлі, такі як Економічне співтовариство АСЕАН та Зона вільної торгівлі Китаю [117].

Китай відіграє важливу роль у будівництві інфраструктури електроенергетики В'єтнаму як партнерської країни у реалізації проєкту BRI. Останніми роками уряд В'єтнаму заохочував інвестиції в енергетику, відтак проєкти з вітро-, фотоелектричної та вугільної енергетики стабільно розвивалися. За даними Fitch Solutions, у 2020-2021 роках десятку провідних енергетичних проєктів у В'єтнамі в основному очолюють компанії з Китаю, Данії, Японії, США та інших країн. З 2018 року по першу половину 2021 року Китай і В'єтнам підписали 122 енергетичні проєкти. Серед них найбільша кількість вугільних електростанцій у В'єтнамі, здійснена China Hydropower Construction Group International Engineering Co., Ltd. на 2,25 млрд дол. США. У грудні 2020 року міжнародна компанія Energy China Gezhouba та акціонерне товариство з будівництва та торгівлі В'єтнаму підписали контракт ЕРС на проєкт морської вітрової електростанції потужністю 350 МВт у Соц Транг, В'єтнам, на суму контракту 700 млн дол. США. Інший масштабний енергетичний проєкт після контракту ЕРС щодо вітроенергетичного проєкту – «Приливний вітер».

Китай відіграє важливу роль у будівництві транспортної інфраструктури В'єтнаму. За останні три роки Китай і В'єтнам підписали ряд проєктів співпраці в галузі транспорту, що охоплюють різні галузі, такі як будівництво автомобільних доріг, залізничний транзит і порти. З 2019 р. по 2021 р. Китай підписав 6 нових транспортних проєктів у В'єтнамі загальною вартістю 400 млн дол. США. Серед них China Railway Sixth Bureau Group Co., Ltd. і Залізничне бюро Міністерства транспорту В'єтнаму підписали проєкт міської залізниці в Ханой, столиці В'єтнаму, на контрактну вартість 330 млн дол. США, що є найбільшою вартістю контракту між Китаєм та В'єтнамом за останні три роки. крім того, Sinosteel та Shandong Road and Bridge Group відповідно підписали проєкт міжнародного круїзного порту першої фази проєкту півострова Сайгон у місті Хошимін, В'єтнам, та проєкт EX-9 швидкісної автомагістралі Ханой-Хай Фонг у В'єтнамі. Китай володіє провідними у світі інфраструктурними технологіями та багатим практичним досвідом.

Як показали наші спостереження, основні моделі китайських компаній, які інвестують у В'єтнамі, включають транскордонні злиття та поглинання, інвестування на ринках та моделі ДПП. Серед інвестицій у В'єтнамі моделі ДПП зосереджені в основному в транспорті; електростанціях та передачі електроенергії; системах громадського освітлення, питної води, дренажних системах, системах переробки та очищення сміття та стічних вод; парках, автостоянках; офісних приміщеннях, квартирах, будівництві доступного житла; медичному обслуговуванні, освіті, навчанні, культурі та спорті, туризмі, науці й технології, гідрометеорологія, комунікаційні технології; комерція і торгівля, міста, економічні зони, промислових парках, комунікаційних технологіях, хай-теку, інкубаційних базах, базових технологіях, комплексних допоміжних засобах для малого та середнього підприємництва; розвитку сільського господарства, послугах з виробництва та переробки сільськогосподарської продукції, збуті сільськогосподарської продукції тощо.

На цей момент фінансовані Китаєм підприємства мають 3 проєкти ВОТ у В'єтнамі, і вони зосереджені в галузі теплоенергетики. Проєкт ВОТ на вугільній електростанції Він Тхань фази I в провінції Бінх Тхуан має загальні інвестиції в

розмірі 1,75 млрд дол. США, загальну встановлену потужність 1,2 млн кіловат і річну потужність виробництва електроенергії 8 млрд кВт год. Три дочірні енергетичні компанії China Southern Power Grid володіють 55% акцій електростанції, China Power International володіє 40% акцій, а Vietnam Coal Mining Industry Corporation володіє 5% акцій. Два блоки електростанції були підключені до мережі для виробництва електроенергії у 2018 році. Термін концесії проекту – 25 років.

Проект BOT для вугільної електростанції прибережної фази II розташовано в прибережному окрузі провінції Травін. Проект з терміном франшизи 25 років інвестується та будується малайзійською холдинговою компанією Janakuasa спільно з China Huadian Engineering та іншими учасниками, а Huadian Engineering відповідає за будівництво ЕРС. Зараз проект знаходиться на стадії розробки.

У лютому 2021 року розпочав реалізацію проєкт на основі «грінфілд» інвестицій щодо будівництва заводу Goertek (виробничий) площею 40 га із загальним обсягом інвестицій 100 млн дол. США та проектним випуском понад 381 млн виробів на рік, в основному з виробництва електронних компонентів, мережевого обладнання, мультимедійних аудіопродуктів тощо. Goertek Co., Ltd. була зареєстрована в Управлінні промисловості та торгівлі Вейфана 25 червня 2001 року.

Наші спостереження доводять, що на ринку В'єтнаму китайські транснаціонали найчастіше використовують таку модель інвестування як транскордонні злиття та поглинання. Наприклад, заснована в 1981 році, TCL Group Co., Ltd. є однією з провідних у світі груп споживчої електроніки з трьома зареєстрованими компаніями: TCL Group, TCL Multimedia Technology і TCL Communication Technology. Це велике державне холдингове підприємство, яке займається розробкою, виробництвом і продажем побутової техніки, інформаційної, комунікаційної та електротехнічної продукції, інтегруючи технології, промисловість і торгівлю. У 1999 році компанія придбала підприємство з іноземними інвестиціями Dongnai Electronics Co., Ltd., в'єтнамського виробника кольорових телевізорів, і офіційно заснувала свій перший закордонний філіал у

В'єтнамі в жовтні 1999 року. Заводська база компанії була відкрита в жовтні 1999 року, розташована в Донг Най, В'єтнам, із заводською площею 10 000 квадратних метрів і річною виробничою потужністю 10 000 ліній виробництва кольорових телевізорів TCL. До 2009 року в компанії було 300 співробітників. Частка ринку TCL TV у 2000 році становила 5%. Після року роботи TCL TV становила 9,5% частки ринку в жовтні 2001 року, а прибуток TCL становив 10 000 дол. США. У 2018 році продажі TCL у В'єтнамі швидко зросли в порівнянні з попереднім роком, і тепер TCL став четвертим за величиною телевізійним брендом у В'єтнамі.

У полі нашого дослідницького інтересу також лежить транснаціональна інвестиційна активність всіх учасників BRI, що вимагає емпіричної аналітичної оцінки та відповідної характеристики основних проєктів, проінвестованих китайськими компаніями у Пакистані (табл.3.7).

Таблиця 3.7

Основні інвестиційні проєкти китайських компаній у Пакистані в рамках BRI

Назва проєкту	Сума інвестицій млрд дол. США	Підприємство	Час завершення
Проєкт вугільної електростанції Сахівал	1.8	Huaneng Shandong Power Generation Co., Ltd.	2017
Проєкт вугільної електростанції порту Касим	2.085	POWERCHINA	2018
Міжнародний аеропорт Ісламабада	0.77	Третє бюро Китайської будівельної групи	2018
45% акцій Telenor Microfinance Bank	0,185	Ant Financial	2018
Проєкт реконструкції та розширення II етапу Каракорумського шосе (Харві посилання на Tascot)	1.3	Китайська комунікаційна будівельна компанія	2019
Karot720M	1.65	Група Три ущелини	2020
Ядерний енергетичний проєкт Карачі K2, K3	9.6	Китайська національна ядерна корпорація	2020
Будівництво та експлуатація порту Гвадар	1.62	China Overseas Port Holdings Limited	2020
Ruyi Massoud Textile Industrial Park	2,0	Shandong Ruyi Technology Group Co. Ltd.	2021

Джерело: доповнено автором на основі[207].

Як свідчать отримані нами з офіційних джерел у процесі дослідницької роботи дані, найбільші транснаціональні проєкти були пов'язані з інфраструктурою і мали обсяги інвестицій в діапазоні від 50 млн дол. США (коли у травні 2011 року Промислово-комерційний банк Китаю інвестував у створення двох філій у Пакистані -Карачі та Ісламабаді) і до 9.6 млрд дол. США (Китайська національна ядерна корпорація вклала у 2020 році у ядерний енергетичний проєкт Карачі K2, K3). Також у вересні 2011 року United Energy Group, компанія, що перебуває на біржі Гонконгу, контрольована Oriental Group, успішно придбала всі активи. Фактичний загальний обсяг інвестицій перевищив 1 млрд дол. США.

Вважаємо за доцільне акцентувати на окремих проєктах транснаціонального злиття і поглинання, зреалізованих Китаєм на території Пакистану в рамках BRI. У березні 2018 року Ant Financial інвестувала 184,5 млн дол. США в придбання 45% акцій TMB (Telenor Microfinance Bank), дочірньої компанії норвезької Telenor Group в Пакистані. З розвитком китайсько-пакистанського економічного коридору китайські інвестиції в Пакистан продовжують зростати. Shuangxing Tire інвестувала 220 млн дол. США у 2019 році для підписання угоди про спільне підприємство з Pakistan MSD Tire & Rubber Company та Daewoo Bus Service для створення спільного підприємства з виробництва шин; Chaoyang Langma Tire підписала угоду про спільне підприємство з Pakistan Servis Industries, плануючи інвестувати 250 млн дол. США на будівництво шинного заводу.

Shandong Ruyi Technology Group Co. Ltd. — китайський гігант із виробництва текстилю та одягу зі значним інтересом у Європі, володіє контрольним пакетом акцій швейцарського бренду одягу та шкіри Bally, очолює SMCP, материнську компанію низки доступних брендів класу люкс, у тому числі Claudie Pierlot, Maje та Sandro. Shandong Ruyi також володіє Aquascutum та Renown Inc. Shandong Ruyi Technology Group повністю використовує міжнародні та внутрішні ринки, інтегрує глобальні ресурси та поширюється на обидва кінці промислового ланцюга, досягаючи подальшого розвитку.

Формування моделі вертикального промислового ланцюга стала інноваційним текстильним та швейним підприємством з двома повними

промисловими ланцюгами прядіння вовни та бавовни. Shandong Ruyi Technology Group, яка для розширення промислового ланцюга та отримання низки конкурентних переваг за низькою ціною, повністю розпочала свої інвестиції в текстильну та енергетичну галузі в Пакистані з 2013 року із перспективою інвестувати 2 млрд дол. США. Проєкт офіційно розпочато та буде запущено у виробництво, як заплановано; новий парк текстильної та швейної промисловості Faisalabad Ruyi Masood і проєкт електроенергії 2×135 МВт. Ruyi Massoud Textile Industrial Park побудує текстильний індустріальний парк з інтегрованим ланцюгом постачання енергії від прядіння, фарбування, ткацтва, обробки, високоякісних тканин, одягу до складування та логістики. Проєкт отримав багатоканальну підтримку від Промислово-комерційного банку Китаю, Китайсько-пакистанського інвестиційного фонду, близькосхідного інвестиційного фонду та пакистанських фінансових установ, став популярним інвестиційним проєктом і типовим прикладом вдалого поєднання промисловості, міжнародного промислового і фінансового капіталу.

Уряд Пакистану отримав від китайських компаній пропозицію викупити за \$1-1,5 млрд контрольний пакет акцій Pakistan Steel Mills Corporation – найбільший у Пакистані металургійний комбінат, який повністю належить уряду країни. Завод виробляє різні види металопродукції, зокрема чавун, незавершені вироби (заготовки), сталевий прокат, який пройшов гарячу або холодну обробку, а також оцинкований сталевий прокат. Виробничі потужності підприємства – 1,1 млн т сталі на рік. Вони можуть бути збільшені до 3 млн т на рік. Щоб відновити роботу підприємства, PSMC створив приватну дочірню компанію Steel Corp. Пакистанська державна комісія з приватизації очікує, що потенційний інвестор придбає 51-74% активів Pakistan Steel Mills Corp разом з контролем над підприємством. Приватизація пакистанських сталеливарних заводів є життєво важливою для економічного зростання країни.

Окремо звернемо увагу на так звані «грінфілд» інвестиційні моделі, зреалізовані Китаєм на території Пакистану в рамках BRI. Зокрема, можна говорити про гідроелектростанцію Карот на річці Джелум у провінції Пенджаб,

Пакистан, із загальною встановленою потужністю 720 000 кіловат і загальним обсягом інвестицій 1,74 млрд дол. США, що стала найбільшим проєктом гідроенергетики нового типу, інвестованим і побудованим китайською компанією за кордоном, а також першим інвестиційним проєктом гідроенергетики, написаним у спільній заяві урядів Китаю та Пакистану. Зараз будівництво електростанції завершено приблизно на 95%, і очікується, що всі блоки будуть введені в експлуатацію вже у 2023 році. Після завершення проєкту Карот середнє річне вироблення електроенергії становитиме 3,2 млрд кВт-год, що забезпечить Пакистану конкурентоспроможне постачання чистої енергії, задовольнить потреби в електроенергії 5 млн місцевих жителів і ефективно усуне проблему дефіциту електроенергії в Пакистані. Після введення всіх блоків в експлуатацію очікується економія близько 1,4 млн т стандартного вугілля та зменшення викидів вуглекислого газу приблизно на 3,5 млн т.

Звернемо увагу, що за програмними матеріалами Ініціативи «Пояс і шлях», однією із бажаних форм інвестиційної співпраці Китайської сторони із партнерами уздовж маршруту, є державно-приватні партнерства (ДПП), що стає спонукальним мотивом до виявлення в площині комунікації Китаю і Пакистану відповідних інвестиційних проєктів. Зокрема, проєкт вітроенергетики Sachar потужністю 50 МВт в Пакистані (район Цзіньпін, провінція Сінд), із загальною сумою інвестицій 130 млн дол. США став першим енергетичним проєктом BRI. Проєкт повністю належить пакистанській групі Habib для створення проєктної компанії Sachar Energy Development Co., Ltd. Sachar Energy підписала угоду про закупівлю електроенергії з Федеральним органом закупівель електроенергії Пакистану. China Hydropower Engineering Consulting Group Co. Ltd., дочірня компанія China Power Construction Corporation, підписала угоду про генеральний підряд із Sachar Energy Company і довірила дочірню компанію China Power Construction Corporation. За будівництво та експлуатацію проєкту відповідає East China Survey and Design Research Institute Co., Ltd.. 15 лютого 2015 року компанія Sachar Energy Company та Промислово-комерційний банк Китаю підписали в Пекіні угоду про проєктну позику. Проєкт розпочався 11 грудня 2015 року, а комерційна експлуатація — 10

квітня 2017 року. У проєкті використовуються 33 вітрогенератори Goldwind потужністю 1,5 МВт з річною потужністю виробництва електроенергії близько 136,5 ГВт-год.

Проєкт вітроенергетики Sachar потужністю 50 МВт в Пакистані є одним із 14 пріоритетних проєктів реалізації китайсько-пакистанської енергетичної співпраці та високо цінується як Китаєм, так і Пакистаном. Підписання проєктної кредитної угоди знаменує початок першого фінансування проєкту китайсько-пакистанського економічного коридору та розпочинає розробку та будівництво нових енергетичних проєктів уздовж «Один пояс, Один шлях».

Зауважимо, що політика Пакистану підтримує впровадження моделі ДПП. З метою подальшого покращення структури електроенергетики та підвищення ефективності використання енергосистеми урядом Пакистану для залучення інвесторів у сектор вітроенергетики сформовано відповідні умови та правові підстави, зокрема: 1) використовувати моделі ДПП ВОО або ВООТ у галузі вітроенергетики для повного залучення приватних інвестицій з терміном експлуатації не менше 20 років; 2) закупівля всієї виробленої електроенергії Федеральним органом закупівель електроенергії Пакистану; 3) уряд дає контрольну вартість вітрових ресурсів і ділить ризики з інвесторами; 4) ціна електроенергії обговорюється відповідно до інвестиційних витрат різних інвесторів [115]; 5) з точки зору податкової політики, уряд забезпечує безподаткову преференційну політику, як звільнення від сплати митних зборів та податку на споживання, звільнення від плати за використання ресурсів, придбання землі та низької орендної плати.

Подальша логіка нашого дослідження вимагає розгляду та аналітичної оцінки практики застосування основних інвестиційних моделей китайських компаній, що інвестують в Іран, зокрема транскордонних проєктів злиття та поглинання. Попри тривалу стурбованість щодо суперечливої угоди з Китаєм, Пекін запропонував Тегерану життєво важливу економічно-політичну «дорогу життя» [64]. Через глобальний спалах Covid-19 у 2019 році Китай значно скоротив свої інвестиції в

Іран, і як наслідок інших геополітичних чинників не продовжував проводити дослідження в Ірані.

У руслі нашого подальшого дослідження зауважимо, що тривале співробітництво КНР із Казахстаном стало гарним підґрунтям для продовження комунікацій в рамках реалізації стратегічної ініціативи КНР «Один пояс, Один шлях», та демонструє успішні кейси китайських підприємств у Казахстані. Так у 2018 році China CITIC Bank Co., Ltd. і Shuangwei Investment Co., Ltd., дочірня компанія China National Tobacco Corporation, завершили придбання 60% акцій Altyn Bank в Алмати, Казахстан, з яких Китай CITIC Bank володіє 50,1%. Після завершення транзакції M&A China CITIC Bank об'єднає зусилля з акціонерами Altyn Bank, щоб посилити підтримку банку у створенні унікальних бізнес-переваг і покращенні рівня бізнесу в корпоративному та роздрібному бізнесі, фінансуванні торгівлі, фінансових ринках та клірингу в юанях та продовжуючи поглиблювати місцевий ринок, Китай надає повний спектр послуг для китайських підприємств, що здійснюють інвестиції у Казахстан. China CITIC Bank також об'єднає переваги власних фінансових технологій, щоб поділитися з Altyn Bank більш зрілими технологіями, такими як платіжні інструменти, мобільний банкінг та програми для великих даних, а також підтримуватиме Altyn Bank для прискорення розширення бізнесу та створення платформи.

Придбання China CITIC Bank використовує модель транскордонних злиттів і поглинань, що може не тільки повністю використати свої міжнародні переваги, але й реалізувати швидке функціонування та глобальний розвиток на основі казахстанського ринку та місцевих партнерів. Одним з десяти найбільших злиттів і поглинань у Китаї стало придбання у 2005 році PetroChina казахстанської РК Oil Company, China National Petroleum Corporation - найбільшого виробника та постачальника сировини нафти та природного газу в Китаї та найбільшого виробника та постачальника продуктів нафтопереробки та хімічної промисловості. Домінуюче положення займають розвідка та розробка нафти та природного газу, нафтопереробка та хімічна промисловість, трубопровідний транспорт, продаж нафто- і газопереробної та хімічної продукції, нафтові інженерно-технічні послуги,

переробка та виробництво нафтового обладнання, торгівля нафтою та інші галузі у китайському видобутку, переробці та ринку нафти та природного газу. Gas Group придбала PetroKazakhstan (PK) за 4,18 млрд дол..

Придбання має велике значення для китайських компаній, оскільки, по-перше, воно сприяє використанню основи довгострокового нафтогазового співробітництва в Казахстані, даючи повну віддачу синергетичним перевагам існуючих проєктів і придбаних активів, а також сприяє розвитку бізнесу в Казахстані; по-друге – забезпечує збільшення інвестицій у нафтогазове родовище Казахстану та сприяння місцевому економічному розвитку Казахстану. В той самий час саме придбання принесе акціонерам PetroKazakhstan додаткову оціночну вартість. Звернемо також увагу на розвиток корпоративних транснаціональних моделей реалізації стратегічних глобальних бізнес-ініціатив китайської корпорації POWERCHINA в Бангладеш та інших країнах уздовж маршруту BRI. у Бангладеш, одному із її основних ринків у глобальному масштабі бізнесу POWERCHINA, починаючи з 1996 року завершила 20 проєктів із загальною вартістю контрактів близько 1,16 млрд дол. США, і ще 24 проєкти на суму 4,89 млрд дол. США перебувають у стадії реалізації, в яких понад 50% вартості контрактів отримано за рахунок прямих іноземних інвестицій самої POWERCHINA. Бізнес POWERCHINA в Бангладеш в основному пов'язаний з електроенергетикою, водними ресурсами та транспортною інфраструктурою. В енергетичному секторі POWERCHINA внесла 13% від мети, поставленої урядом Бангладеш у 2021 році, щодо збільшення потужності виробництва електроенергії до 24 000 МВт. POWERCHINA робить свій внесок у забезпечення економічного зростання та соціального забезпечення Бангладеш. За останні два десятиліття POWERCHINA відіграла важливу роль у підвищенні рівня життя та засобів існування місцевого населення, а також у зміцненні співробітництва та зв'язків між Бангладеш і Китаєм. На сьогодні POWERCHINA надала 14569 робочих місць шляхом реалізації проєктів у Бангладеші. Робоча сила, що пройшла навчання в рамках проєктів POWERCHINA, набуває навичок у комерційній, технічній та інших галузях, що, у свою чергу,

дозволяє POWERCHINA мати міцну основу для сприяння сталому розвитку Бангладеш.

POWERCHINA працює в Лаосі вже 26 років з 1996 року і стала одним із найвпливовіших інженерних підрядників та інвесторів в енергетику. POWERCHINA здійснила інвестиції та будівництво електростанцій каскаду річки Нам Оу, Китайсько-Лаоської залізниці та інших великих проєктів з міжнародним впливом, а також виростила низку чудових інженерних талантів для Лаосу та зробила великий внесок у розвиток місцевої економіки та засоби для існування людей. До кінця 2021 року POWERCHINA завершила понад 130 проєктів у Лаосі із загальною вартістю контракту 4,38 млрд дол. США та 24 проєкти, що будуються, із загальною вартістю контракту 3,08 млрд дол. США. В енергетичному та гірничодобувному секторі POWERCHINA інвестувала у вісім гідроелектростанцій та один цементний завод із загальною встановленою потужністю 1452 МВт та загальним обсягом інвестицій понад 3 млрд дол. США. Отримавши право на розробку всього басейну річки Нам Оу, PowerChina Resources Ltd (PCR) розпочала будівництво 7 каскадних ГЕС загальною встановленою потужністю 1272 МВт. Середньорічна потужність, що генерує, становить близько 5 064 ГВтч, а загальний обсяг інвестицій становить близько 2,4 млрд дол. США. ГЕС по всьому річковому басейну було збудовано у два етапи та введено в промислову експлуатацію 1 жовтня 2021 року.

Як важлива частина мережі Трансзійатських залізниць, Китайсько-лаоська залізниця є флагманським проєктом прагматичного співробітництва між Китаєм і Лаосом. Китайсько-лаоська залізниця починається від Мохана/Бодина, китайсько-лаоського кордону на півночі, і закінчується у В'єнтьян, столиці Лаосу, на півдні. Загальна довжина лінії становить 422,4 кілометра. У проєкті використовується модель BOT із загальним обсягом інвестицій 37,425 млрд юанів, а POWERCHINA опосередковано володіє 4,33% акцій. Проєкт стартував 1 січня 2017 року та був відкритий для руху 3 грудня 2021 року.

Іншим проєктом ДПП на умовах BOOT є гідроелектростанція Верхній Марсьянгді в Непалі загальною встановленою потужністю 50 МВт і річною

генеруючою потужністю 317 ГВтч, що розробляється POWERCHINA (як мажоритарний акціонер - 90% акцій). Будівництво розпочалося у 2013 р., перший блок почав виробляти електроенергію вже у 2016 р., а початок комерційної експлуатації (COD) – 2017 р.

Проект газової електростанції комбінованого циклу Кьяук-Фью розташований у місті Кьяук-Пью, штат Ракхайн, М'янма, із встановленою потужністю 135 МВт. Він складається з двох газових турбін, двох парогенераторів-утилізаторів та однієї парової турбіни. Це проект BOT, що інвестується PCR, із загальним обсягом інвестицій близько 173 млн дол. США. Очікується, що проект буде запущено в комерційну експлуатацію у 2022 році з річною потужністю виробництва близько 1000 ГВтг.

Отже, вивчення передового практичного досвіду застосування механізмів ДПП китайськими гігантами транснаціонального бізнесу, продемонструвало, що сучасний глобальний розвиток і покращення інфраструктури потребує великих інвестицій. Державно-приватні партнерства мають відігравати ключову роль у мобілізації ресурсів, необхідних для інвестицій, пов'язаних із будівництвом інфраструктурних об'єктів у країнах уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях».

Висновки до Розділу 3

1. Розбудова спільноти єдиної долі людства має великий інвестиційний потенціал, повноцінне розкриття якого залежить від ефективної співпраці не лише держав, а і корпоративного сектору, особливо в транскордонному форматі. Автором аргументовано необхідність розвитку внутрішнього потенціалу азійських компаній на тлі укріплення міжнародних економічних зв'язків та покращення інвестиційного клімату країн-учасниць інвестиційних процесів.

2. На основі використання економіко-математичного моделювання продемонстровано вплив інтернальних та екстернальних чинників на вибір способу інвестування великими китайськими компаніями в країни, що є перспективними партнерами в реалізації глобальної ініціативи Китаю «Один пояс, Один шлях».

Аналіз потенціалу для інвестування базується на розподілі факторів на дві умовні групи: внутрішньокорпоративний потенціал (у складі факторів стратегічних активів, технічних можливостей, міжнародного досвіду, можливостей управління підприємством та масштабу підприємства) та зовнішнє середовище, аналітична оцінка якого базується на індексі розвитку інфраструктури приймаючої країни, контролі над капіталом та величиною культурної дистанції. Завдяки кількісному аналізу 108 інвестиційних проєктів у 6 країнах отримано орієнтир для входження іноземних інвестицій китайських великих підприємств шляхом злиття та поглинання (M&A) або інвестиції типу «грінфілд».

3. В цілому, новітня і грандіозна китайська євразійська стратегія передбачає розбудову глобальної інфраструктурної мережі, фінансове забезпечення реалізації якої може вимагати створення й імплементації симбіотичної системи фінансових технологій та застосування інвестиційних стимулів у проєкти стратегічної транснаціональної взаємодії. Побудова такої системи має передбачати:

- а) сприяння практичному фінансовому співробітництву (створення багатосторонніх кредитно-фінансових установ першого рівня - майже 80 структур у 29 країнах уздовж «Один пояс, Один шлях», а також ; Африканський банк розвитку, Європейський банк реконструкції та розвитку та Міжамериканський банк розвитку для надання позик і створення фондів фінансування; угоди про свої місцеві валюти - з 21 країною вздовж маршруту; створення клірингових механізмів юанів із 8 країнами BRI; офіційна співпраця з органами фінансового регулювання - в 35 країнах BRI; Створення та вдосконалення системи транскордонних платежів юанів (CIPS); б) формування моделей і платформ сприяння інтернаціоналізації та діджиталізації юанів у рамках трансрегіонального проєкту «Цифровий шовковий шлях» - DSR (симбіоз проєктів DSR/BRI та проєктної розбудови в рамках АСЕАН - інформаційна гавань Китай-АСЕАН (CAIH), ПКП Гуансі; механізми співпраці - Банківський консорціум Шанхайської організації співробітництва, Міжбанківський консорціум Китай-АСЕАН і Китайсько-центральний та Східноєвропейський банківський консорціум); в) диверсифікацію платіжної екології BRI та стандартизацію розвитку фінансового бізнесу платформних компаній в КНР

(заборона фінансовим і платіжним установам вести бізнес, пов'язаний з біткойнами; заборона моделі ІМО - випуск віртуальних цифрових активів із машинами для майнінгу в якості ядра з метою формування цифрової екосистеми(заборона займатися фінансовою діяльністю з випуску токенів, купонів та цифрових токенів); г) мультиканальну систему фінансування із застосуванням облігацій BRI, інвестицій приватного капіталу та державно-приватних партнерств (PPP), інвестицій державних підприємств (SOE); д) подолання глобальної кризи суверенного боргу із застосуванням фінансової технології «обміну боргів на природу» - свопів боргу на природу; синергії контролю забруднення та скорочення викидів вуглекислого газу; е) розвиток «зелених» інвестицій, активів і технологій Китаю (випуск «зелених» облігацій, торгівля вуглецевими викидами, підтримка відновлюваних джерел енергії); будівництво зеленого Шовкового шляху; Чотири стандарти щодо впливу на ЦУР для підприємств, фондів прямих інвестицій, емітентів облігацій та розвитку; таксономія фінансування ЦУР Китаю); є) будівництво Шовкового шляху інновацій (інвест-проекти «розумне місто, 5G, штучний інтелект, електронна комерція, великі дані, блокчейн і телемедицина, захист безпеки даних і політична комунікація та координація» як сфери співпраці «партнерів BRI в руслі активного розвитку електронної комерції Шовкового шляху, цифрових транспортних коридорів, транскордонних волоконно-оптичних кабелів для передачі інформації Китай-АСЕАН); ж) розроблення Глобальної ініціативи з безпеки даних (створення кіберпростору, що включає мир, безпеку, відкритість і співпрацю).

4. В основі цифрової екосистеми трансрегіонального проєкту «Цифровий шовковий шлях» знаходиться такий фінансовий інструмент, як цифровий юань, авторське бачення ідентифікації його суті: цифровий юань (Central bank digital currencies , CBDC), e-CNY, являє собою програмований інструмент легальної китайської валюти першого покоління в цифровій формі, еквівалентний фіатним банкнотам і монетам, що придатний підтримувати смарт-контракти, відповідати характеристикам централізованого управління центрального банку, правилам управління готівкою, публічним продуктам і обміну комерційних банків. На

нормативному рівні існує серйозне занепокоєння, що DSR є місцем, де Китай може експортувати свій «цифровий авторитаризм» у країни, що розвиваються і мають слабку демократичну основу. Високотехнологічні технології стеження можна було б експортувати для підтримки інших авторитарних режимів для моніторингу та придушення політичних опонентів. Пов'язане значення має китайська концепція «інтернету».

5. Надано методичну характеристику п'яти інструментів реструктуризації боргу, включаючи обмін боргу на природу, кожен з яких надає унікальні переваги для кредиторів і боржників. Надано порівняльну характеристику перевагам п'яти інструментів: обмін боргу на ресурси, обмін боргу на власний капітал, обмін боргу на природу, цінні папери, засновані на природі, прощення боргу, з ідентифікацією їх характеру дії, сутнісних проявів, вигоди і переваг.

6. Застосування обміну боргу на природу в рамках ініціативи «Один пояс, Один шлях» Китаю як важливого інструменту для подальшого просування своїх амбіцій щодо створення зеленого BRI уможливорюється на основі авторської дорожньої карти, яка передбачає : 1) створення спеціального Центру; 2) розробку комплексної двосторонньої програми конвертації боргу з чіткими положеннями про прийнятність типу боргу, критерії відбору та вимоги до проєктів збереження; 3) розроблення типових угод про обмін боргу на природу, які відповідають природоохоронним цілям країни-боржника; 4) отримання додаткового фінансування для обміну боргу на природу з китайських внутрішніх та міжнародних джерел; 5) взаємодії з Паризьким клубом та іншими відповідними зацікавленими сторонами в уряді, фінансах та МФО; 7) на додаток до програм конвертації боргу ex-post потрібно підвищити стійкість боргу країн BRI за рахунок суворіших вимог до майбутніх проєктів BRI.

7. Китайський бізнес вміє прораховувати всі форс-мажорні ризики і однаково успішно отримувати прибуток як у країнах, що мають власну «специфіку», так і у стабільних розвинутих країнах. Далеко не всі країни уздовж маршруту BRI можуть дозволити собі відмовитися від глобальних інвестиційних потоків, що пропонуються китайськими партнерами, які стимулюють інновації та

продуктивність, змінюють ланцюги створення вартості, створюють нові бізнес-одиниці та фінансові центри, докорінно трансформують економічну діяльність. Участь у транснаціональних проєктах Ініціативи BRI створює нові відкриття для країн, щоб збільшити їхню роль не лише у власних регіонах, але й у світовій економіці. Ці можливості сприятимуть розташуванню новітньої інфраструктури, інноваційних установ та бізнес-середовища, в яких їхні компанії та громадяни мають повною мірою брати участь.

8. На прикладі інвестиційної активності Китаю в країнах Азії показано, що попри глобальні кризові явища і потрясіння сформовано грандіозний потенціал для реалізації важливих глобальних ініціатив, найпотужнішою з яких науковці, практики і навіть політики справедливо вважають проєкт «Один пояс, Один шлях». Масштабні іноземні інвестиції та вибір відповідних методів транскордонного входу на ринки потенційного інвестиційного інтересу мають вирішальний вплив на успіх великих китайських підприємств у контексті розвитку і реалізації цього проєкту. Хоча китайські компанії зіткнулися з великими труднощами під час інвестування в більшість країн уздовж маршруту BRI, багато з них все ж таки успішно вийшли на їхній ринок та перетворилися на успішні місцеві компанії, реалізуючи переважно такі інвестиційні моделі як злиття та поглинання, «грінфілд» (у таких секторах як енергетика, технології та нерухомість), державно-приватне партнерство (ДПП).

9. Вочевидь найбільш поширеною у світі глобальних інвестицій серед китайських компаній залишається інвестиційна модель злиттів і поглинань, оскільки вона сприяє використанню основи довгострокового співробітництва в країнах уздовж маршруту BRI, даючи повну віддачу синергетичним перевагам існуючих проєктів і придбаних активів, а також сприяє розвитку бізнесу та місцевому економічному розвитку, приносячи акціонерам додаткову оціночну вартість.

Основні результати розділу опубліковано в наукових працях автора: [83;35].

ВИСНОВКИ

У дисертації виконано комплексне науково-теоретичне дослідження становлення і трансформації інвестиційних моделей китайських транснаціональних корпорацій у площині євразійської стратегії. Виявлено та узагальнено спонукальні імпульси, ризики, дисбаланси та наслідки їхньої діяльності у рамках інвестиційного взаємовпливу з країнами - партнерами євразійської стратегії.

Це дозволило автору зробити низку висновків, що мають теоретичне та практичне значення:

1. Еволюція наукових поглядів та експертна полеміка стосовно сутності стратегії розвитку Китаю демонструє широкий діапазон від різних інсинуацій до термінологічної казуїстики. Погляд і бачення, висловлені в Білій книзі Китаю щодо BRI, полягають у тому, що проєкт має переважно економічний характер, являючи собою важливий крок для стимулювання зростання китайської економіки. Експерти та науковці західної прихильності приділяють більше уваги геостратегічним цілям ініціативи BRI і по-різному оцінюють її суть: з одного боку, знаходить прояв позитивне ставлення та оцінка BRI не лише як стратегії внутрішнього розвитку, а й міжнародна стратегія відкритості для зовнішнього світу; з іншого боку, її вважають стратегічним питанням внутрішнього розвитку КНР, проявом геополітичної дипломатії та засобом розв'язання стратегічних питань, демонструючи часто різко критичне ставлення, що загострює експертну полеміку стосовно положень стратегії.

Теоретичний розвиток євразійської стратегії дістав прогресу у контексті історичного переходу, включаючи інтеграцію класичних геополітичних доктрин та модифікації в стадіальній теорії еволюції китайської національної стратегії впродовж різних періодів керівництва КНР, починаючи від 1949 року до сьогодення. У процесі дискусій серед різних експертів щодо євразійської стратегії, було з'ясовано її сутність та цілі, які відрізняються від західних прототипів. Євразійська стратегічна ініціатива має на меті використання економічних ресурсів та промислового потенціалу Китаю для стимулювання нової синоцентричної

глобалізації, інтеграції націй та корпорацій у китайську сферу впливу, лідерства у Глобалізації 2.0 та підтримки мультилатералізму. Китай прагне досягнути позиції конструктивного лідера в процесі надання значної кількості міжнародних суспільних благ глобальній спільноті, включаючи розробку нових моделей транснаціонального інвестування. Ймовірною довгостроковою латентною метою може бути реінжиніринг євразійського простору з амбіцією на геополітичний простір.

2. Формування євразійської стратегії Китаю відбувалось під впливом як внутрішньоекономічної конфігурації в країні так і геополітичних обставин. Ініціатива BRI із витоками від давнього Шовкового шляху «мирної співпраці, відкритості, толерантності, взаємного навчання, взаємної вигоди та взаємодії» вимагала багаторічного формування релевантних спонукальних імпульсів для економічного зростання і прагнення створити інноваційні ефективні платформи для розширеного регіонального та глобального економічного співробітництва, посилення економічного, культурного обміну між націями та релігіями, які стали основними в реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях». Геополітичні чинники середовища із проявами активного стратегічного стримування Китаю західними країнами при їхньому незбалансованому бажанні необхідної співпраці з КНР у взаємовигідних сферах стали тригером до виходу китайських амбіцій з регіонального на глобальний рівень у міжнародному співробітництві та до висунення Пекіном нових масштабних ідей щодо реформування світової економічної системи. Водночас зосередженість на Євразійському континенті більшості національних інтересів Китаю, морських прав, інтересів безпеки та стратегічних вимог, проблеми екстремізму та сепаратизму в західній частині Китаю і необхідність забезпечення стабільності та розширення економічного співробітництва з метою ліквідації ґрунту для «трьох» сил зла» (тероризм, сепаратизм, екстремізм) підсилили прагнення КНР до практичного втілення євразійської стратегії шляхом ініціювання мегапроєкту «Один пояс, Один шлях».

3. Концепцію та інструментарій реалізації євразійської стратегії артикульовано через змістовий опис євразійської візії, яка включає не лише формування системи транспортно-логістичних коридорів (BRI) у вигляді потужних торговельно-

транспортних артерій, конструювання вагомих економічних коридорів, охоплюючих сухопутні та морські шляхи, а також розширення цієї візії на Арктику, кіберпростір та космічний простір, побудову зеленого (GSR), цифрового (DSR) та шовкового шляху інновацій (ISR). Основні інструменти втілення цієї візії Китаєм, в основному, пов'язані з взаємодією на світовій арені із багатосторонніми інституціями, а також з країнами, розташованими вздовж маршруту «Один пояс, Один шлях». Деталізований аналіз інвестиційної активності Китаю в рамках проєкту «Один пояс, Один шлях» з багатоаспектної перспективи (головні держави-реципієнти інвестицій, динаміка заключення контрактів, торговельні відносини, інвестиції, географічна дистрибуція інвестицій, загальний обсяг країн-реципієнтів інвестицій, секторальний розподіл інвестицій, експансія китайських корпорацій на міжнародний рівень через транскордонні інвестиції) послужився аргументом розуміння, що успіх євразійської стратегічної ініціативи вимагає активної участі та суттєвої підтримки країн, що розташовані на запланованому маршруті. При цьому, прогрес проєкту, який має на меті формувати нову парадигму взаємодії, може викликати конфлікти інтересів у ряді країн Південної Азії через його амбіції, помилки, невиявлені ризики, невраховані відтерміновані проблеми внаслідок слабкого стратегічного планування. В удосконаленому дослідженні ретроспективного аналізу двосторонніх відносин КНР з морськими державами (наприклад, Індія, Індонезія, В'єтнам) виявлено, що спектр взаємодії варіює від співпраці до конкуренції і, в деяких випадках, до відкритої конфронтації.

Тенденції та закономірності взаємодії Китаю з країнами, розташованими вздовж маршруту BRI, показують дуалізм таких відносин: з одного боку - активізація дружніх транснаціональних інвестиційних процесів, з іншого - висока вірогідність зростання геостратегічної конкуренції, що може суттєво вплинути на формування ефективної економічної бази для інвестиційного співробітництва в рамках реалізації євразійської стратегічної ініціативи та на розробку потенційних сценаріїв реалізації цих проєктів.

4. Проявом дисбалансів і одночасно тригером втрати інвестиційного потенціалу ініціативою «Один пояс, Один шлях» є такі основні групи ризиків

транснаціонального інвестування: 1) негативний вплив на навколишнє середовище; 2) прояви так званої «дипломатії боргової пастки», викликані зокрема зростанням китайських кредитів та імпорту китайського обладнання і матеріалів для транснаціональних проєктів, які внаслідок такої політики переглядаються і призупиняються; 3) мілітаризація міжнародних морських транспортних шляхів Азії; 4) розповсюдження піратства в Індійському і Тихому океанах; 5) прояви економічної експансії Китаю стосовно риболовства та нафтогазового суперництва. Доведено, що завчасне збирання, аналіз та обробка інформації з регулятивних систем приймаючих країн вздовж «Один пояс, Один шлях», дозволить всім стейкхолдерам координувати надскладні питання управління транскордонною транспортною мережею.

Екологічні проблеми і ризики, з якими стикаються транспортні проєкти BRI, стали основним мотивом ініціювання «Зеленого шовкового шляху». Це, з одного боку, прямі наслідки будівництва та експлуатації доріг і залізниць (зазвичай негайні та локалізовані), з іншого боку, непрямі (часто відтерміновані і дистанційно віддалені) наслідки, такі як відкриття нових ландшафтних кордонів, зміни населення та ринків, зміни попиту на транспорт і балансу між енергоефективністю та викликаним попитом. Дотримання міжнародних договорів щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI проєктів, Екологічних стандартів промисловості та NGO, Китайських регуляторних актів щодо екологічної політики і BRI, політики Китайських банків щодо впливу на навколишнє середовище та екологічної політики Багатостороннього банку розвитку щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI рішень дає підстави та уможливорює аргументований висновок щодо активного формування й розвитку підґрунтя екологічно свідомої інвестиційної взаємодії країн – партнерів євразійської стратегії КНР.

5. Загальна ситуація з глобальним борговим навантаженням на китайську економіку визначає природу формування суверенної боргової кризи, з якою зустрічається глобальна спільнота, та характеризує Китай як ціль запитів про списання боргів від країн уздовж «Одного поясу, одного шляху». Китайські кредити, призначені для допомоги, зосереджені переважно в країнах із середнім рівнем

доходу і є «непрозорими та нескоординованими». Але країнам з низьким рівнем доходу пропонуються льготні періоди та пролонговані терміни погашення. Ця антикризова допомога може спричинити недовіру щодо можливого використання Китаєм ініціативи «Один пояс, Один шлях» з метою здобуття поступок, включаючи доступ до капіталу стратегічно важливих підприємств. Нова модель реструктуризації боргу в контексті євразійської стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях», передбачає трансформацію боргових зобов'язань у природні – свопи на природу – включаючи до цього процесу методологію, ідентифікацію переваг, проблем, ризиків, типологію та розроблення авторської дорожньої карти. Стратегічне використання даної моделі може асистувати країнам-боржникам у процесі реструктуризації та алевіації їхнього боргового тягаря, одночасно ініціюючи нові джерела фінансування для охорони біорізноманіття та редукції викидів парникових газів.

6. Пришвидшений цивілізаційний розвиток та зростання екологічних проблем азійського регіону та планетарного ландшафту стали каталізатором розширених інноваційних ініціатив до євразійської стратегії КНР. «Зелений Шовковий шлях» спрямований на розвиток «зелених» активів та технологій Китаю, що включає випуск «зелених» облігацій, торгівлю квотами на викиди вуглецю, підтримку відновлюваної енергетики, та розробку китайської класифікації фінансування цілей сталого розвитку. «Цифровий Шовковий шлях» включає цифрові юані (Central bank digital currencies, e-CNY), електронну комерцію, транскордонні оптоволоконні кабелі. Основу цифрової інфраструктури трансрегіонального проекту «Цифровий Шовковий шлях» становить фінансовий інструмент – цифровий юань (e-CNY), що розглядається як програмована версія першого покоління офіційної китайської валюти в цифровому форматі, еквівалентна фіатним банкнотам і монетам, здатна підтримувати smart-контракти, відповідає критеріям централізованого управління центрального банку, регламентам готівкового обігу, стандартам державних продуктів і комерційних банківських операцій. На нормативному рівні є істотна стурбованість, що «Цифровий Шовковий шлях» може стати платформою для експорту «цифрового авторитаризму» Китаю в

розвинені країни зі слабкою демократичною основою. Високотехнологічні системи слідкування можуть бути експортовані з метою підтримки інших авторитарних режимів у моніторингу та пригнобленні політичних опонентів. У практичному симбіозі з Шовковим шляхом інновацій спрямований на інвестиційні проекти у сфері «розумних міст», 5G, штучного інтелекту, електронної комерції, великих даних, блокчейну і телемедицини, захисту безпеки даних і координації політичних комунікацій. Крім того, створюється «Шовковий шлях безпеки даних», що включає в себе створення кіберпростору, що характеризується миром, безпекою, відкритістю та співпрацею.

7. Вибір або трансформація моделі транснаціонального інвестування великими китайськими компаніями в країни, що є перспективними партнерами в реалізації глобальної ініціативи Китаю «Один пояс, Один шлях» уможлиблюється шляхом виявлення ступеню впливу інтернальних та екстернальних чинників на основі використання економіко-математичного моделювання. Авторське комплексне квантитативне дослідження 108 інвестиційних проектів у країнах Євразії (Індія, Індонезія, Пакистан, Казахстан, В'єтнам) здійснено із використанням методології економетричного моделювання бінарної логістичної регресії для вибору моделі транснаціонального інвестування на основі 8 інтернальних та екстернальних факторів. Досліджено теоретичні аспекти, що впливають на вибір способу інвестування в рамках реалізації євразійської стратегії «Один пояс, Один шлях». Вивчені фактори, що враховують як внутрішні особливості підприємства, так і умови країни-реципієнта, які визначають режим залучення інвестицій з боку китайських компаній, що реалізують євразійську стратегію. Була розроблена двійкова дискретна модель Logit, і застосовано програмне забезпечення Stata15 для проведення вимірювань (BP, VIF) та перевірки аналізу (Probit). Дослідження показало, що технологічні можливості, масштаб підприємства та обмеження капіталу негативно корелюють з імовірністю вибору підприємствами інвестиційного рішення шляхом «грінфілд», проте позитивно корелюють з імовірністю вибору рішення про інвестиції через злиття та поглинання (M&A). Міжнародний досвід та рівень розвитку інфраструктури також позитивно корелюють з імовірністю вибору

підприємствами інвестиційного рішення шляхом «грінфілд».

8. Розбудова глобальної інфраструктурної мережі, фінансове забезпечення якої вимагає створення й імплементації симбіотичної системи фінансових технологій та застосування інвестиційних стимулів у проєкті стратегічної транснаціональної взаємодії є складноструктурним і багаторівневим процесом, що передбачає формування моделей і платформ сприяння інтернаціоналізації та діджиталізації юанів у рамках трансрегіонального проєкту «Цифровий шовковий шлях» завдяки систематичній підтримці адекватних умов для практичного фінансового співробітництва.

Забезпечення диверсифікації платіжної екології BRI та стандартизації розвитку фінансового бізнесу платформних компаній в КНР; розробка проєктів для побудови системи фінансування із використанням облігацій BRI, інвестицій приватного капіталу, державно-приватних партнерств (PPP) та інвестицій від державних підприємств (SOE); розвиток «зелених» активів і технологій Китаю для подолання глобальної кризи суверенного боргу із застосуванням фінансової технології «обміну боргів на природу»; синергії контролю забруднення та скорочення викидів вуглекислого газу; випуску «зелених» облігацій; будівництво зеленого Шовкового шляху; таксономія фінансування ЦУР Китаю на тлі та у симбіотичному поєднанні з будівництвом Шовкового шляху інновацій та розробленням Глобальної ініціативи з безпеки даних сприятиме розвитку євразійської стратегії КНР у її оптимістичних цивілізаційних прагненнях.

9. Потенціал для транскордонних інвестицій китайських корпорацій у країнах-партнерах відкриває перспективи для розгортання новітньої інфраструктури, передових установ та бізнес-екосистем, також сприяє стимулюванню інноваційної продуктивності, перетворенню ланцюжків доданої вартості та формуванню нових бізнес-секторів і фінансових вузлів, що кардинально трансформують економічну діяльність. Незважаючи на значні виклики, з якими стикалися китайські компанії при інвестуванні в більшість країн вздовж «Один пояс, Один шлях», багато з них з успіхом вийшли на ринок і стали визнаними місцевими ентитетами, переважно за рахунок використання моделей інвестицій через злиття та поглинання, заснування з

нуля (особливо в енергетиці, технологіях і нерухомості) і використання формату державно-приватного партнерства (ДПП). Глобально превалюючою моделлю інвестування серед китайських компаній залишається модель злиття та поглинання (M&A). Китайські корпорації демонструють здатність ефективно розраховувати всі форс-мажорні ризики та однаково продуктивно отримувати прибуток як в країнах з власними специфічними умовами, так і в стабільних розвинених державах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналітика. 40-річчя реформ в Китаї: шлях нації, яка навчилася визнавати помилки. 2018. Укрінформ: веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/2604213-40ricca-reform-v-kitai-slah-nacii-aka-navcilas-viznavati-pomilki.html> (дата звернення: 02.06.2022)
2. Антонюк, Л. Черкас, Н. Провідна роль Китаю в глобальних мережах сектору високих технологій: нова реальність і сучасні виклики. Економіка та держава. 2017. Вип. 12, С. 14–22.
3. Бжезінський та його стратегії щодо американського панування в Євразії. *Studies: веб-сайт*. URL: <https://studies.in.ua/shpora-geopolitika/2402-26-bzheznskiy-ta-yogo-strategyi.html> (дата звернення: 10.03.2021)
4. Богданьок О. Інвестиції Китаю в РФ у межах ініціативи «Один пояс, Один шлях» вперше впали до нуля. *Суспільне: Новини: веб-сайт*. 2022. URL: <https://suspilne.media/264127-investicii-kitau-v-rf-u-mezah-iniciativi-odin-poas-odin-slah-vperse-vpali-do-nula/> (дата звернення: 22.06.2021)
5. Бусарєва, Тетяна Геннадіївна. Конкурентоспроможність ТНК у парадигмі економіки знань [Текст] : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.02 / Тетяна Геннадіївна Бусарєва. – К. : ЗУНУ, 2021. – 555 с.
6. Від риби у Швеції до коледжу до Вануату: Куди і скільки інвестує Китай. URL: <https://rtvi.com/stories/ot-ryby-v-shveczii-do-kolledzha-v-vanuatu-kuda-i-skolko-investiruet-kitaj/>
7. Глобалізаційні виклики сьогодення. *Вебінар Інституту економіки та прогнозування НАН України: веб-сайт*. 2022. URL: <https://www.nas.gov.ua/UA/Messages/Pages/View.aspx?MessageID=9089> (дата звернення: 10.06.2021)
8. Глобальні безпекові, політичні, економічні тенденції у світі та їхній вплив на Україну в 2022 році. *НАЦ «Українські студії стратегічних досліджень»: веб-сайт*. 2022. URL: [URL:HTTPS://USSD.ORG.UA/2022/01/17/GLOBALNI-](https://ussd.org.ua/2022/01/17/globalni-)

BEZPEKOVI-POLITYCHNI-EKONOMICHNI-TENDENTSIYI-U-SVITI-TA-YIHNIJ-VPLYV-NA-UKRAYINU-V-2022-ROTSI/ (дата звернення: 8.10.2020)

9. Горбунов Є. Возняк С. Соловей О. Геополітичні закономірності розвитку глобального світу. *Політичний менеджмент*. 2010. Вип. 2. С. 156-165. URL: https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/08/horbunov_heopolitychni.pdf
10. Готь О. Я., Бондаренко С. М. Стратегія підприємства як чинник його конкурентоспроможності. *Ефективна економіка*. 2017. Вип. 6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1z=5660>
11. Гуртов, Д. О. Транснаціональний капітал в структурі глобального фінансового ринку (Doctoral dissertation, ступ. канд. екон. наук: 08.02. 03/Гуртов ДО). 2011
12. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки: стратегічні цілі і способи їх досягнення. *Інститут громадянського суспільства. Громадський простір: веб-сайт*. URL: <https://www.prostir.ua/?news=derzhavna-stratehiya-rehionalnoho-rozvytku-na-2021-2027-roky-stratehichni-tsili-i-sposoby-jih-dosyahnennya>. (дата звернення: 22.12.2022)
13. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 рр. . ЗАТВЕРДЖЕНО постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#n11>
14. Державне управління. Майбутня держава 2030: Глобальні мегатенденції, які впливають на уряди. KPMG International. URL: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2014/09/Future_State_2030_UA_v3.pdf
15. Дискусійна платформа з питань розвитку в Україні досліджень у сфері міжнародної економіки в Інституті економіки та прогнозування НАН України. *НАН України: веб-сайт*. 2021. URL: <https://www.nas.gov.ua/UA/Messages/Pages/View.aspx?MessageID=8240> (дата звернення: 28.12.2022)

16. Дугінець, Г., Швиданенко, О., Бусарєва, Т., Балановська, Т., Гогоуля, О. Особливості сучасної трансформації знаннєвої складової ТНК. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2023. Т.2. Вип. 49. 384–397. URL: <https://doi.org/10.55643/fcaptp.2.49.2023.4017>
17. Економічна енциклопедія. – К.: Академія, 2000. – Т.1. – 656 с.
18. Єфименко Т. І. Теоретичні дослідження глобальних фінансових процесів: огляд основних підходів до і після Великої рецесії. Презентаційні матеріали. *Дискусійна платформа з питань розвитку в Україні досліджень у сфері міжнародної економіки. НАН України: веб-сайт*. 2021. URL: <https://www.nas.gov.ua/UA/Messages/Pages/View.aspx?MessageID=8240> (дата звернення: 2.10.2022)
19. Звіт про інтернаціоналізацію юанів в 2022 р. *Урядова мережа Китаю: веб-сайт*. 2022. URL: <http://www.gov.cn/xinwen/2022-09/24/5711660/files/003e0bd04d4742a5a06869fdc37ea8c8.pdf> (дата звернення: 10.05.2022)
20. Ініціатива «Один пояс, Один шлях». *Енциклопедія Baidu: веб-сайт*. URL: https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF/13132427?fromtitle=%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF%E5%80%A1%E8%AE%AE&fromid=22401317&fromModule=lemma_search-box (дата звернення: 29.05.2022)
21. Інцидент 4 червня засуджує Китай. Запровадження санкцій. *China TV News Network: веб-сайт*. 2019. URL: <https://news.cts.com.tw/cts/international/201906/201906061963406.html> (дата звернення: 19.04.2022)
22. Китай виступив проти робіт «Роснафти» на шельфі біля берегів В'єтнаму. *Інформаційне агентство Українські Національні Новини (УНН): веб-сайт*. 2018. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1731338-kitay-vistupiv-proti-robit-rosnafta-na-shelfi-bilya-beregiv-vyetnamu> (дата звернення: 19.01.2023)
23. Китай позичив іншим країнам \$240 мільярдів за проєктом «Один пояс, Один шлях». *Асоціація українсько-китайського співробітництва: веб-сайт*. 2023.

URL: <https://aucc.org.ua/kitaj-pozichiv-inshim-krainam-240-miljardiv-za-proiektom-odin-rojas-odin-shljah/> (дата звернення: 13.02.2022)

24. Кіктенко В. О. «Один пояс, Один шлях» – глобальний геоелекономічний проект Китаю. *Україна–Китай*. 2017. Т. 2. Вип 8. URL: <https://sinologist.com.ua/odin-rojas-odin-shlyah-globalnij-geoeconomicnij-proekt-kitayu/>.

25. Кіктенко, В. О. Потрійне представництво Цзян Цземіня: інкорпорування неоконсерватизму до марксизм-ленінізму. *Китаєзнавчі дослідження*. 2021. Вип 1. С. 56-67. URL: <https://doi.org/10.51198/chinesest2021.01.056>.

26. Кіктенко, В. О. Семантика і прагматика концепту ініціатива «Один пояс, Один шлях». *Китаєзнавчі дослідження*. 2021. Вип. 1. С. 58-68. URL: <https://chinese-studies.com.ua/index.php/journal/article/view/117>

27. Коротков Д. С. Пріоритети геостратегії США в контексті геополітичних концепцій. *Гілея: науковий вісник. Збірник наукових праць*. К. : «Видавництво «Гілея». 2018. Вип. 131 (4). С. 474-477

28. Лазарчук, М. О. Соціально-економічні реформи в Китаї: генезис та чинники. *Вісник Міжнародного слов'янського університету. Сер.: Економічні науки*. 2013. Т. 16. Вип. 1-2. С. 117-124.

29. Лакішик Д. Особливості геостратегії США в країнах третього світу (50-і – перша половина 60-х рр. XX ст.) *American History and Politics. Наукове видання Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. URL: <http://www.americanstudies.history.knu.ua/uk/9-2/2020-9-lakishyk-ukr/>

30. Лу Я. Перспективи фінансового співробітництва «Один пояс, Один шлях». *China Pictorial*: веб-сайт. 2022. URL: http://www.rmhb.com.cn/zt/ydy1/202209/t20220920_800307162.html (дата звернення: 12.01.2022)

31. Лук'янчук С. Корупція made in China. Китайська допомога перетворює країни третього світу на колонії Піднебесної. *Тексти.org.ua: веб-сайт*. URL: [HTTPS://TEXTY.ORG.UA/ARTICLES/104107/KORUPCIYA-MADE-CHINA-KYTAJSKA-DOPOMOH- PERETVORYUYE-KRAYINY-TRETOHO-SVITU-NA-](https://texty.org.ua/articles/104107/korupciya-made-china-kitajska-dopomoha-peretvoryuye-krayiny-tretoh-svitu-na)

KOLONIYI-PIDNEBESNOYI/?SRC=READ_NEXTFROM=105358 (дата звернення: 11.01.2022)

32. Лимар В.В., Цзі Чжі, Георг Абуселідзе. Problems and perspectives of sustainable trade development in China under the one belt one road initiative. E3S Web of Conferences, ISSN 2267-1242, EDP Sciences, Les Ulis, France, 2021 Vol. 258, Iss.. (Article No.): 06050.

33. Мерніков, Г. І. Модернізація України і досвід Китаю. *Стратегічні пріоритети*. 2011. Вип. 3. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/3066/1/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%87%D0%BD%D1%96_%D0%BF%D1%80%D1%96%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%B5%D1%82%D0%B8_2011.pdf#page=137

34. Методичні рекомендації щодо складання стратегічних планів підприємствами державного сектору. [Електронний ресурс]. URL: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7O8IpPzykeAJ:https://www.me.gov.ua/Documents/Download%3Fid%3D3e1db9ca-68ce-4064-a3a7-d45d5a61d621&cd=17&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>

35. Мілітаризація міжнародних морських транспортних шляхів Азії: висновки для України. *Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень: веб-сайт*. 2011. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/771> (дата звернення: 05.11.2021)

36. Мозговий О., Руденко-Сударєва Л., Шевченко Ю., Яценко О., Чжоу В. Чинники вибору інвестиційних моделей азійських компаній у площині реалізації глобальних бізнес-ініціатив. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2023. Вип. 2(49). С. 149–162. <https://doi.org/10.55643/fcaptp.2.49.2023.4000> URL: <https://fkf.net.ua/index.php/fkf/article/view/4000/3835>.

37. Мостепанюк, А. В. Світовий досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства. *Економіка та держава*. 2011. Вип.11. С. 92-95.

38. Обсяг торгівлі товарами між моєю країною та країнами «Один пояс Один шлях» зростав у середньому на 8% на рік протягом десяти років. *The State*

Council The People's Republic of China: веб-сайт. 2023.
 URL:http://www.gov.cn/shuju/2023-03/02/content_5744191.htm (дата звернення: 04.04.2022)

39. Олефір А. Економічна політика Китаю: досвід реформ для України. Підприємництво, господарство і право. 2018. Вип.2. С. 53-57.

40. Олійник, О. М. Китай в «Азійському столітті»: геополітичний вимір, глобальна економічна стратегія, регіональний вимір/Білоконь ОС та ін.; відп. наук. ред. ОІ Лукаш; НАН України, Держ. установа «Ін-т всесвіт. історії НАН України», Ін-т Конфуція Київ. нац. лінгвіст. ун-ту. Історичний розвиток глобальної периферії як чинник трансформації сучасної світосистеми: зб. наук. пр, 2016. 104-128.URL: <https://elibrary.ivinas.gov.ua/927/1/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9%20%D0%B2%20%D0%B0%D0%B7%D1%96%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D1%83%20%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D1%82%D1%96.pdf>

41. Панченко Є. Формування системи крос-культурного менеджменту в багатонаціональних підприємствах // Багатонаціональні підприємства та глобальна економіка: монографія; за ред. О.І.Рогача. – К.: Видавництво «Центр учбової літератури», 2020. – С. 121-141

42. Партнерські відносини. *Енциклопедія Baidu*: веб-сайт. URL: https://baike.baidu.com/item/%E6%88%98%E7%95%A5%E4%BC%99%E4%BC%B4%E5%85%B3%E7%B3%BB/2495462?fromModule=search-result_lemma-recommend (дата звернення: 11.01.2023)

43. Пашинська К. С. Міжнародне інвестування проектів державно-приватного партнерства : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02 / Пашинська Катерина Сергіївна. – Київ : ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», 2018.

44. Пойта Ю. Навіщо влада Китаю душить власний приватний бізнес. 2022. *ГМК*. URL: <https://gmk.center/ua/opinion/navishho-vlada-kitaju-dushit-vlasnij-privatnij-biznes/>

45. Постанова КМУ від 3 березня 2021 р. N 179 Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року. Із змінами і доповненнями, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 10 березня 2021 року N 202. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP210179>

46. Презентація «Унікальність економічної системи Китаю». *PPT-Online: веб-сайт*. URL: <https://ppt-online.org/1119636> (дата звернення: 11.11.2022)

47. Руденко-Сударєва Л.В., Пашинська К.С. Практика застосування державно-приватного партнерства у створенні соціально-орієнтованих економік. *Ефективна економіка* (Index Copernicus). 2017. Вип. 6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua>

48. Руденко-Сударєва Л., Пашинська К. Міжнародне інвестування проектів державно-приватного партнерства: Монографія. Riga, Latvia: LAP LAMBERT Academic Publishing / OmniScriptum Publishing Group(EU), 2018. 312 с.

49. Руденко-Сударєва Л.В., Мозговий О.М., Пашинська К.С. Державно-приватне партнерство: теоретичні та регуляторно-інституціональні основи: Наук.-метод. вид. – К.: КНЕУ, 2017. – 136 с.

50. Руденко-Сударєва Л.В., Пашинська К.С. (Ed.). Іntenція наукової думки щодо сутності державно-приватного партнерства . *Perspective sofscience andeducation. Proceedings of the 4th International youth conference. SLOVO\WORD*, New York, USA. 2018. P. 526–538.

51. Руденко-Сударєва Л.В., Пашинська К.С. Формування фінансово-інвестиційних механізмів державно-приватного партнерства у руслі глобальної концепції сталого розвитку: Наук.-метод. вид. – К.: КНЕУ, 2017. – 114 с.

52. Руденко-Сударєва Л.В., Шевченко Ю.А Свідоцтво № 104021 від 14.04.2021 р. про реєстрацію авторського права на твір Економіко-математичне моделювання визначення залежності обсягів прямих іноземних інвестицій ТНК від скоригованих чистих заощаджень країни-реципієнта

53. Руденко-Сударєва, Л. В., Мозговий, О. М., Токар, В. В. Транснаціоналізація і конкурентний розвиток національних економік: теорія і

практика країн, що розвиваються. Київ: КНЕУ. 2015.-270 с..URL: <http://rps.chteiknteu.cv.ua:8585/jspui/handle/123456789/1255>

54. Руденко-Сударєва, Л., Гуртов, Д. Комплексна методика розробки моделі квантифікованої оцінки процесу транснаціоналізації. *Міжнародна економічна політика*. 2009. Вип.1-2, 74-101. URL: <http://journals.uran.ua/jiep/article/view/27510>

55. Руденко, Л. В. ТНК у формуванні глобальних конкурентних переваг. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку. 2006: Монографія: У, 2, 279-529.

56. Савчук Н.В., Чівіленко Л.А. Цифрова трансформація фінансового бізнесу // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія «Економічні науки». 2019. - №10. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2019-10-5204>

57. Семенюк. Б. Китай – стратегія морського рейдерства. *DeepState UA*. 2023. URL:<https://deepstateua.com/shcho-stoyit-za-porushienniam-kitaiem-kordoniv-i-iekonomichnikh-zon-svoyikh-susidiv/>

58. Сирота В. Фінансово-банківський сектор – «улюблена дитина» інвестиційної угоди між Китаєм та ЄС? *Україна–Китай*. 2021. Вип. 1(21). URL: <https://sinologist.com.ua/syrota-v-finansovo-bankivskyj-sektor-ulyublenu-dytyna-investytsijnoyi-ugody-mizh-kytayem-ta-yes/>

59. Сі Цзіньпін. Думка Сі Цзіньпіна про дипломатію. *Communist Party Network: веб-сайт*. 2018. URL:<https://www.12371.cn/special/xxzd/hxnr/wj/> (дата звернення: 02.02.2023)

60. Сі Цзіньпін. Економічна стратегія Сі Цзіньпіна. *Communist Party Network: веб-сайт*. 2022. URL:<https://www.12371.cn/special/xxzd/hxnr/jj/> (дата звернення: 02.02.2023)

61. Сі Цзіньпін. Стратегія Сі Цзіньпіна про соціалізм із китайською специфікою для нової ери. *Communist Party Network: веб-сайт*. 2020. URL: <https://www.12371.cn/special/xxzd/hxnr/> (дата звернення: 02.02.2023)

62. Спільне будівництво ініціативи «Один пояс, один шлях»: прогрес, внески та перспективи. *Ministry of Foreign Affairs of PRC*. 2019.

URL:https://www.fmprc.gov.cn/web/wjb_673085/zzjg_673183/gjjjs_674249/gjzzyhygk_674253/ydylfh_692140/zywj_692152/202001/t20200117_10410169.shtml

63. Статистичний бюлетень прямих іноземних інвестицій в Китай за 2017 р. *Міністерство торгівлі Китайської Народної Республіки, Національне бюро статистики, Державне управління іноземної валюти КНР*. 2017. URL: <http://images.mofcom.gov.cn/hzs/201810/20181029160118046.pdf>

64. Стендіш Р. Величезна угода з Іраном та фінансові перспективи дають Китаю надії на збільшення впливу на Близькому Сході. *Радіо Свобода: веб-сайт*. 2021. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/kytay-ta-iran-uhoda-na-25-rokiv/31178817.html> (дата звернення: 01.02.2023)

65. Столярчук, Я., Семененко, Т. Стратегії інтернаціоналізації діяльності автомобільних БНП. *Розач ОІ та ін*. 2020. С. 287.

66. Стратегія. *Вікіпедія: Вільна енциклопедія: веб-сайт*. URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F>. (дата звернення: 10.02.2023)

67. Стратегія. *Енциклопедія Baidu: веб-сайт*. URL : <https://baike.baidu.com/item/%E6%88%98%E7%95%A5/1210606>. (дата звернення: 20.02.2023)

68. Транснаціональні відносини. *Helpiks: веб-сайт*. URL:<https://helpiks.org/5-16750.html> (дата звернення: 05.11.2022)

69. Уряд Китаю та уряд Палестини підписали меморандум про взаєморозуміння щодо спільного будівництва «Один пояс, Один шлях». *National Development and Reform Commission*. 2022. URL:https://mp.weixin.qq.com/s/N2tRqQ5RrYtCMIWX5_ju2g

70. Фінансове співробітництво «Пояс і шлях»: вибір шляху для якісного розвитку. *MOFCOM*. 2021. URL: <http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydy1/zgzx/202105/20210503059081.shtml>

71. Хвостенко Д. О., Чжоу В. Порівняння фінансової системи України та Китаю в аспекті соціально-економічного розвитку. *Китайська цивілізація: традиції*

та сучасність : матеріали міжнародної наукової конференції. (м. Київ, 24 листопада 2021 р.). К.: Видавничий дім «Гельветика», 2021. С. 292-295.

72. Хвостенко Д. О., Чжоу В. Сучасна модель соціально-економічного розвитку Китаю, приклад для України. Китайська цивілізація: традиції та сучасність : матеріали XIV міжнародної наукової конференції, (м. Київ, 5 листопада 2020 р.). К.: Видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 435-440.

73. Чен Ліан. Як цифровий юань, що йде в ногу з часом, допомагає «Один пояс, Один шлях». Національна лабораторія фінансів та розвитку. 2020. URL: <https://finance.sina.com.cn/wm/2020-12-08/doc-iiznctke5476271.shtml>

74. Чжан Хуа, Сун Міншунь. Стандарти сприяють «Один пояс, Один шлях» фінансуванню. *Китайські фінанси*. 2021. URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2021-04/27/c_1127380481.html

75. Чжоу В. «Чорні лебеді» економіки кризових явищ. Сучасні кризові явища в економіці та проблеми облікового, контрольного та аналітичного забезпечення управління підприємством: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Луцьк, 26-27 червня 2020 р). Луцьк: ІВВ Луцького НТУ, 2020. С. 168- 170.

76. Чжоу В. Геостратегія глобалізації «Один пояс, Один шлях» для Китаю та країн, що знаходяться на цьому шляху. *Вчені записки. Збірник наукових праць*. 2021. Випуск 23(2). С. 117-135. URL: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.23.21.02.10.068.074

77. Чжоу В. Наслідки пандемічного стресу для економіки КНР та контрзаходи для відновлення економічного зростання. Perspectives of world science and education. Abstracts of the 10th International scientific and practical conference. (Osaka, June 17-19, 2020) CPN Publishing Group, Osaka, Japan. 2020. P. 174-183.

78. Чжоу В. Роль ресурсної бази в забезпеченні успішної реалізації євразійської стратегії КНР. Вісник ОНУ імені І.І.Мечникова. 2022. Вип.3(93). Т. 27. С. 32-38 URL: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-93-6>

79. Чжоу В. Співробітництво КНР та ЄС: інвестиційна складова стратегій економічного розвитку. Priority directions of science and technology development.

Abstracts of the 5th International scientific and practical conference. (Kyiv, January 24-26, 2021) SPC —Sci-conf.com.ua. Kyiv, 2021. P. 1673-1678.

80. Чжоу В. Суть китайської стратегії «Один пояс, Один шлях». Theoretical and practical aspects of modern scientific research: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with Proceedings of the I International Scientific and Practical Conference (Vol.1) (Seoul, April 30, 2021). Seoul-Vinnytsia: Case Co., Ltd. & European Scientific Platform, 2021. P.22-26

81. Чжоу В. Чинники та мотиви формування й трансформації Євразійської стратегії Китаю. Вчені записки. Збірник наукових праць. 2022. Вип. 27(2). С. 62-73. URL: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.27.22.02.07.047.053

82. Чжоу В., Руденко-Сударєва Л. Економічний базис інвестиційної взаємодії КНР з Індією як потенційним партнером у площині реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях». Вісник Хмельницького національного університету Серія: «Економічні науки». 2022. №6. Т. 3. С.94-101 [https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6\(1\)-14](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6(1)-14), URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/?p=15126>

83. Чжоу В., Хвостенко Д.О. Зарубіжні маркетингові стратегії китайських компаній. Китаєзнавчі дослідження. 2020. Вип. 2. С. 83-92. URL: <https://doi.org/10.51198/chinesest2020.02.083>

84. Чжоу В., Хвостенко Д.О. Торгово-інвестиційні заходи та міжнародні інвестиційні режими у регіональних торговельно-комерційних угодах. Results of modern scientific research and development. Proceedings of the 1st International scientific and practical conference. (Madrid, April 4-6, 2021) Barca Academy Publishing. Madrid, 2021. P.499- 507.

85. Швиданенко О.А., Бусарєва Т.Г. Генезис становлення нової економіки. Економіка і організація управління № 4(44)/, Донецький національний університет імені Василя Стуса- 2021, стор. 78-88, DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2021.4.8>

86. Юй Юндіна. Пояснення китайської стратегії «подвійної циркуляції». *Mind.ua: веб-сайт*. 2020. URL:<https://mind.ua/publications/20216500-royasnennya-kitajskoyi-strategiyi-podvijnoyi-cirkulyaciyi> (дата звернення: 12.02.2023)

87. Які країни мають найбільший показник ВВП: топ-50 за 2021 рік. *Апостроф. Економіка: веб-сайт.* 2021. URL : <https://apostrophe.ua/ua/news/economy/2021-12-27/u-kakih-stran-samyiy-bolshoy-pokazatel-vvp-top-50-za-2021-god/254155>. (дата звернення: 20.12.2022)
88. Yakubovskiy, S., Rodionova, T., & Derkach, T. (2019). Impact of Foreign Investment Income on External Positions of Emerging Market Economies. *Transition Studies Review*, 26(1), 71 DOI: 10.14665/1614-4007-26-1-005
89. About Chery. *Chery international: web-site.* URL: <https://www.cheryinternational.com/pc/aboutchery/introduction/index.shtml> (дата звернення: 10.02.2023)
90. Achievements and Experiences of My Country's Service Industry during the "13th Five-Year Plan" and the Development Trend of the "14th Five-Year Plan.". *People's Forum Network*. 2021. URL: <http://www.rmlt.com.cn/2021/0115/605198.shtml>
91. Aulakh P. S., Kotabe M. Antecedents and Performance Implications of Channel Integration in Foreign Markets. *Journal of International Business Studies*. 1997. Vol. 28, no. 1. P. 145–175. URL: <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490096>
92. Authorized Release: Promoting the vision and actions of jointly building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. *Xinhua News*. 2015. URL: http://www.xinhuanet.com//world/2015-03/28/c_1114793986.htm
93. Baogao:Q3 zhongguo shouji pinpai zai yindu shichang fen'e gaoda 74%. [Report: Q3 Chinese mobile phone brands have a 74% market share in India]. *Souhu.news*. 2021. URL: https://www.sohu.com/a/499355613_114760
94. Bhaumik, S. K., Gelb, S.. Determinants of entry mode choice of MNCs in emerging markets: Evidence from South Africa and Egypt. *Emerging Markets Finance and Trade*. 2005. Vol. 41(2). P.5-24, URL: <https://www.jstor.org/stable/27750436>
95. Bo Guili. On the Scientific Connotation of National Strategy. *People's Daily Online - Theory Channel*. 2015. URL доступу : <http://theory.people.com.cn/n/2015/0729/c40531-27380357.html>

96. Brief: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report. *The Green Finance & Development Center (GFDC)*. 2021. URL: <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021/>
97. Brzezinski, Z. American primacy and its geostrategic imperatives. Bucharest: *Univers Encyclopedic.*, 2000
98. Busarieva T.G., Shvidanenko O.A. The role of disruptive technologies in the formation of the world competitive leaders. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*. 2020. № 2. Vol. 42. P. 128–132. URL: <https://ejournals.vdu.lt/index.php/mtsrbid/issue/view/85>
99. Cai, Peter. Analysis. Understanding China's Belt and Road Initiative. *Lowy Institute For International Policy*. 2017. URL: <http://hdl.handle.net/11540/6810>
100. Caves, R. E., Mehra, S. K. Die Eintrittsstrategien multinationaler Unternehmen auf dem amerikanischen Markt. *Globaler Wettbewerb: Strategien der neuen Internationalisierung*, 1989, P. 515-552. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-322-91343-2_15
101. Changwei. Kuaguo binggou OR Lvdi touzi. Cross-border MA OR Greenfield Investment. MS thesis. *Beijing Jiaotong University*. 2019
102. Chen Xiang, Zhou Hao. Dongdaoguo fubai yu zhongguo duiwai zhijie touzi quwei xuanze——jiyu qiye touzi dongji de shijiao. *Chanye jingji pinglun (shandong)*, 2016. URL: <https://kns.cnki.net/kns8/defaultresult/index>
103. Chen Y.-C., Hung M., Wang Y. The effect of mandatory CSR disclosure on firm profitability and social externalities: Evidence from China. *Journal of Accounting and Economics*. 2018. Vol. 65, no. 1. P. 169–190. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jacceco.2017.11.009>
104. Cheng, Guoqiang. Gongjian 'Yi Dai Yi Lu': Neihan, Yiyi Yu Zhiku Shiming. [Co-constructing the "Belt and Road": Connotation, Significance and Think Tank Mission] *China Development Observation*, 2015. P. 8–11. URL: <http://www.cqvip.com/qk/97702b/201504/70907167504849534852484852.html>

105. Chenwen, Mai yifan. Zhongguo qiye zai yuenan touzi de zhengzhi fengxian yu fangfan [Political Risk and Prevention of Chinese Enterprises Investing in Vietnam]. *Nanya Dongnanya Yanjiu*. 2021.
106. Chiao, Y. C., Lo, F. Y., Yu, C. M. Choosing between wholly-owned subsidiaries and joint ventures of MNCs from an emerging market. *International Marketing Review*, 2010, URL: <https://doi.org/10.1108/02651331011047998>
107. China and India Sign 5-Year Economic and Trade Cooperation Plan: 20 Billion US Dollars Will Be Invested in India. *SinaFinance: web-site*. 2014. URL: <http://finance.sina.com.cn/world/yzjj/20140918/175920344528.shtml> (дата звернення: 20.01.2023)
108. China CITIC Bank Acquires Majority Stake in Altyn Bank of Kazakhstan. *Xinhua Silk Road: web-site*. 2018. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/92929.html>. (дата звернення: 02.02.2023)
109. China global investment traker. AEI: web-site. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата звернення: 09.11.2022)
110. China in the Past Ten Years: Financial Support for the Real Economy to Achieve High-Quality Development. *People's Daily: web-site*. 2022. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2022-06/24/content_5697433.htm (дата звернення: 10.02.2023)
111. China propels joint construction of green Silk Road with active efforts. *People's Daily*. 2022. URL: https://en.ndrc.gov.cn/news/mediarusources/202201/t20220126_1313440.html
112. China-Indonesia Relations. *Embassy of the PRC in the Republic of Indonesia: web-site*. 2013 (2020). URL: <http://id.china-embassy.org/zgyyn/sbgxgk/> (дата звернення: 10.02.2022)
113. China-Vietnam Relations. *Embassy of the People's Republic of China in Vietnam: web-site*. 2022. URL: <http://vn.china-embassy.gov.cn/sbgxc/> (дата звернення: 11.02.2023)
114. China's education has made historic achievements (China's 10-year series of themed news releases). *People's Daily: web-site*. 2022. URL:

<http://politics.people.com.cn/n1/2022/0910/c1001-32523651.html> (дата звернення: 02.02.2023)

115. China's relations with Pakistan. *Ministry of Foreign Affairs of PRC*: web-site. 2023. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676308/sbgx_676312/ (дата звернення: 27.01.2023)

116. China's FDI Hit Record High, Global FDI Rebounds in 2021. *China Briefing*. 2022. URL: <https://www.china-briefing.com/news/chinas-fdi-record-high-2021-global-fdi-rebound-services-high-tech-industry/>

117. Country (Region) Guide for Foreign Investment and Cooperation – Kazakhstan. *Belt and road portal. YIDAIYILU.GOV.CN*: web-site. 2020. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/159432.htm> (дата звернення: 23.01.2021)

118. Country (Region) Guide for Foreign Investment and Cooperation-Pakistan *YIDAIYILU.GOV.CN*: web-site. 2020. URL: http://ydyl.jiangsu.gov.cn/art/2021/2/8/art_76297_9669614.html (дата звернення: 23.01.2021)

119. Country (Region) Guide for Foreign Investment Cooperation – Indonesia. *Belt and road portal. YIDAIYILU.GOV.CN*: web-site. 2020. URL: <http://www.mofcom.gov.cn/dl/gbdqzn/upload/yindunixiya.pdf> (дата звернення: 21.07.2021)

120. Country (Region) Guide for Overseas Investment and Cooperation-Vietnam. *Belt and road portal. YIDAIYILU.GOV.CN*: web-site. 2021. URL: <http://fta.mofcom.gov.cn/rcep/rcep/pdf/yuenan.pdf> (дата звернення: 21.07.2021)

121. Das, Khanindra Ch. The making of one belt, one road and dilemmas in South Asia. *China report*. 2017. Vol. 53.2 P. 125-142. URL: <https://doi.org/10.1177/0009445517696624>

122. Debin, D. U., Yahua, M. A. One belt and one road: the grand geo-strategy of China's rise. *Geographical research*. 2015. Vol. 34(6). P. 1005-1014. URL: [10.11821/dlyj201506001](https://doi.org/10.11821/dlyj201506001)

123. Dipanjan Roy Chaudhury. Japanese PM Shinzo Abe's India visit to see Asia-Africa Growth Corridor launch. *The Economic Times: web-site*. 2017. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/japanese-pm-shinzo-abes-india-visit-to-see-asia-africa-growth-corridor-launch/articleshow/60331430.cms?from=mdr> (дата звернення: 17.04.2021)
124. Doing business. *The World Bank*. 2020. URL: <https://archive.doingbusiness.org/en/reports/global-reports/doing-business-reports> (дата звернення: 17.09.2021)
125. Duan Tao. Zhanlüe duijie lilun jiangou yanjiu [Research on the Theoretical Construction of Strategic Alignment]: дис. ...д-ра філософії : Yunnan University, 2019. URL: <https://kns.cnki.net/KCMS/detail/detail.aspx?dbname=CDFDLAST2021filename=1019059788.nh>.
126. Ehizuelen, Michael Mitchell Omoruyi, and Hodan Osman Abdi. Sustaining China-Africa relations: Slotting Africa into China's one belt, one road initiative makes economic sense. *Asian Journal of Comparative Politics*. 2018. Vol. 3.4. P. 285-310. URL: <https://doi.org/10.1177/2057891117727>
127. Eric Swanson, Rose Niu, Li Zhu. Debt for nature swap. A Green Finance Tool for Dealing with Overseas Sovereign Debt. A Commissioned Report for GFC Finance and Biodiversity Research Group. Paulson Institute. 2022. URL: <https://greenfdc.org/debt-for-nature-swap-a-commissioned-report-china-green-finance-committee-gfc/>
128. Expert from Kazakhstan. *The Belt and Road Initiative Paves a Path to Common Development for Countries in the Region: web-site*. 2021. URL: <http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydy1/zgzx/202109/20210903200688.shtml> (дата звернення: 22.03.2023)
129. Feng Rui. Який офіційний англійський переклад «Один пояс, Один шлях»? *Xinhua Silk Road: web-site*. 2020. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/397355.html> (дата звернення: 31.12.2021)

130. Founded five years ago, the AIIB's report card is eye-catching. *Xinhua News: web-site*. 2021. URL: http://www.xinhuanet.com/fortune/2021-01/15/c_1126988301.htm. (дата звернення: 21.07.2021)

131. Gao Yi, Analysis: The Gains and Losses of Deng Xiaoping's Foreign Policy. *BBC News: web-site*. 2014. URL: https://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2014/08/140820_deng_foreign_policy_gains_losses (дата звернення: 15.09.2022)

132. Gao Zhilei. “Yidai yilu” changyi yu guojia anquan zhanlue guanxi yanjiu [Research on the relationship between the "Belt and Road" initiative and national security strategy] (Master's thesis, He Bei University). 2018

133. Global Economic Prospects. *World Bank Group*. 2023. URL: <https://www.shihang.org/zh/publication/global-economic-prospects>

134. Gongjian. ‘YI Dai YI Lu’ Changyi :Jinzhuan, Gongxian Yu Zhanwang. [Co-construction of the “Belt and Road” Initiative: Progress, Contributions and Prospects] *XinHuanet*. 2019. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/22/c_1124400071.htm.

135. Guo Fanli. Західний розвиток потрапив у глибоку трясовину. *FinanceSina: web-site*. 2018. URL: <https://finance.sina.cn/zl/2018-03-09/zl-ifxpwyhw3137554.d.html?from=wap> (дата звернення: 21.07.2021)

136. Guojia Zhanlue. [National strategy] MBA Zhiku Baike: web-site. URL: <https://wiki.mbalib.com/wiki/%E5%9B%BD%E5%AE%B6%E6%88%98%E7%95%A5>. (дата звернення: 04.10.2022)

137. Hennart, J. F., Park, Y. R. Greenfield vs. acquisition: The strategy of Japanese investors in the United States. *Management science*, 1993. Vol. 39(9). P. 1054-1070. URL: <https://doi.org/10.1287/mnsc.39.9.1054>

138. Hill, C. W., Hwang, P., Kim, W. C. An eclectic theory of the choice of international entry mode. *Strategic management journal*, 1990. Vol. 11(2). P. 117-128. URL: <https://doi.org/10.1002/smj.4250110204>

139. How Big Is China's Belt and Road? *CSIS – Center for Strategic and International Studies: web-site*. URL: <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road> (дата звернення: 12.07.2021)

140. HPP Suki Kinari. ANDRITZ China: web-site. URL : <https://www.andritz.cn/china-en/products-overview/hydro-china-hydro-cn/success-stories/sukri-kinaro>. (дата звернення: 19.03.2023)
141. Hu Shisheng. Dong Lang Area Standoff and the Future of Sino-India Relations. Contemporary International Relations, 2017. Vol. 11. P. 9-22. URL: <http://www.cqvip.com/qk/81437x/201711/673896878.html>
142. Hu, Jianhua. "Cong Sange Weidu Zhunque Bawo 'Yi Dai Yi Lu' Jingshen Shizhi." [Accurately Grasping the Spiritual Essence of the "Belt and Road" from Three Dimensions] DangDai GuangXi, 2017. Vol. 34(6). URL: <https://www.ddgx.cn/show/12717.html>
143. Huang, F., Wei, Y. The Belt and Road Initiative and Construction: Transcending Traditional Geopolitics. Jilin University Journal Social Sciences Edition, 2019
144. India Alipay Plummeted 27% on the First Day of Listing, Ant Group Is the Largest Shareholder. Sohu. 2021. URL: https://www.sohu.com/a/502535119_115479.
145. India Plans to Expand Infrastructure to Boost Economy. BELT AND ROAD PORTAL. YIDAIYILU GOV.CN: web-site. 2019. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/111658.htm>. (дата звернення: 05.03.2022)
146. India. China Metallurgical International Signed 2 Orders in a Row in the Indian Market. *Belt and road portal. YIDAIYILU.GOV.CN.: web-site.* 2021. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/swxx/qdbxx/187948.htm>. (дата звернення: 21.07.2021)
147. India's Huawei Snub Prompts New Crisis for Chinese Telecoms Group. *Financial Times: web-site.* URL: <https://www.ft.com/content/313833af-92ae-4bbe-8b9e-0f7faaa5faef>. (дата звернення: 12.12.2022)
148. Indonesia. POWERCHINA: web-site. 2022. URL: https://en.powerchina.cn/2022-10/10/c_818569.htm (дата звернення: 20.02.2022)
149. Infographic: China's Belt and Road Investment Map. *Statista Infographics: web-site.* URL: <https://www.statista.com/chart/16075/the-share-of-bri-investment-destinations/> (дата звернення: 15.02.2023)

150. Innovative Financing Instrument Offers Lasting Solution to Climate and Debt Crisis. *The Finance for Biodiversity Initiative (F4B)*. 2023. URL: <https://www.naturefinance.net/innovative-financing-instrument-offers-lasting-solution-to-climate-and-debt-crises/>
151. Inventory of key overseas investment and financing projects of the AIIB. *Tradeinvest: web-site*. 2020. URL: <http://www.tradeinvest.cn/information/6533/detail>. (дата звернення: 12.02.2023)
152. Invest India. *Investment Promotion and Facilitation Agency | Invest India: web-site*. URL: <https://www.investindia.gov.in/> (дата звернення: 12.02.2023)
153. Investment. POWERCHINA. 2022 URL: https://en.powerchina.cn/2022-10/10/c_818336.htm
154. It Is Advisable for Chinese Enterprises to Explore a Combination of Multiple Methods for Overseas Greenfield Investment. *Xinhua Finance Agency: web-site*. 2017. URL: http://sc.xfafinance.com/html/BR/International_Cooperation/2017/243198.shtml. (дата звернення: 03.12.2021)
155. Jiang Guanhong. Zhidu chayi, wenhua julli yu zhongguo qiye duiwai zhijiē touzi fengxian. *Shijie jingji yanjiu*. 2015. Vol. 8. P. 11. URL: 10.13516/j.cnki.wes.2015.08.005
156. Jin, ling. “Yi Dai Yi Lu : Zhong Guo de Ma Xie Er Jihua?”[One Belt, One Road: China’s Marshall Plan?] *International Studies*, 2015. P. 88–99. URL: <http://221.182.207.55:8090/uploads/1/qkpdf/gj/gjwy/gjwy201501/gjwy201501030.pdf>
157. Jing Yang ,Raffaele Huang. Ant’s Financial License Is in Limbo as China Shakes Up Regulatory System. *The Wall Street Journal: web-site*. 2023. URL: <https://www.wsj.com/articles/ants-financial-license-is-in-limbo-as-china-shakes-up-regulatory-system-bda3b474> (дата звернення: 04.02.2023)
158. Johannisson, B. Business formation—a network approach. *Scandinavian journal of management*, 1988. Vol. 4(3-4). P. 83-99. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0956522188900024?via%3Dihub>

159. Johanson, J., Vahlne, J. E. The internationalization process of the firm—a model of knowledge development and increasing foreign market commitments. *Journal of international business studies*, 1977. Vol. 8. P. 23-32. URL: <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490676>
160. John F. Kennedy. *Public Papers of the Presidents of the United States*: 1962. – Washington: U.S. Government Printing Office 1963. – 1020 p.
161. Joint Statement between the People's Republic of China and the Republic of India. *Ministry of Foreign Affairs PRC: web-site*. 2013. URL: https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/2649_665393/201305/t20130522_679346.html (дата звернення: 12.02.2023)
162. Journal of Military Transportation College. 2010. Vol. 12, No. 4. P. 19-22.
163. Kogut, B., Singh, H. The effect of national culture on the choice of entry mode. *Journal of international business studies*, 1988. Vol. 19. P. 411-432. URL: <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490394>
164. L'autre effet Ukraine / Taïwan : l'économie chinoise souffre et ça commence à se voir vraiment. *Atlantico: web-site*. URL: <https://atlantico.fr/article/decryptage/l-autre-effet-ukraine-taiwan-l-economie-chinoise-souffre-et-ca-commence-a-se-voir-vraiment-asie-europe-industrie-entreprises-risques-consequences-production-commerce-croissance-penuries-dollar-etats-unis-monnaie-jean-marc-siroen> (дата звернення: 20.04.2022)
165. Lai, Huiting. “Jinnian Lai Guoneiwai Xuezhе Guanyu ‘Yi Dai Yi Lu’ Changyide Zhanlue Dingwei Yanjiu Zongshu.” [A review of domestic and foreign scholars’ research on the strategic positioning of the “Belt and Road” initiative in recent years] *Coastal Enterprises and Science Technology*, 2017. P. 3–5. URL: <http://www.cqvip.com/qk/82593x/201703/672586233.html>.
166. Lalisang, Ardhitya Eduard Yeremia; Candra, Darang S. Indonesia’s Global Maritime Fulcrum China’s Belt Road Initiative A match made at sea? Jakarta, 2020. URL: <https://asia.fes.de/news/indonesias-global-maritime-fulcrum-chinas-belt-road-initiative-a-match-made-at-sea-1>
167. Li Shaojun. *Guoji zhengzhi xue gailun* [Introduction to Political Science.] BEIJING BOOK CO. INC. 2019.

168. Li, Yanhong. "Yidai Yilu Changyixia Woguo Zhizaoye Haiwai Zhuanyi Duice Xuanze." [Countermeasures for the overseas transfer of my country's manufacturing industry under the "Belt and Road" initiative] *Reformation Strategy*. 2018. URL: <http://www.cqvip.com/qk/96502x/201802/674665287.html>
169. Ling, Shengli. "YiDai YiLu ZhanLue Yu Zhoubian Diyuan Chongsu." [The Belt and Road Initiative and the Reshaping of Peripheral Geographies] *Journal Of International Relations*, 2016. P. 79–91. URL: <http://www.cqvip.com/qk/72077x/20161/668486703.html>
170. Linhui. Zhongguo shouji qiye yindu shichang jinru celue yanjiu [Research on the entry strategy of Chinese mobile phone companies in the Indian market]. *Zhejiang University (zju)*, 2018.
171. List and overview of 65 countries and regions along the "Belt and Road". *Foreign Fair: web-site*. 2017. URL: <http://ydyl.people.com.cn/n1/2017/0420/c411837-29225243.html> (дата звернення: 10.11.2022)
172. Liu Haiyu. Zhongguo duihasakesitan nengyuan lingyu touzi qingkuang fenxi [Analysis of China's Investment in Kazakhstan's Energy Field] *Foreign Economic Relations Trade*: 2019. P. 27-29. URL: <http://www.cqvip.com/qk/80357a/20193/7002269740.html>
173. Liu Jiayin. What is the status of the China-Pakistan Economic Corridor? *Xinhua Silk Road: web-site*. 2019. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/66886.html> (дата звернення: 30.12.2021)
174. Liu Meixiang. Zhongguo qiye dui jin zhuan guojia zhijie touzi jinru moshi xuanze yanjiu. (Doctoral dissertation, guangdong gongye daxue). 2019. URL: <https://doi.org/10.27029/d.cnki.ggdgu.2019.000900>
175. Liu Xiaoning. Ludi touzi haishi kuaguo binggou: Zhongguo qiye ofdi moshi xuanze yanjiu. Nanfang jingji, 2019. Vol. 2. P.17. URL: CNKI:SUN:NFJJ.0.2019-02-005
176. Liu Xuchen. Riben zhanlue wenhua shi yu xia de duiwai zhanlue xuanze [The Choice of Foreign Strategy in the Perspective of Japan's Strategic Culture] : дис. ... д-ра філософії : Beijing foreign language university, 2022.

177. Losos E. , Pfaff A., Olander L. , Mason S., Morgan S. Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure. Policy Research Working Paper 8718. World Bank Group. Macroeconomics, Trade and Investment: Global Practice. 2019.

178. Lu Xiaoli, and Li Haiyan " yuenan dui zhongguo YI DAI YI LU Changyi de renzhi-jiyu dui yuenan guanfang meitide fenxi[Vietnam's perception of China's "One Belt, One Road" initiative—Based on the analysis of Vietnam's official media reports.], *Peace and Development*, 2019. Vol. 6. P. 87-134.

179. Lu, Nanquan. "Zhongguo Changdao 'Yidai Yilu'Zhanlue de Yi Dai yi Yu Fengxian." [The Belt and Road Initiative: Chinese Experience, International Solutions, World Contributions]*Exploration and Free Views*, 2015. Vol. 12. P. 93. URL: <http://www.cqvip.com/qk/97673x/201512/667167409.html>

180. Macias A. China quietly installed missile systems on strategic Spratly Islands in hotly contested South China Sea. *CNBC: web-site*. 2018. URL: <https://www.cnbc.com/2018/05/02/china-added-missile-systems-on-spratly-islands-in-south-china-sea.html> (дата звернення: 03.12.2022)

181. Madhok, A. Cost, value and foreign market entry mode: The transaction and the firm. *Strategic management journal*, 1997. Vol. 18(1). P. 39-61. URL: https://www.researchgate.net/publication/245808227_Cost_Value_and_Foreign_Market_Entry_Mode_The_Transaction_and_the_Firm

182. Mao, Liangsheng. "'YI Dai Yi Lu'zhanlue de Shidai Beijing,Neihan Shizhi Ji Xianshi Yiyi." [The background, connotation and practical significance of the "Belt and Road" strategy]*Social Sciences Review*. 2017.

183. Mei Guanquan. Yindu dui YI DAI YI LU.de taidu yanjiu"[Research on India's attitude towards the "Belt and Road"] *Asia-pacific Economic Review*. 2018. Vol. 2. P. 78-86. URL: <http://www.cqvip.com/qk/96371x/201802/674964253.html>

184. Mengdi Yue, Christoph Nedopil Wang. Debt-For-Nature Swaps: A Triple-Win Solution for Debt Sustainability and Biodiversity Finance in the Belt and Road Initiative (BRI)? *Biodiversity Finance*. 2021. URL: <https://greenfdc.org/debt-for-nature-swaps-in-the-belt-and-road-initiative-bri/>

185. Mingjiang Li. The Belt and Road Initiative: geo-economics and Indo-Pacific security competition, *International Affairs*, 2020. Vol. 96, Issue 1, P. 169–187. URL: <https://doi.org/10.1093/ia/iiz240>
186. Nedopil, Christoph. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021. *Green Finance Development Center, FISF Fudan University*, Shanghai. 2021. URL: <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021/>
187. Ngeow Chow Bing. The Digital Silk Road: From South-China to Southeast Asia. *Friedrich-Ebert-Stiftung in Asia:web-site*. 2021. URL: <https://asia.fes.de/news/digital-silk-road> (дата звернення: 10.06.2022)
188. Organization. POWERCHINA: web-site. 2022. URL: <https://en.powerchina.cn/organization.html> (дата звернення: 30.01.2023)
189. Ou Minggang. AIIB Five Years: Review and Prospect_Voting Rights. *Sohu.News*. 2021.URL: https://www.sohu.com/a/452873552_603349
190. Overview of China-Kazakhstan *Relations. Chinese Embassy in Kazakhstan: web-site*. 2020. URL: <http://kz.china-embassy.gov.cn/zhgx/zhgxxgk/>. (дата звернення: 29.09.2022)
191. Packenham, R. A. Liberal America and the third world: Political development ideas in foreign aid and social science. *Princeton University Press*. 2015
192. Pakistan, China sign pact on Lahore Orange Line metro project, *Dawn*, Lahore, 22 Mar 2014. Retrieved on 20 October 2014.;
193. Pakistan's Orange Line metro train project under CPEC delivered. *Xinhuanet: web-site*. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2020-10/09/c_139428972.htm (дата звернення: 24.10.2022)
194. Pan Yuanyuan. "Dongcha Yindu Jiaqiang dui Hua touzi xianzhi cuoshi de zhenshi yitu.[Gain insight into India's real intention to strengthen investment restrictions on China]" *China Forex*. 2020. URL: <http://www.chinaforex.com.cn/index.php/cms/item-view-id-49794.shtml>
195. PPP, Public-Private-Partnership. *Енциклопедія Baidu: веб-сайт*. URL: <https://baike.baidu.com/item/PPP/33908#5> (дата звернення: 22.02.2023)

196. PRC Ministry of Foreign Affairs. China's Relationship with India. 2023. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_677220/sbgx_677224/.
197. Qi Jianhong, Yang li. 2014. Wenhua juli yu woguo qiye ofdi de jinru moshi xuanze——jiyu daxing qiye de weiguan shuju jianyan. Shijie jingji yanjiu. 2014. Vol. 6. P. 7. URL: <https://doi.org/10.13516/j.cnki.wes.2014.06.009>
198. Remarkable Achievements in Agricultural Development, Beautiful and Livable Villages - the Second of a Series of Reports on Economic and Social Development Achievements since the 18th National Congress of the Communist Party of China. Xinnews: web-site. 2022. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2022-09/15/content_5709899.htm (дата звернення: 12.12.2022)
199. Review of China's Top Ten Mergers and Acquisitions. CNPC's Acquisition of Kazakhstan PK Petroleum Company. 2005. URL: <https://new.qq.com/rain/a/20210319A0AAWE00>.
200. Root F. R. Entry strategies for international markets[J]. New york, 1994, P. 994. URL: https://www.researchgate.net/profile/Fernando-Robles-17/publication/274909151_Entry_Strategies_for_International_Markets/links/61e9ea615779d35951c22ef2/Entry-Strategies-for-International-Markets.pdf
201. Rudenko-Sudarieva, L. V., Shevchenko, Y. A. Factors for the Formation of Adjusted Net Savings in the People's Republic of China. *J. Advanced Res. L. Econ.*, 2019. Vol. 10. P. 2497. URL: <https://journals.aserspublishing.eu/jarle/article/view/5295>
202. Rudenko-Sudarieva, L., Shevchenko, Y. Paradigm Fundamentals and the Practical Dilemma of Investment Behaviour of Transnational Corporations. *International Economic Policy*, 2022. Vol. 36. P. 7-47. URL: <https://doi.org/10.33111/iep.eng.2022.36.01> URL: http://iepjournal.com/journals_eng/36/2022_36_1_RudenkoSudareva_Shevchenko.pdf
203. Rudenko-Sudarieva, Larysa V.; Shevchenko, Yuliia A.. Factors for the Formation of Adjusted Net Savings in the People's Republic of China. *Journal of Advanced Research in Law and Economics, [S.l.]*, 2019 T.10, Vol. 8. P. 2497 – 2506, URL: <https://journals.aserspublishing.eu/jarle/article/view/5295>

204. Santosh Kumar. China's Huawei, ZTE Set to Be Shut out of India's 5G Trials. *The Economic Times*: web-site. 2020. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/industry/telecom/telecom-news/chinas-huawei-zte-set-to-be-shut-out-of-indias-5g-trials/articleshow/77528916.cms?from=mdr>. (дата звернення: 21.03.2021)
205. Sarker, Md Nazirul Islam. One belt one road initiative of China: implication for future of global development. 2018. *Modern Economy*. Vol. 9.4 . P. 623-638. URL: <https://doi.org/10.4236/me.2018.94040>
206. Schütze F., Stede J. The EU sustainable finance taxonomy and its contribution to climate neutrality. *Journal of sustainable finance & investment*. 2021. P. 1–33. URL: <https://doi.org/10.1080/20430795.2021.2006129>
207. Shannon Tiezzi. The New Silk Road: China's Marshall Plan? *The Diplomat*: web-site. 2014. URL: <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>. (дата звернення: 09.12.2022)
208. Shi Xinqi. Zhongba jingji zoulang beijingxia zhongguo qiye dui bajisitan jichusheshi touzi yanjiu [Research on Chinese Enterprises' Investment in Pakistan's Infrastructure under the Background of China-Pakistan Economic Corridor]. *Xinjiang Normal University*. 2019.
209. Shi Xinsheng. Zhanlüe tou song gainian bianxi [Discrimination and Analysis of the Concept of Strategic Projection]. *Journal of Military Transportation College*, 2010.12(4), 19-22.
210. Shi Yinhong. Guojia da zhanlüe lilun lun gang. 2007. [Outline of National Grand Strategy Theory] // *International observation*. 2007. Vol. 5. P. 15-21.
211. Since its establishment six years ago, how much money has the Silk Road Fund contributed to the “Belt and Road” initiative? *Souhu News*: web-site. 2020. URL: https://www.sohu.com/a/427216384_731021 (дата звернення: 16.03.2021)
212. Slangen, A. H. A communication-based theory of the choice between greenfield and acquisition entry. *Journal of Management Studies*, 2011, Vol. 48(8). P. 1699-1726. URL: <https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.2011.01013.x>

213. Socialist Republic of Vietnam General Statistics Office, Statistical Yearbook 2019 (Statistical Yearbook of Viet Nam 2020). *Statistical Publishing House, Hanoi*, 2021, P. 280. URL: <https://www.gso.gov.vn/en/data-and-statistics/2020/09/statistical-yearbook-2019/>

214. Space Silk Road' to help aviation, shipping, disaster relief. *Indian Strategic Studies: web-site*. 2015. URL: <https://www.strategicstudyindia.com/2015/10/the-road-to-success-for-silk-road.html?m=1> (дата звернення: 21.07.2021)

215. Statistical Bullentin of China's outward Foreign Direct Investment. UN Comtrade: web-site. 2020. URL: <https://comtradeplus.un.org/> (дата звернення: 09.07.2022)

216. Summary of dates of the establishment of diplomatic relations between the People's Republic of China and other countries. *Ministry of Foreign Affairs of PRC: web-site*. 2022. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/2193_674977/200812/t20081221_9284708.shtml

217. Sun Chenyao. Zhongguo qiye dui "yidai yilu" guojia OFDI jinru moshi xuanze de yanjiu. (Doctoral dissertation, shandong daxue). URL: <https://doi.org/10.27272/d.cnki.gshdu.2020.001697>

218. Sun Weiguang. Te lang pu zhengfu de zhong ya zhanlue yanjiu [Trump Administration's Central Asia Strategy Study] : дис. ... д-ра філософії : Shan Dong University, 2021.

219. Sun, Zhiyuan. "Yi Dai Yi Lu Zhanlue Gouxiang de Sanchong Neihan." [The triple connotation of the "One Belt, One Road" strategic conception] XUE XI YUE Kan. 2015. P. 43–44. URL: <http://www.cqvip.com/qk/81678x/2015001/663813748.html>

220. The 2020 Global Annual Shipments Are Released, and OPPO Is Firmly in the Top Five, and Its Strength Can Be Expected! Wangyi, 28 Jan. 2021, <https://www.163.com/dy/article/G1F19UOU0511UMUU.html>

221. The Belt and Road Initiative (BRI) Trends in Green Finance in China (1): The Green Finance Policy Landscape in China. Green Finance Development Center

Newsletter: web-site. 2023. URL:<https://greenfdc.org/green-finance-trends-in-china-1-chinas-green-finance-policy-landscape/> (дата звернення: 21.07.2021)

222. The First Ballastless Track Slab Was Successfully Laid on the Jakarta-Bandung High-Speed Railway. *Xinhuanew*: web-site. 2021. URL:http://www.news.cn/world/2021-12/29/c_1128213106.htm. (дата звернення: 01.03.2023)

223. 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 / W. Hao et al. *Complexity*. 2020. Vol. 2020. P. 1–16. URL: <https://doi.org/10.1155/2020/8820021>

224. The Times of India. China and India Sign Aerospace Cooperation Agreement. Embassy of PRC in the Republic of China. 2014. URL: http://in.china-embassy.gov.cn/chn/gyyd/201409/t20140929_2184205.htm

225. Tim Winter. Silk road diplomacy: Geopolitics and histories of connectivity, *International Journal of Cultural Policy*, 2020. Vol. 26:7, P. 898-912, URL: 10.1080/10286632.2020.1765164

226. Tu Xiaoqing. YiDaiYiLu beijing xai zhongguo dui yindu nixiya zhijietouzi yanjiu. MS thesis.[Research on China's direct investment in Indonesia under the background of "the Belt and Road Initiative"] China Foreign Affairs University. 2020

227. UN Comtrade Database: web-site. URL: <https://comtrade.un.org/data/auth/login?ReturnUrl=%2Fdata%2F> (дата звернення: 01.02.2023)

228. Wang Binghuan. "Mayi jinfu dui yindu touzi de jingyan yu qishi[Ant Financial's Experience and Enlightenment in Investing in India] Practice in Foreign Economic Relations and Trade 1. 2019

229. Wang, Jisi. 'xijin': Zhongguo Diyuan Zhanlue de Zaipingheng." ["Go West": The Rebalancing of China's Geostrategy] *Global Times*, 2012. URL: <http://news.sina.com.cn/pl/2012-10-17/071525374379.shtml>

230. Wang, Sunda. "Yidai Yilu Xia OFDI de Chanye Shengji Xiaoying Yanjiu." [Research on the Industrial Upgrading Effect of OFDI under the "Belt and Road Initiative"] Zhejiang University (ZJU). 2017
231. Wang, Yusheng. Engineering Technology Cooperation in Energy and Resource Industry along the Belt and Road. *Engineering Sciences*. 2019. URL: <https://journal.hep.com.cn/sscae/EN/article/downloadArticleFile.do?attachType=PDF&id=25676>
232. Wang, Yuxuan. Asia - Pacific rebalancing strategy to promote and China's response research. *Yanbian University*. 2017. URL: http://202.198.212.78/openfile?dbid=72objid=53_55_55_51flag=free
233. Weifeng Zhou, Mario Esteban. Beyond Balancing: China's approach towards the Belt and Road Initiative, *Journal of Contemporary China*, 2018. Vol. 27:112, P.487-501 URL: <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1433476>
234. What Is Two Corridors and One Circle? What Is the Origin and Significance of Two Corridors and One Circle? *Xinhua SilkRoad: web-site*. 2022. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/397318.html> (дата звернення: 10.04.2023)
235. What the US "rebalance to the Asia-Pacific" has brought. *Xinhua News: web-site*. 2016. URL: http://www.xinhuanet.com/mil/2016-10/16/c_129324029.htm. (дата звернення: 21.07.2021)
236. Wiedersheim-Paul, F., Johanson, J. The internationalization of the firm: four Swedish case. *Journal of management studies*, 1975. Vol. 22(4) P.305-322.
237. World Bank Group. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. *World Bank: web-site*. 2019. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> (дата звернення: 19.03.2023)
238. World Bank. Doing Business 2020. Washington, DC: World Bank. 2020. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/doing-business>
239. World investment report. UNCTAD. 2022. URL: <https://worldinvestmentreport.unctad.org/annex-tables/>

240. Worldwide Governance Indicators. *DataBank. The World Bank*. URL: <https://databank.worldbank.org/source/worldwide-governance-indicators>
241. Wu chongbo,Zhangyuan. Promoting the Synergy between the “Belt and Road Initiative” and the “Global Maritime Axis” Vision: Recent Progress and Prospects of Cooperation between China and Indonesia. *Journal of Xiamen University (Arts Social Sciences)*. 2019. Vol. 5. P. 98-108. URL:<http://www.cqvip.com/qk/82974x/201905/88776883504849574853484948.html>
242. Xin Shidai de Zhongguo Nengyuan Fazhan Baipishu"[China's Energy Development in the New Era" White Paper]. 2020. URL: http://www.gov.cn/zhengce/2020-12/21/content_5571916.htm
243. XinHua Wang. People's Republic of China and Republic of India Joint Statement on Forging a Closer Partnership for Development (Full Text). *Xinhuanet: web-site*. 2014. URL:http://www.xinhuanet.com//world/2014-09/19/c_1112555977.htm (дата звернення: 21.07.2021)
244. Xuesong. Seventy-year History of China-Indonesia Relations: Interaction and Evolution. *Southeast Asian Affairs*. 2020. Vol. 1. P.41-54. URL:<http://www.cqvip.com/qk/83427x/202001/7101507432.html>
245. Yiu, D., Makino, S. The choice between joint venture and wholly owned subsidiary: An institutional perspective. *Organization science*, 2002, 13(6), P. 667-683, URL:<https://www.jstor.org/stable/3086087>
246. Zeng Jinhua. The Reform of the Fiscal and Taxation System Is Advancing in Depth. *Xinhuanet: web-site*. 2022. URL: http://www.news.cn/fortune/2022-08/30/c_1128959583.htm (дата звернення: 06.07.2022)
247. Zeng Rui. The FDI Mode Analysis and Case Study of the Chinese Enterprises in the Belt and Road Initiative. MS thesis. Hunan University, 2018.<https://kns.cnki.net/KCMS/detail/detail.aspx?dbname=CMFD201901filename=1018102985.nh>
248. Zhang Lidan. The Choice of Outward Foreign Investment Mode of Chinese Manufacturing Industry Enterprises——Based on the Countries along "The Belt and Road" .(Master's thesis, Southwestern University of Finance and Economics, 2018) URL:

<https://kns.cnki.net/KCMS/detail/detail.aspx?dbname=CMFD202001filename=1018792946.nh>

249. Zhangwei. The Influence of Political Distance under the "One Belt and One Road" on the Choice of ADI Enterprises' OFDI Model (Master's thesis, Beijing Jiaotong University, 2020). URL: <https://kns.cnki.net/KCMS/detail/detail.aspx?dbname=CMFD202101filename=1020441480.nh>

250. Zhou jing, Cai Dongqing. Qiye weigun tezheng, dongdaoguo yinsu yu zhongguo ofdi moshi xuanze. *Guoji maoyi wenti*. 2014. Vol. (2), P. 11. URL: CNKI:SUN:GJMW.0.2014-02-013

251. Zhou Wenliang, She Xianning. Yidai Yilu beijingxia zhongguo yu wukelan jianli ziyou maoyiqu de qianjing fenxi [Аналіз перспективи створення зони вільної торгівлі між Китаєм та Україною на тлі ініціативи «Один пояс, Один шлях»]. *New Silk Road. China*. 2023. Vol. 9. № 303 (15). P. 8-10.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

Інтерпретація сутності поняття «стратегія» різними авторами

Автори/ джерело	Інтерпретація сутності поняття «стратегія»
Інститут громадянського суспільства	Стратегія є системним, комплексним, планувальним документом середньострокового періоду планування. Стратегія є документом політики. Цей документ політики має реалізовуватись через документ, який виконується – План заходів з реалізації стратегії.
Енциклопедія Baidu	Слово стратегія (стратегія) спочатку було військовим поняттям. Стратегія характеризується як програма винахідливого відкриття. На Заході слово «стратегія» походить від грецького слова «strategos», що означає військовий генерал і місцевий адміністратор. Пізніше він перетворився на військовий термін, що стосується стратегії військового генерала, який командує армією для боротьби
Baidu (китайською)	Розробити загальний план і стратегію війни: стратегію і тактику. Відносно загальної ситуації війни: стратегічна зброя, стратегічний захист. Метафора визначає загальну стратегію: економічна стратегія.,
Вікіпедія	Головна складова алгоритму системи генезису. Складова основ системології. Дав.-гр. στρατηγία, страта тегів — мистецтво полководця) — це загальний, недеталізований план, що охоплює довготривалий проміжок часу, спосіб досягнення важливої мети. Завданням стратегії є ефективне використання наявних ресурсів для досягнення основної мети (стратегія як спосіб дій стає особливо необхідною в ситуації, коли для прямого досягнення основної мети недостатньо наявних ресурсів). Поняття походить від поняття військова стратегія - наука про ведення війни, одна з областей військового мистецтва, вищий його прояв, яке охоплює питання теорії й практики підготовки до війни, її планування та ведення, досліджує закономірності війни.
Готь О. Я. , Бондаренко С. М.	Це реалізація концепції, в якій поєднуються цільовий та інтегральний підходи до діяльності організації, що дає можливість встановлювати цілі розвитку, порівнювати їх з наявними можливостями (потенціалом) організації та приводити їх у відповідність шляхом розробки та реалізації системи стратегій («стратегічного набору»).
Бо Гуйлі	Національна стратегія — це загальна стратегія всебічного розвитку, раціонального розподілу та ефективного використання національної влади з метою захисту та посилення національних інтересів і досягнення національних цілей. Національна стратегія — це загальна стратегія всебічного розвитку, раціонального розподілу та ефективного використання національної влади з метою захисту та посилення національних інтересів і досягнення національних цілей. Національна стратегія охоплює багато сфер, таких як національна політика, економіка, культура, суспільство, наука і технології, військо, етнічна приналежність, географія тощо. Її просторова сфера охоплює як внутрішню стратегію, так і міжнародну стратегію — розширення національної стратегії на міжнародній арені.

Джерело: складено автором на основі [12; 10; 95; 176; 218; 124; 209; 66; 92; 66; 209]

Основні компоненти стратегічних планів

(на прикладі євразійської стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях»)

Елементи стратегій	Сутність складових елементів стратегії
1	2
Місія та мета стратегії	Місія – посилювати економічний, культурний обмін між націями та релігіями з метою: - усунення взаємних непорозумінь та відчужень, поваги один одного, побудови політичної взаємної довіри та створення глибоких засад загального процвітання для людства; - посилення політичного впливу на країни, що проходять на шляху інвестицій та торгівлі, - протистояння американській «Азійсько-тихоокеанській Стратегії розбалансування» Китаю. - економічна реструктуризація, стратегічні гарантії стійкого зростання та якісний економічний розвиток КНР за рахунок передачі надлишкового внутрішнього виробничого потенціалу, розширення експорту китайської продукції; - завдяки політичній комунікації та культурному обміну з країнами по траєкторії шляху досягти зміцнення взаєморозуміння, підтримки безпеки та стабільності на тлі зростання величі китайської нації; - спільний розвиток усіх країн, які матимуть позитивний ефект від зростання економіки Китаю
Орієнтири, принципи та цінності	Державне прогнозування та стратегічне планування базується на принципах: - Цілісності - взаємоузгодження документів державного прогнозування та стратегічного планування розвитку держави, окремих галузей економіки на довго-, середньо- та короткостроковий періоди; - Об'єктивності - документи державного прогнозування та стратегічного планування розробляються на основі даних органів державної статистики, виконавчої влади, місцевого самоврядування, а також інформації з офіційних видань Центрального банку; - Наукової обґрунтованості - розроблення стратегії на науковій основі, з постійним удосконаленням методології та використанням світового досвіду в галузі прогнозування та стратегічного планування; - Гласності – проекти, інформація про цілі, пріоритети та показники, необхідні орієнтири для планування своєї діяльності є публічними; - Самостійності - органи виконавчої влади у межах повноважень відповідають за розроблення, затвердження і виконання документів державного прогнозування та стратегічного планування відповідних адміністративно-територіальних одиниць; - Результативності - спрямування на досягнення економічних і соціальних цілей із забезпеченням необхідними ресурсами. Оцінка досягнення цілей визначається залежно від отриманих результатів, а не від витрачених ресурсів;

Продовження табл.А.2

1	2
	- Задоволення загальнодержавних інтересів – стратегія виходить із потреби у забезпеченні реалізації загальнодержавної соціально-економічної політики та економічної безпеки держави; - Рівності - дотриманні прав та врахування інтересів всіх фігурантів реалізації стратегії. - Принцип широких консультацій, спільного будівництва та спільного використання без будь-яких умов.
Очікувані результати	Новий тип механізму співпраці, спрямований на створення спільноти зі спільним майбутнім для людства
Цільові індикатори, досягнення яких планується	- Концепція, що несе в собі мир та співпрацю Станом на 7 грудня 2022 року Китай підписав понад 200 документів про співпрацю щодо спільного будівництва «Один Пояс Один Шлях» зі 150 країнами та 32 міжнародними організаціями - Обмін та взаємне навчання У 2017 році 38 700 осіб із країн уздовж маршруту отримали стипендії китайського уряду для навчання в Китаї, що становить 66,0% від загальної кількості студентів-стипендіатів. Спеціальні адміністративні райони Гонконг і Макао відповідно заснували стипендії, пов'язані зі спільним будівництвом «Один пояс, Один шлях». На маршруті є 153 Інститути Конфуція та 149 класів Конфуція в 54 країнах. Академія наук Китаю встановила стипендії для студентів магістратури та докторантури та науково-технічні навчальні курси в країнах уздовж маршруту та підготувала 5000 людей. - Відкрита співпраця та спільне використання З 2013 по 2022 рік обсяг торгівлі товарами між моєю країною та країнами вздовж «Поясу, одного шляху» зростає з 1,04 трлн дол. США до 2,07 трлн дол. США із середньорічним темпом зростання на 8%, що стосується інвестицій, то з 2013 по 2022 рік двосторонні інвестиції між моєю країною та країнами, розташованими вздовж «Один пояс, Один шлях», накопичили понад 270 млрд дол. США. До кінця 2022 року сукупні інвестиції китайських підприємств у закордонні економічні та зони торговельної співпраці в країнах уздовж маршруту досягли 57,13 млрд дол. США, що створює місцеві можливості 421 000 робочих місць; що стосується інженерного будівництва, з 2013 по 2022 рік вартість нещодавно підписаного контракту та завершений обіг проєктів моєї країни за контрактами в країнах уздовж маршруту перевищили 1,2 трильйона дол. США та 800 млрд дол. США відповідно, що становить більше половини загальної кількості проєктів, укладених за кордоном.
Поточний і очікуваний завершальний економічний ефект	1. Створено спільний інвестиційний фонд Китаю та ЄС, спільно інвестований Фондом Шовкового шляху та Європейським інвестиційним фондом, у липні 2018 року з обсягом інвестицій у 500 млн євро, що поєднало інтереси Ініціативи «Один пояс, Один шлях» та стикування європейського інвестиційного плану. 2. Завдяки багатосторонньому фінансовому співробітництву: Народний банк Китаю спільно з МФК Групи Світового банку, Міжамериканський банк розвитку, Африканський банк розвитку та ЄБРР у 2018 році проінвестував понад 100 проєктів, що охоплюють понад 70 країн і регіонів.

Продовження табл.А.2

1	2
	3. Рівень співпраці між фінансовими установами постійно вдосконалювався: станом на кінець 2018 року Корпорація експортно-кредитного страхування Китаю підтримала експорт та інвестиції через забезпечення страхування кредиту в країни на маршруті на суму понад 600 млрд дол. США. 4. Побудова системи фінансового ринку стає все більш досконалою: Китай продовжує нарощувати ступінь відкриття ринку міжбанківських облігацій. Станом на кінець 2018 року масштаб випуску облігацій panda досяг близько 200 млрд юанів. Експортно-імпортний банк Китаю випустив екологічні фінансові облігації «Bond Connect» на суму 2 млрд юанів для глобальних інвесторів, а Новий банк розвитку БРІКС випустив перші зелені фінансові облігації на суму 3 млрд юанів для підтримки будівництва Зеленого шовкового шляху. 5. Фінансовий взаємозв'язок продовжує поглиблюватися. 11 фінансованих Китаєм банків заснували 76 установ першого рівня у 28 країнах уздовж маршруту, а 50 банків з 22 країн уздовж маршруту заснували 7 корпоративних банків, 19 філій іноземних банків і 34 представництва в КНР
Шляхи досягнення стратегічних цілей та відповідні завдання	Посилення політичних комунікацій є важливою гарантією будівництва «Один пояс, Один шлях». Зміцнювати міжкурядове співробітництво, активно розбудовувати багаторівневу міжкурядову макрополітичну комунікацію та механізм обміну, поглиблювати інтеграцію інтересів, сприяти політичній взаємній довірі та досягати нового консенсусу щодо співпраці. Інфраструктурне сполучення є пріоритетним напрямком будівництва «Один пояс, Один шлях». Виходячи з поваги до суверенітету та інтересів безпеки відповідних країн, країни вздовж маршруту повинні посилити стикування систем планування будівництва інфраструктури та технічних стандартів, спільно сприяти будівництву магістральних міжнародних каналів і поступово формувати інфраструктуру, що з'єднає різні субрегіони. в Азії та між мережею Азії, Європи та Африки. Інвестиційно-торговельна співпраця є ключовим змістом будівництва «Один пояс Один шлях». Доцільно зосередитися на вирішенні проблеми сприяння інвестиціям і торгівлі, усуненню інвестиційних і торговельних бар'єрів, створенню хорошого бізнес-середовища в регіоні та в різних країнах, активно обговорювати та будувати зони вільної торгівлі з країнами та регіонами уздовж маршруту, стимулювати та вивільнити потенціал співпраці, і зробити співпрацю більшою та кращою «тортом». Фінансова інтеграція є важливою підтримкою для будівництва «Один пояс, Один шлях». Поглиблення фінансової співпраці та сприяння побудові азійської системи стабільності валюти, системи інвестицій та фінансування та кредитної системи. Розширити сферу дії та масштаб двосторонніх свопів у місцевій валюті та розрахунків між країнами вздовж маршруту. Сприяти відкриттю та розвитку азійського ринку облігацій. Міжлюдський зв'язок є соціальною основою будівництва «Один пояс, Один шлях». Успадковувати та розвивати дух дружби та співпраці вздовж Шовкового шляху, широко здійснювати культурні обміни, академічні обміни тощо.

Продовження табл. А.2

1	2
Виклики та бар'єри на шляху досягнення стратегічних цілей	Нестабільність міжнародної ситуації впливає на просування стратегії «Один пояс, Один шлях», особливо війна України впливає на стратегічну взаємну довіру та взаємозв'язок між країнами. Різні країни мають свій стратегічний розвиток, що вимагає узгодження національних стратегій інших країн-партнерів зі стратегією «Один пояс, Один шлях» Інфраструктурні проекти країн уздовж «Один пояс, Один шлях» вимагають великих капіталовкладень, що вимагає вирішення питання спільного довготривалого фінансування проекту та відтермінованого погашення боргу. Геополітика різних країн складна, регіональну ситуацію важко координувати, ситуація з регіональною безпекою викликає занепокоєння (Війна між росією та Україною), економіка слабо розвинена, Світовий банк очікує, що світове зростання сповільниться до третього найнижчого темпу за майже 30 років, випередивши лише глобальні рецесії 2009 і 2020 років.

Джерело : складено автором на основі [61;133;68;38;32]

Продовження додатку А
Таблиця А.3

Еволюційна періодизація національних стратегій Китаю

Періоди/назва/ Ключові стратегічні напрями та основні цілі	Результати	
	Досягнення	Помилки та промахи
Стратегія періода Мао Цзедуна (1949-1978 роки)		
1	2	3
З метою відновлення економіки: <i>1. Перехідний період (1949-1956 рр.)</i> - перетворення із відсталого сільськогосподарської країни на передову індустріальну країну; - перетворення демократичного суспільства на соціалістичне суспільство з єдиною державною системою власності; - співіснування з п'ятьма економічними складовими економіки (державна, кооперативна, індивідуальна, національно – капіталістична).	Реалізована національна стратегія з розвитком промисловості та трьома основними перетвореннями (поступова реалізація в країні соціалістичної трансформації сільського господарства, конкуруючих галузей та капіталістичної промисловості та комерція). Після першого національного п'ятирічного плану з 1953 по 1957 рік Китай почав змінювати обличчя відсталості промисловості і йшов до соціалістичної модернізації.	Тотальна колективізація сільського господарства із паралельним кустарним виробництвом чавуну, абсурдні кампанії цілком серйозної боротьби із горобцями, які нібито шкодять врожаю, конфіскації зерна у селян та як наслідок – голод, що забрав до 40 млн людських життів [1]

Продовження табл.А.3

1	2	3
2. Побудова соціалістичної модернізації (1956-1966 рр.) Розвиток суспільних виробничих відносин в новій соціалістичній системі	- сформовано соціалістичну систему нового Китаю. - розвиток суспільно-продуктивних сил, - індустріалізація країни; - поступове задоволення зростаючих матеріальних і культурних потреб людей.	Спалах культурної революції, яка була катастрофою. Вся національна економіка була майже на межі колапсу.
3. Культурна революція (1966-1976 рр.), на чолі з Мао Цзедунем.	Нова дипломатична стратегія: - міждержавна дипломатія з країнами Азії, Африки та Латинської Америки за допомогою гуманітарної допомоги, економічної підтримки тощо, - отримання міжнародну підтримки; - активне встановлення дипломатичних відносин з Японією та США. - підписано угоди про економічне та технологічне співробітництво з 44 країнами; - відправлено понад 10 000 медичних працівників до 51 країни; - встановлення дипломатичних відносин із країнами світу, особливо з країнами третього світу (Азія, Африка, Латинська Америка) на рівних засадах. - станом на 1985 рік Китай надав 1317 проєктів допомоги в пакеті 80 країнам Азії, Африки та Латинської Америки.	- підтримка США тайваньського регіону проти материкової частини Китаю; - військова ізоляція; - економічна блокада Нового Китаю. Дипломатична стратегія "нахилу на одну сторону". Кампанії боротьби проти «шкідливого ідеологічного впливу» та «реставрації капіталізму», , кампанія «критикуй Конфуція та Лінь Бяо».
Стратегія періода Ден Сяопіна (1978-1989)		
Внутрішня економічна стратегія: - реформування та відкриття економіки - марксистська теорія незбалансованого розвитку; - стратегічна концепцію «двох загальних ситуацій» у поєднанні з соціальною практикою Китаю: <i>По-перше</i>, розвиток східні	Реформа та відкриття є ключовою в успіху Китаю : - економічне будівництво, енергійно звільняючи та розвиваючи продуктивні сили, наполягаючи на реформах та лібералізації, впроваджуючи систему контрактної відповідальності домашніх господарств, створюючи спеціальні економічні зони, застосовуючи та впроваджуючи	Китай став країною, з одного боку, мільйонерів. з іншого боку тих, хто продовжує жити у віддалених від цивілізації поселеннях, що сконцентровані в провінціях і де ще є величезні проблеми із інфраструктурою[1] Неподолана досі корупція на тлі жорстокої боротьби із

Продовження табл.А.3

1	2	3
прибережні райони Китаю, гарантії для східної частини центральної та західних регіонах, і дозволити східним прибережним районам прийняти участь в розвитку.	іноземні інвестиції та інші національні стратегії. Досягнення великого переходу: 1) від високоцентралізованої планової економічної системи до соціалістичної ринкової економічної системи; 2) від закритого до повністю відкритого суспільства; 3) якісне перетворення життя людей від їжі та одягу до самореалізації.	нею.
Дипломатична стратегія	- запроваджено незалежну зовнішню політику миру, що забезпечило умови розвитку вітчизняному соціалізму; - економічний розвиток.	- Китайсько-в'єтнамська війна 1979 року породила китайський націоналізм [114] - 4 червня 1989 року під час студентської демонстрації на площі Тяньаньмень у Пекіні уряд Китаю розігнав її, а країни засудили Китай і ввели санкції [21].
Стратегія періоду Цзян Цземіня (1989-2002)		
Внутрішня економічна стратегія: - стратегія "Західного розвитку";	Стратегія «потрійного представництва» спрямована на забезпечення всебічного розвитку соціалістичної економіки, політики, культури та суспільства з китайською специфікою, що відповідало інтересам більшості громадян. Істотна зміна орієнтації КПК – від «авангарду робітничого класу» до «всенародної партії»[25]. Збагачення східних прибережних районів ; - реформи з метою координації збалансованого розвитку країни та зменшення розриву між Сходом та Заходом країни.	Західна стратегія розвитку не досягла великого успіху, а економічний розрив між сходом і заходом все ще збільшується [117].
Дипломатична стратегія: Мета зовнішньої політики Китаю - підтримувати мир у світі та сприяти спільному розвитку	Неухильне проведення незалежної і мирної дипломатії; Вступ Китаю до Світової організації торгівлі (СОТ) 2001 р. Отримання права на проведення літньої Олімпіади 2008 року у Пекіні. Зміцнив економічний та військовий потенціал, зробив заяву на лідерство в Азійсько-тихоокеанському регіоні (АТР), прийняв на правах господаря саміт АСЕАН у Шанхаї.	З піднесенням ролі Китаю західні країни поступово розширили «теорію китайської загрози», перейшли до стратегії стримування Китаю. Мав сильний радянський вплив.

Продовження табл.А.3

1	2	3
Стратегія періоду Ху Цзіньтао (2003-2013)		
Стратегія відкриття західного регіону; Стратегія відродження старих промислових баз на північному сході; Національна стратегія інноваційного розвитку Китаю [68; 69]	- Координація узгодженого розвитку регіональної економіки на основі поєднання поточної ситуації з реформами та відкриттям, будівництвом соціалістичної модернізації, успадкуванням регіонального розвитку теорій Ден Сяопіна і Цзян Цземіня. - Піднесення центрального регіону, підтримка старих революційних районів в стабільності, пришвидшення розвитку прикордонних районів та інших слаборозвинених районів. Поставлено мету - створення держави інноваційного типу, де ключовими аспектами є сильна наука і освіта із пріоритетом державної політики, інтеграція в глобальну інноваційну сферу, наявність конкурентоспроможного підприємницького сектору, розвиток національних галузей високих технологій. «суть такої держави полягає в тому, щоб міць науки і техніки сприяла економіко-соціальному розвитку і забезпеченню національної безпеки, щоб синтез базових наукових досліджень і вивчення передових технологій істотно посилював і давав змогу досягти таких науково-технічних результатів, які були б значними для всього світу».	- Через швидкий економічний розвиток забруднення навколишнього середовища зросло, і в Китаї виник сильний смог; - Незбалансований економічний розвиток, подальше збільшення економічного розриву між сходом і заходом; - Ціни на житло стрімко зросли, і тиск на людей, щоб купувати будинки, посилювався.
Концепція наукового розвитку	Загальне планування економічного та соціального розвитку, гармонійного розвитку людини та природи, загальне планування внутрішнього розвитку та відкриття для зовнішнього світу стало головним завданням. Методологія сприяння реформам та розвитку різних підприємств. Закладено теоретичну та практичну основу для пропозиції «Один пояс, Один шлях». - Підтримка всебічної дипломатії;	Мета узгодженого та збалансованого розвитку в економічній, соціальній, політичній, культурній, екологічній та інших сферах не досягнута повністю

Продовження табл. А.3

1	2	3
Дипломатична стратегія: - всебічна побудова помірнопроцвітаючого суспільства;	- Прагнення до мирного та стабільного, добросусідського та доброзичливого оточуючого середовища, рівних та взаємовигідних умов співпраці та об'єктивного та доброзичливого середовища громадської думки для забезпечення всебічного будівництва забезпеченого суспільства.	Зовнішня політика tāo guāng yǎng huì (“韬光养晦”, “приховувати можливості та чекати свого часу; триматися в тіні, непоказувати себе”
Євразійська стратегія Китаю	Китай виграв від політики відкритості глобальній економіці. Це стимулювало сталий попит в більшості країн на китайські товари, водночас посилювався попит Китаю на імпорт. Підвищилась економічна ефективність всередині країни, що також посилювало внутрішню конкуренцію і попит на сучасні технології [38]. Ініціатива «Один пояс, Один шлях» (The Belt and Road, скорочено B&R), це нова національна стратегія, що уособлює в собі збільшення мобільності ресурсів Ініціатива спрямована на розширення, поглиблення та посилення взаємозалежності між дружніми до КНР країнами Європи, Західної Азії та АСЕАН, включаючи співпрацю в галузі торгівлі, фінансів, будівництва інфраструктури, морської співпраці, безпеки та інших галузях.	Побоювання США стосовно створення нової великої зони вільної торгівлі та становлення ексклюзивної національної сили з можливістю вступати у політичне чи військове протистояння.
Стратегія періоду Сі Цзіньпіна (з 2013 року)		
Стратегія Сі Цзіньпіна про соціалізм із китайською специфікою для нової ери	(1) Дотримуватися керівництва партії над усією роботою, (2) Дотримуватися постановки людей у центрі, (3) Дотримуватись всебічного поглиблення реформ, (4) Дотримуватись нової концепції розвитку, (5) Дотримуватись людей будучи господарями країни, (6) дотримуйтесь всебічного правового управління країною, (7) дотримуйтесь соціалістичної основної системи цінностей, (8) дотримуйтесь захисту та покращення засобів існування людей у процесі розвитку, (9) дотримуватись гармонійного співіснування	Ще більше посилив загальне керівництво партії країною

Продовження табл.А.3

1	2	3
	між людиною та природою, (10) дотримуватись загальної концепції національної безпеки, (11) дотримуватись абсолютного лідерства партії Народної армії, (12) дотримуватись «одної країни, двох систем» та сприяти возз'єднанню батьківщини, (13) наполягати на сприянні розбудові спільноти зі спільним майбутнім для людства, і (14) наполягати на всебічному та суворому правлінні партії[59].	
Стратегічна глобальна Ініціатива «Один пояс, Один шлях» (B&R)	(2) В листопаді 2014 року голова КНР Сі Цзіньпін дав нове визначення зовнішньої політики Китаю – fènfā yǒu wéi (奋发有为 , “прагнути досягнень”). Для розвитку співпраці Пекін активно використовує такі геоекономічні інструменти як торгівля, інвестиції, надання допомоги, грошово-кредитна політика, інфраструктурні проєкти та ін. Створено платформу для співпраці для країн, сприяло економічному та торговому співробітництву між країнами, що пролягають по маршруту	Сполучені Штати ще більше стурбовані зростанням Китаю, далі блокують Китай, розпочали торгову війну проти Китаю та пригнічують китайські технології
Стратегія Сі Цзіньпіна про дипломатію	(1) дотримуватись принципу підтримки авторитету Центрального комітету партії та зміцнювати централізоване та єдине керівництво партії у зовнішніх справах; (2) дотримуватись місії реалізації великого омолодження китайської нації для сприяння дипломатії великих країн з китайською специфікою; Сприяти побудові спільноти зі спільним майбутнім для людства з метою розвитку, (4) дотримуватися принципу соціалізму з китайською специфікою для посилення стратегічної впевненості, (5) дотримуватися принципу широких консультацій, спільне будівництво	Китайсько-американські дипломатичні відносини погіршуються, дипломатичні конфлікти загострюються

Продовження табл.А.3

1	2	3
	та спільні вигоди для сприяння будівництву «Один пояс, Один шлях», (6) дотримуватись взаємної поваги (7) дотримуватись побудови глобальних партнерств на основі поглиблення дипломатичного плану; (8) дотримуватись керівництва реформою глобального управління система з концепцією чесності та справедливості; (9) Дотримуватися основних інтересів країни. Суть полягає в захисті національного суверенітету, безпеки та інтересів розвитку. (10) Наполегливо поєднувати прекрасні традиції закордонних справ із особливості того часу для створення унікального стилю китайської дипломатії[59].	
Економічна стратегія Сі Цзіньпіна	(1) Наполегливо зміцнювати централізоване та об'єднане керівництво партії над економічною діяльністю, щоб забезпечити розвиток економіки Китаю в правильному напрямку; (2) Дотримуватися філософії розвитку, орієнтованої на людей, яка проходить через загальну структуру «п'яти в один" і скоординоване просування " (3) Наполегливо адаптуватися до нової норми економічного розвитку та сприймати її на основі загальної ситуації та розуміти закон; (4) Наполягати на тому, щоб ринок відігравав вирішальну роль у розподілі ресурсів , краще грати роль уряду та рішуче усунути економічні інституційні перешкоди для розвитку; (5) Наполягати на адаптації до змін основних суперечностей економічного розвитку Китаю, покращувати макроконтроль, приймати дискреційні рішення,	Через Covid-19 2019-2022 рр. економічний розвиток скоротився, що також серйозно вплинуло на імпорт та експорт підприємств.

Продовження табл.А.3

1	2	3
	призначати відповідні приписи та сприймати структурні реформи на стороні пропозиції як основний напрямок економічної роботи; (6) дотримуватись проблемно-орієнтованого розгортання економічного розвитку. Нова стратегія матиме глибокий вплив на економічний і соціальний розвиток і трансформацію Китаю; (7) дотримуватись коригувати робочі стратегії та методи, прагнути до прогресу, зберігаючи стабільність, зберігати стратегічну рішучість, дотримуватися принципового мислення та рухатися вперед крок за кроком.	

Джерело: складено автором[1; 20; 25; 135; 81; 85; 60;59; 59]

Додаток Б

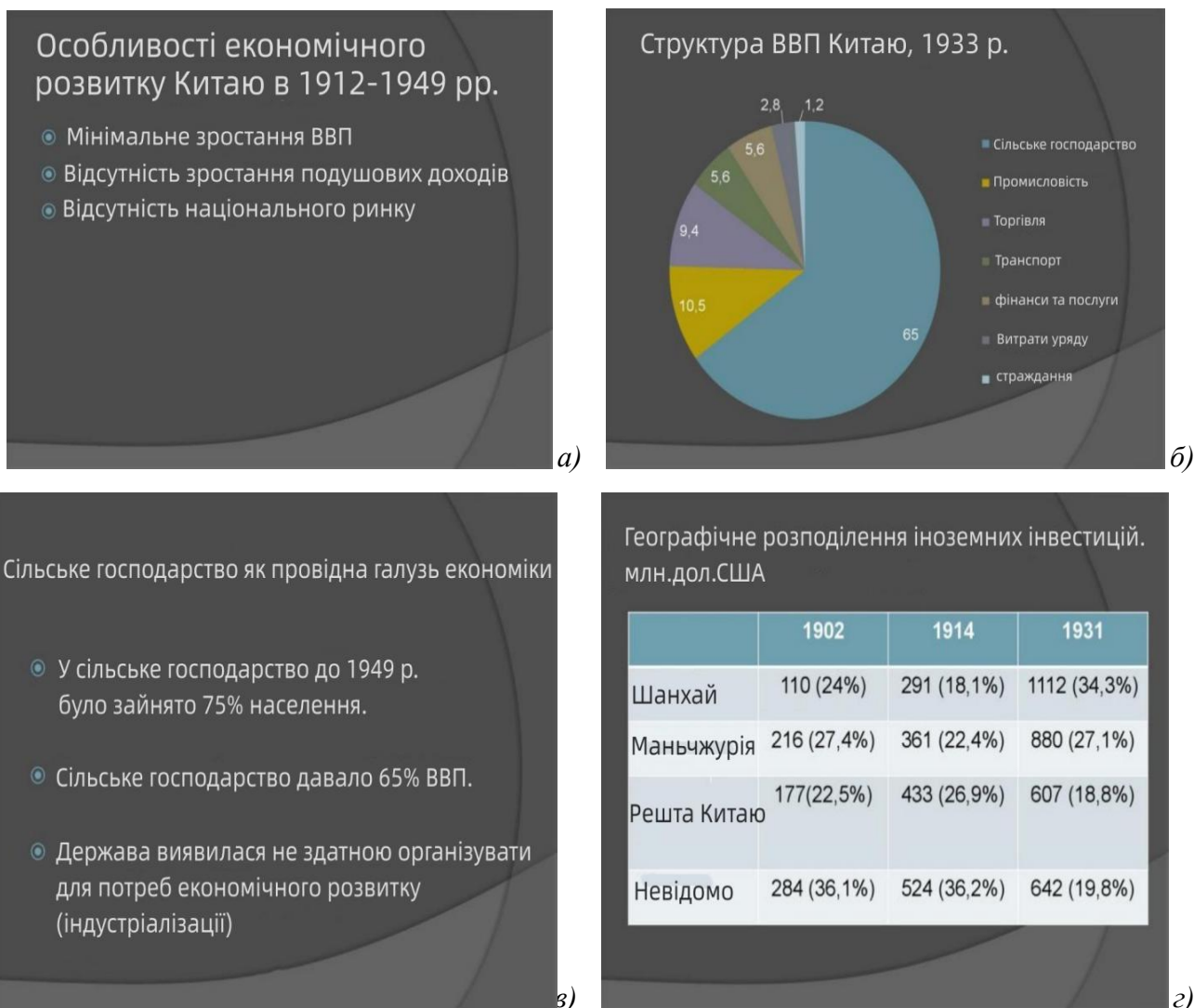


Рис.Б.1. Показники соціально-економічного розвитку Китаю до 1949 року: а) характерні ознаки розвитку Китаю у 1912-1949 роках; б) структура ВВП Китаю у 1933 році; в) стан сільського господарства до 1949 року; г) динаміка та географічний розподіл ПІІ Китаю
Джерело: [46]



Рис.Б.2. Розвиток інфраструктури (мережа залізниць) до 1949 року
Джерело: [46]

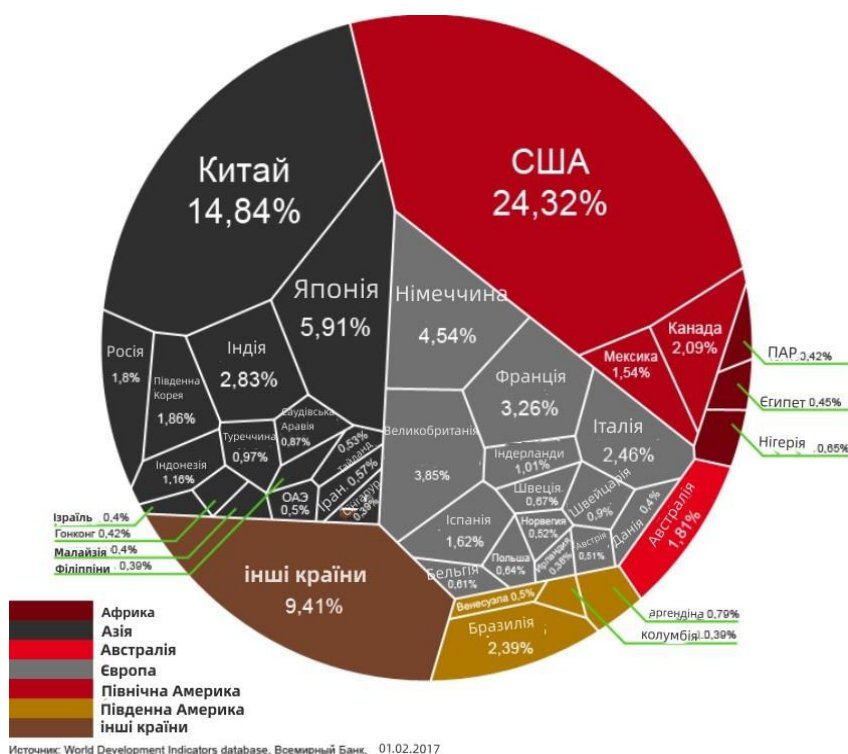


Рис.Б.3. Місце КНР у світовому рейтингу ВВП країн за 2016 р.
Джерело: [46]

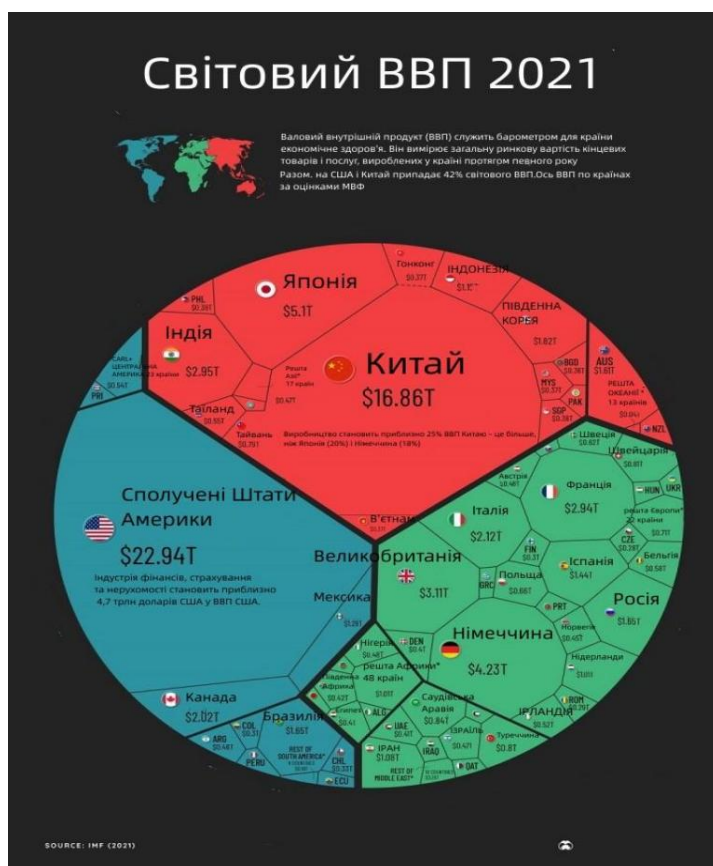


Рис.Б.4. Китай у глобальних вимірах

Джерело: [85]



Рис.Б.5. Динаміка основних економічних індексів КНР у 2013 – 2019 рр.

Джерело: [46]

Додаток В

Таблиця В.1

Суперечливість поглядів щодо КНР ініціативи «Один пояс, Один шлях»

Дослідники	Трактування поглядів
Позитивне ставлення до китайської ініціативи «Один пояс, Один шлях»	
1	2
Нao, W	Мета ініціативи «Один пояс, Один шлях» - надати можливість країнам-учасникам співпрацювати у сфері торгівлі та інвестицій, культурних обмінів та економічного розвитку.
HUANG, F. Z., & WEI, Y. Y	Ініціатива «Один пояс, Один шлях» реалізується на основі рівної співпраці з усіма країнами, взаємної вигоди та всебічного врахування внутрішніх та іноземних інтересів.
Das, K. C	Китайська ініціатива BRI забезпечує майданчик для країн, що розвиваються, на шляху покращення їх економічних умов за допомогою торгівлі та інвестицій.
Sarker, M. N. I.	BRI - це історична ініціатива, яка тісно пов'язує людей у всьому світі та забезпечує можливості для світового миру.
Ehizuelen, M. M. O., & Abdi, H. O.	BRI є основним змістом нової зовнішньої політики керівництва Китаю. План має на меті досягти зростання торгівлі та інвестицій за допомогою інфраструктурних зв'язків.
Негативне ставлення до ініціативи Китаю «Один пояс, Один шлях»	
Cai, P	Китай використовує масштабні інвестиції в інфраструктуру для здійснення політичного впливу на сусідні країни.
Li, M.	BRI посилює вплив Китаю та посилює конкуренцію з країнами у регіоні Індійського та Тихого океанів.
Zhou, W., & Esteban, M.	BRI - це свого роду «м'який баланс». Він призначений розбити стратегічне стримування США та оточення Китаю і підірвати домінуюче становище США в Азії та Європі.
Winter, T	Ініціатива є інструментом китайського націоналізму та геополітичних амбіцій.
Shannon Tiezzi	BRI - це китайська версія «плану Маршалла», яка може допомогти Китаю утвердити свій статус наддержави.
«Один пояс, одна дорога»- це геополітична дипломатія та засіб розв'язання стратегічних питань	
Wang Jisi	BRI є результатом нового, глобального геостратегічного мислення про «збалансування».
Ling Shengli	Ініціатива допоможе розширити навколишнє геосередовище, інтегрувати навколишню геополітику, безпекові та економічні фактори, наблизити геочутливість, зміцнити навколишні геозв'язки, вивільнити гео економічну енергію та мати позитивний ефект від переформування геополітики.
Wang Yuxuan	Вплив американської стратегії ребалансування Азійсько-тихоокеанського регіону на Китай в основному відображається в: посиленому геостратегічному тиску Китаю. Китай повинен активно реалізовувати BRI.
«Один пояс, Один шлях» по суті, є стратегічним питанням внутрішнього розвитку	
Wang	ПІІ мають значний позитивний вплив на модернізацію промисловості Китаю,

Продовження табл. В.1

1	2
Sunda	що може збільшити продуктивність праці підприємств та сприяти оптимізації промислової структури.
Wang Yusheng, Shen Juexin et al[	Китай став найбільшим у світі споживачем первинної енергії та мінеральних ресурсів. Останніми роками ступінь залежності від енергії та ресурсів також зростає з кожним роком. Країни вздовж «Один пояс, Один шлях» багаті енергетичними ресурсами. Співпраця у сфері енергетики та ресурсів є важливою частиною будівництва «Один пояс, Один шлях» .
«Один пояс, Один шлях» - це не лише стратегія внутрішнього розвитку, а й міжнародна стратегія відкритості для зовнішнього світу	
Lai Huiting	Концепція та BRI – це адаптація Китаю до його власного бурхливого розвитку в нову еру та реагування на нові зміни в економічному та політичному середовищі в країні та за кордоном. Це всеосяжна стратегічна схема, що включає економічну співпрацю, політичну дипломатію та безпеку, культурний обмін.
Gao Zhilei	BRI сприяє скоординованому розвитку східних та західних регіонів Китаю, стимулюючи економічне зростання та покращуючи рівень життя в районах уздовж маршруту, а також сприяє зростанню нестабільності кордонів.

Джерело: складено автором [233; 224; 207; 229; 169; 232; 230; 168; 231; 164;131;126;99]

Таблиця В.2

Взаємозв'язок понятійного апарату в авторському баченні

Поняття	Авторське трактування
1	2
Стратегія	Стратегія - це план, який враховує загальну ситуацію і планує досягнення загальної мети. Це висока мета. Часто планування, формулювання та досягнення мети стратегії займає багато часу.
Глобальна стратегія	Це глобальна стратегія країни. Вона може організувати своє виробництво, експлуатацію та інфраструктуру в найбільш сприятливій країні, координувати свої стратегічні дії, об'єднувати види діяльності, розташовані в різних країнах, і своєчасно передавати їх у розвиток технологій та управлінські інновації. досягнень, повною мірою використовувати основну конкурентоспроможність країни та досягти спільного економічного розвитку.
Євразійська стратегія	Китаєцентричний проєкт створення мережі партнерств в Євразії із застосуванням надзвичайно широкого інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного співробітництва.
Євразійська стратегічна ініціатива	Спираючись на існуючі двосторонні та багатосторонні механізми між Китаєм і відповідними країнами та існуючі та ефективні регіональні платформи співпраці, Євразійська стратегічна ініціатива має на меті запозичити історичні символи стародавнього Шовкового шляху, високо тримати прапор мирного розвитку та активно розвивати та Національне економічне партнерство, щоб спільно створити спільноту інтересів, спільноту долі та спільноту відповідальності, що включає політичну взаємну довіру, економічну інтеграцію та культурну толерантність[19]

Продовження додатку В

1	2
Країни-партнери	«Партнерство» Китаю — це відносини взаємної поваги, пошук точки дотику при збереженні розбіжностей і взаємовигідна співпраця. Дипломатія партнерства Китаю відрізняється від блокової дипломатії та дипломатії сфери впливу. Члени кооперативу двох останніх, як правило, підписують договори, що мають значення міжнародного права, і вони повинні взяти на себе сувору відповідальність і співпрацювати для досягнення певних цілей. Проте Китай та його партнери не підписують жодних договорів, не пов'язані союзницькими договорами та зобов'язаннями та діють вільно. Встановлення «партнерства» Китаю загалом знаменується спільною заявою глав держав обох сторін, у якій визначаються сфери співпраці, а також встановлюється механізм обміну та консультацій для гарантування партнерства.

Джерело: складено автором на основі [23;19]

Додаток Г



Рис Г.1. Дві основні транспортні артерії з Китаю - Економічний пояс Шовкового шляху та Морського шовкового шляху XXI століття

Джерело: McKinsey Company

Таблиця Г.1

Країни, через яких проходить проєкт «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 році; * Україна вийшла із СНД у 2018 році.

Джерело: складено автором

**Основний зміст співпраці між країнами в рамках сприяння спільному
будівництву Економічного поясу Шовкового шляху та Морського шовкового
шляху XXI століття**

Напрямок співпраці	Сутність напрямку співпраці	Заходи співпраці
1	2	3
Політична комунікація	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.	Політична комунікація характеризується медійним характером, нині активно використовуються різні медіа-засоби, створюється медійне середовище тощо. Суб'єктами політичної комунікації є громадяни, групи, політичні інститути та політичні актори (зовнішні та внутрішні), виборці, формальні й неформальні групи, об'єднання громадян, громадські організації, об'єднання і рухи, політичні партії, лобістські структури, органи державної влади й місцевого самоврядування, регіональні, міждержавні та міжнародні організації.
Підключення об'єктів інфраструктури	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 та поступово формувати зв'язок між азійськими субрегіонами та Азією, Європою та Африкою	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; Спільно сприяти будівництву транскордонних оптичних кабелів та інших магістральних мереж зв'язку, покращити рівень взаємозв'язку міжнародних комунікацій та 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.
Торговельні зв'язки	Інвестиції та торговельне співробітництво є ключовим змістом будівництва «Один пояс, Один шлях». Доцільно зосередитись на дослідженні та вирішенні питань інвестування та сприяння торгівлі, усунення	-Повинна посилитись митна співпраця 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,

Продовження табл. Г.2

1	2	3
	інвестиційних та 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 співпраці.	стандартних вимірювань, статистичної інформації тощо. - Розширення торгових площ, оптимізація структури торгівлі, використати нові точки зростання в торгівлі та сприяти торговому балансу. - Пришвидшення процесу сприяння руху інвестицій та усунення інвестиційних бар'єрів. Посилення двосторонніх угод про захист інвестицій та переговори щодо уникнення подвійного оподаткування.
Капітальне фінансування програм та об'єктів інфраструктури	Капітальне фінансування є важливою підтримкою для будівництва «Один пояс, Один шлях».	Поглибити фінансову співпрацю та просунути побудову азійської системи стабільності валюти, системи інвестицій та фінансування та кредитної системи є одним із основних завдань проекту. Розширити сферу та масштаби двосторонніх валютних свопів та розрахунків у країнах, що знаходяться на маршруті. Сприяти відкриттю та розвитку азійського ринку облігацій. Спільно просувати підготовку до створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій та Банку розвитку БРІКС, а зацікавлені сторони проведуть консультації щодо створення фінансової установи Шанхайської організації співпраці
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.	По-перше, необхідно розширювати масштаби обміну студентів між собою та здійснювати співпрацю в діючих школах. 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.

Продовження табл. Г.2

1	2	3
		По-третє, необхідно посилити співпрацю з сусідніми країнами у сферах передачі інформації 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. 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.

Джерело: складено автором на основі [243]

Продовження додатку Г

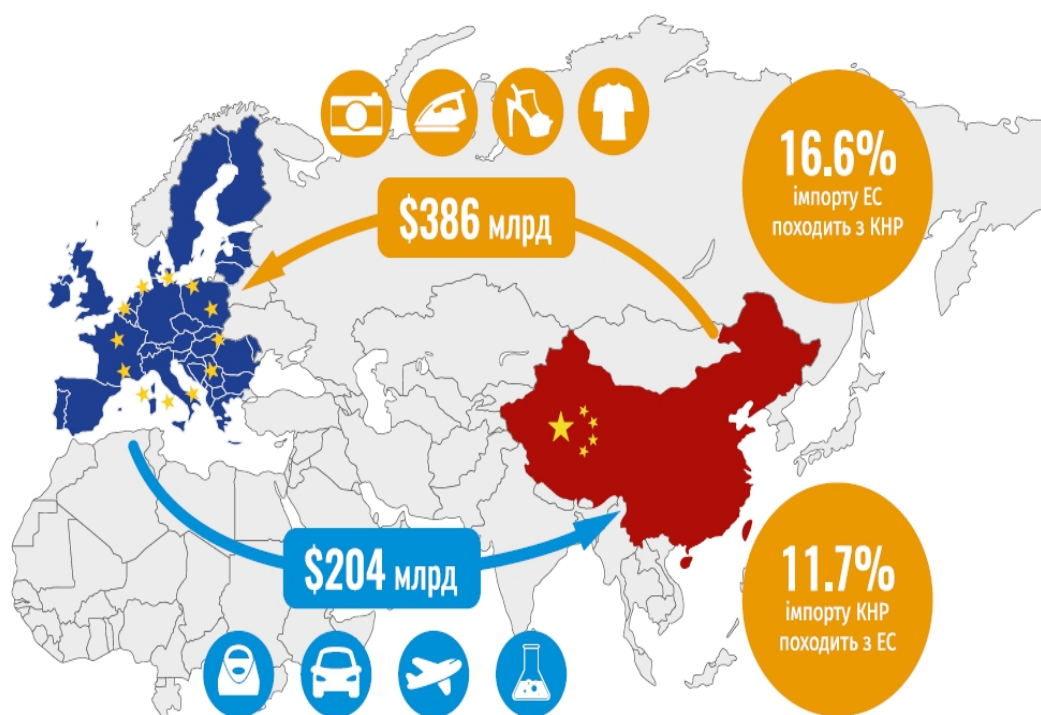


Рис. Г.2. Торговельні відносини ЄС та КНР

Джерело: [23]



Рис. Г.3. Формат організації економічної співпраці держав Центрально-Східної Європи (ЦСЄ) та КНР «16+1»
Джерело: [23]

Додаток Д

Таблиця Д.1

Ідентифікація і характеристика передумов євразійської стратегії КНР

Передумови	Характер проявлення
<i>Глобальні передумови</i>	
1	2
Глобальні суперечності епохи	Формування геоекономічної багатополярності як актуальної особливості глобальної світогосподарської конфігурації ХХІ століття. Час наразі вкрай турбулентний: одночасно збіглись одразу декілька світових криз (паливна, продовольча, економічна, інституційна, політична, військова, системна, торговельна, ідеологічна). Поєднання фінансової та економічної криз збільшує тривалість потрясінь і призводить до втрат добробуту. А отже, становище й перспективи будь-якого з глобальних акторів важко передбачити. Утім, при цьому для кожного з них відкриваються широкі можливості для багатofакторної гри. Основні суперечності епохи: між глобалізацією та локалізацією, між державою як локальною формою існування та транснаціональними корпораціями (ТНК), між глобальною і реальною економіками, національними та світовими грошима тощо. Методологічна форма розв'язання суперечностей має базуватися на використанні функціональних підходів. Невизначеність сценаріїв взаємодії та конкуренції провідних світових фінансово-господарських центрів. Фінансові центри через операційну мережеву діяльність опосередковано впливають на зміцнення непропорційності та дисбалансів світової економіки. Вплив асиметрії інформації у глобальному і локальному вимірах на функціонування ринкових механізмів саморегулювання. Невизначеність перспектив розвитку світової економіки.
Теоретична та ментально-інформаційна вузькість	Наявна інерційність традиційної парадигми мислення та сприйняття світу (насамперед щодо процесу глобалізації); недостатня присутність учених економістів-міжнародників у міжнародному науковому просторі; певна вузькість наукових інтересів у фахових дискусіях, інституційних слабкостях та інформаційному голоді щодо оприлюднення зазначених питань для широкого загалу.
Практична непридатність неолібералізму	Домінування неоліберальної парадигми обумовило інерційний і, водночас, нерівномірний характер світового розвитку наприкінці ХХ – на початку ХХІ століть. Характерним наслідком цього є так званий «інфраструктурний розрив» – зростаюча розбіжність між інвестиційними потребами та інвестиційними можливостями суспільства. Альтернатива лібертаріанському патерналізму в державному управлінні передбачає застосування нових, іноді нестандартних, політичних підходів із високою інформаційною складовою. Джерела глобальних загроз зумовлені мотивами поведінки учасників ринку; зростає роль психологічних факторів. Нинішній стан світової фінансової системи характеризується величезною кількістю малозабезпечених похідних фінансових інструментів. В окремих країнах і в міжнародному, глобальному масштабі мета втручання держави в ринок: управління якістю економічного зростання, моніторинг фінансових бульбашок. Боргові зобов'язання з низькою ймовірністю повернення

Продовження таблиці Д.1

1	2
	перетворюються на бульбашки: реальні активи - фінансові активи – борги – неоплатні борги
Невдоволеність глобалізаційними явищами	Підриг цивілізаційного підґрунтя міжнародних економічних відносин . Явища глобального падіння економік переважної більшості країн породили невизначеність щодо можливості і напрямів подальшого розвитку світу і занепокоєння щодо перспективи економічної глобалізації. Соціально-економічна турбулентність і нестабільність економічного розвитку. Стратегія «Один пояс, Один шлях» - це «китайський план», запропонований для вирішення проблеми недостатньої глобалізації. Прослідковується зародження принципово нової форми глобалізації, яка значно відрізнятиметься від нинішніх глобалізаційних процесів. Найімовірніше, це буде транснаціоналізація державних китайських компаній, яку вже розпочала КНР .
Регіональні передумови	
1	2
	Асиметрія динаміки розвитку регіональних і глобальних центрів сучасної світової економіки. По маршруту BRI знаходяться переважно країни третього світу з відносно відсталою інфраструктурою і слабкими, виснаженими переважно кредитною політикою МФО економіками.
	Прийнято стратегію «Азійсько-тихоокеанського ребалансування» і створено Угоду про транстихоокеанське партнерство, що продовжує розглядати Китай сильною і гегемонічною країною .
Формування готовності середовища країн-партнерів до співпраці	Інвестиційні проекти Азійського банку інфраструктури та Фонду Шовкового шляху значно покращили місцеву інфраструктуру, покращили життєве середовище місцевих жителів та сприяли розвитку місцевого ділового середовища. В перспективі покращить торгівлю країн-учасниць, розширить іноземні інвестиції, підвищить рівень життя громадян, скорочення часу на перевезення товарів по маршруту до 12%.
Фінансово-інвестиційна основа	Створено Азійський банк інфраструктурних інвестицій, яким станом на 2020 рік вже інвестовано у 108 великомасштабних проєктів із загальним обсягом інвестицій 22,02 млрд дол. США (проєкт модернізації та розширення розподілу електроенергії в Бангладеш, національний проєкт модернізації нетрів в Індонезії, шосе М-4 в Пакистані). Нараховує 103 члени на шести континентах, поступаючись у цьому показнику лише Світовому банку . Створено Фонд Шовкового шляху, який станом на 2020 р. підписав 47 проєктів переважно на основі інвестицій в акціонерний капітал у розмірі 17,8 млрд. дол. США, що охоплюють численні райони вздовж маршруту «Один пояс, Один шлях». Країна. До 2030 року потреби в інвестиціях в будівництво інфраструктури становитимуть 22,6 трлн. дол. США, а щороку - 1,5 трлн. дол. США.

Продовження таблиці Д.1

1	2
Локальні (внутрішні) передумови	
Внутрішні реформи Китаї.	Прагнення подолати негативну геополітичну забарвленість світового ландшафту стосовно сприйняття КНР. З метою сприяння співпраці з країнами на шляху BRI, глибина і широта реформ в галузі інвестицій та фінансування, фіскального та податкового оподаткування та фінансів були збільшені. Розширено сферу послуг, в основному лібералізовано обробну промисловість, послаблено доступ до сільського господарства та енергетичних ресурсів, національні та пілотні зони вільної торгівлі переглянуті. Ділове середовище значно покращилося. У бізнес-звіті Світового банку за 2019 рік загальний рейтинг Китаю піднявся на 32 місце порівняно з минулорічним 46 місцем.
«Сила Китаю»+ політика «м'якої сили»	З точки зору міжнародного середовища Китаю, із 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. З точки зору координації внутрішнього регіонального розвитку Китаю, розвиток сходу та заходу Китаю є нерівномірним - схід отримав більше дивідендів від реформ та відкриття, а розрив між багатими та бідними збільшився. «Один пояс, Один шлях» починається із західної частини Китаю як кордону відкриття, врівноважує розвиток сходу та заходу Китаю та сприяє стабільному економічному зростанню. 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.

Джерело: складено автором [7;15;18;182;14]

Додаток Е

Таблиця Е.1

Основні економічні коридори та їх стратегічні орієнтири

Основні економічні коридори	Маршрут коридору	Стратегічні цілі та очікувані результати
Китайсько-Пакистанський економічний коридор	Урумчі, Сіньцзян, Китай-Кашгар-Хунджераб-Пакистан-Суест-Хунза-Гілгіт-Пешавар-Ісламабад-Карачі-Гвардар, загальною довжиною 4625 кілометрів.	Метою маршрута є швидкий розвиток необхідної інфраструктури Пакистану і зміцнення його економіки шляхом будівництва сучасних транспортних мереж, численних енергетичних проєктів і особливих економічних зон. 13 листопада 2016 року маршрут почав частково функціонувати, коли вантажі з КНР були доставлені по суші в порт Гвадар для подальшого морського транспортування в Африку і Західну Азію, в той час як деякі великі енергетичні об'єкти були введені в експлуатацію до кінця 2017 року.
Новий Євразійський континентальний міст	Від міста Ляньюньган у провінції Цзянсу до порту Роттердам у Нідерландах. Сухопутний міст проходить через 7 провінцій Цзянсу, Аньхой, Хенань, Шеньсі, Ганьсу, Цинхай та Сіньцзян до кордону Алашанькоу між Китаєм та Казахстаном.	7 листопада 2019 року перший китайський вантажний поїзд через Мармарейський тунель до Європи побіг, від Сіань за допомогою китайського локомотива. Це показало, що час перевезення Китаю до Туреччини скоротився з місяця до 12 днів.
Економічний коридор Китай-Монголія-Росія	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, Чанчуна, Харбіна до Маньчжоулі та Росії на північному сході. Чита.	Охоплює найрізноманітніші напрямки розвитку інфраструктури, не тільки зближить народи трьох країн, але і зробить істотний вплив на розвиток економіки Монголії, регіонів Росії і Китаю. Більш того, здійснення даного проєкту внесе істотний внесок в розвиток інтеграційних процесів всього євразійського континенту,
Економічний коридор Китайсько-Індокитайського півострова	Економічний коридор з'єднує кілька міст на півдні Китаю з великими містами Росії Південно-Східна Азія в тому числі Ханой в В'єтнам, В'єнтьян в Лаос, Пномпень в Камбоджа, Бангкок в Таїланд, Куала-Лумпур в Малайзія, і Сінгапур.	Планується, що коридор буде краще зв'язати сусідні економіки та заохочувати розвиток у всій країні АСЕАН – Китайська зона вільної торгівлі.
Економічний коридор Китай-	Основний шлях починається з південно-західного регіону Китаю, з'єднує східну Індію, М'янму і,	Ця взаємопов'язаність полегшить транскордонне переміщення людей і товарів, зведе до мінімуму сухопутні

Продовження таблиці Е.1

1	2	3
Бангладеш-Індія-М'янма.	нарешті, з'єднає Бангладеш.	торгівельні перешкоди, забезпечить більш широкий доступ до ринків і збільшення обсягів багатосторонньої торгівлі. На морі будуть створюватися безпечні, безперервні та високоефективні транспортні маршрути з вузловими точками в найважливіших портах.
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 тощо.	Маршрут створений для подальшого поглиблення і розширення взаємовигідного співробітництва в таких областях, як торгівля, інвестиції, фінанси, транспорт та зв'язок.

Джерело: складено автором.

Продовження додатку Е

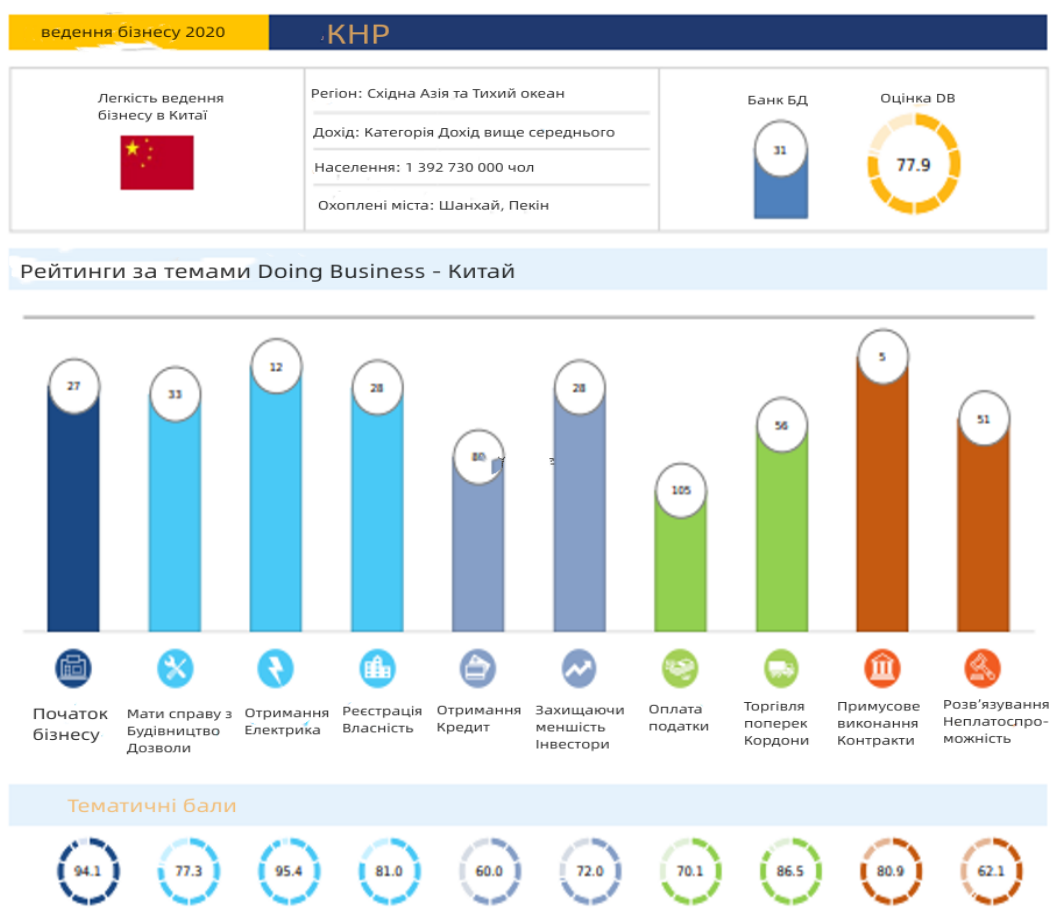


Рис. Е.1. Позиції Китаю в Рейтингу Doing Business 2020

Джерело: THE WORLD BANK Doing business 2020 [238]

Розширення окремих реформ КНР як базису для реалізації Ініціативи «Один пояс, Один шлях»

Сутність реформ	Нормативне підґрунтя реформи	Економічний прояв/ результат реформи
1	2	3
Розширення сфери послуг	«Програма інновацій та розвитку сфери послуг (2017-2025)» «Погляди щодо впровадження, сприяння глибокій інтеграції та розвитку передового виробництва і сучасної індустрії послуг»	З 2015 по 2019 рр. додана вартість сфери послуг Китаю зросла з 34 974,47 млрд юанів до 53 423,31 млрд юанів, а її частка у ВВП зросла з 50,8% до 53,9%, збільшившись на 3,1 відсоткового пункту, що вказує на подальший оптимізований розвиток промислової структури Китаю.. Швидке зростання індустрії послуг сприяло підвищенню міжнародного статусу індустрії послуг Китаю; З 2015 по 2019 рр. витрати на споживання послуг на душу населення зросли з 6442 юанів до 9896 юанів, збільшившись на 54% .
Зростання промислового виробництва	«Стратегія розвитку відродження Центрального, Західного та Північно-Східного регіонів» «Реалізація стратегії розвитку економічного поясу річки Янцзи та узгодженої стратегії розвитку Пекіна, Тяньцзіня і Хебея» Китайський урядовий план «Made in China 2025»	Перехід від аграрної до індустріально-аграрної моделі економіки, внаслідок чого за останні 30 років із сільськогосподарського до промислового сектору перейшло близько 200 млн осіб , а частка сільського господарства у ВВП знизилася до 9,2%, хоча ще в 1981 р. становила майже 22% . Закріплює нову промислову політику, що передбачає: 1) у ключових галузях забезпечення світового лідерства китайських підприємств, пріоритетний розвиток китайських технологічних гігантів (електромобілі, робототехніка) ;
Реформи до сільськогосподарства та енергетичних ресурсів	«Закон про енергозбереження» «Думки щодо всебічного просування відродження сільської місцевості та прискорення модернізації сільського господарства та сільської місцевості » «Нова стратегія енергетичної безпеки »	У 2021 році вартість сільськогосподарської продукції становила 7834 млрд юанів, що на 3349,4 млрд юанів більше, ніж у 2012 році; середньорічний темп зростання склав 4,5% з 2013 по 2021 рр.; У 2021 році сільськогосподарське виробництво досягло найвищих показників в історії, а середній річний темп зростання становитиме 1,2% з 2013 по 2021 рік; З 2012 року виробництво зерна на душу населення зберігається на рівні понад 450 кг, у 2021 році виробництво зерна на душу населення становитиме 483,5 кг, що на 31,4 кг більше, ніж у 2012 році, а середньорічний темп зростання з 2013 по 2021 рік – 0,7%.

Продовження табл. Е.2

1	2	3
		Підвищення енергопостачання та ефективності використання: 1) Потужність енергопостачання продовжує збільшуватися. Сумарна встановлена потужність виробництва електроенергії становить 2,01 млрд кіловат, а виробництво електроенергії в 2019 році становить 7,5 трильйона кіловат-годин, що на 75% і 50% відповідно більше, ніж у 2012 році. 2) Значно покращено ефективність використання енергії. З 2012 по 2019 рік середньорічне зростання споживання енергії на 2,8% підтримувало середньорічне зростання національної економіки на 7%.
Реформи в галузі інвестицій та фінансування	«Заходи з адміністрування первинної реєстрації акцій» «Приєднайтеся до Угоди про регіональне всеосяжне економічне партнерство (RCEP)»	З 2012 по 2022 рр. розмір фондового ринку Китаю зріс на 238,9%, а розмір ринку облігацій зріс на 444,3%. Обидва ринки посіли друге місце у світі, а кількість інвесторів на фондовому ринку перевищила 200 млн, роблячи важливий внесок у обслуговування високоякісного розвитку.
Реформи в галузі фіскального та податково го оподаткування	«Погляди щодо комплексного впровадження управління виконанням бюджету» «Керівні думки щодо сприяння реформі розподілу центральних і місцевих фіскальних повноважень і відповідальності за витрати»	З 2012 по 2021 рр. доходи національного загального державного бюджету зростуть з 11,73 трлн юанів до 20,25 трлн юанів із середньорічним темпом зростання 6,9%, забезпечуючи надійну фінансову гарантію для реалізації першої столітньої мети; Загальні видатки національного державного бюджету зросли з 12,6 трлн юанів у 2012 році до 24,63 трлн юанів у 2021 році, із середньорічним зростанням на 8,5%, що ефективно сприяло загальному розвитку та прогресу економічних і соціальних підприємств. З 2013 по 2021 рр. Департамент оподаткування накопичує нові Податки та збори були збільшені та зменшені на 8,8 трлн юанів. На додаток до впровадження нової комбінованої політики підтримки податків і зборів цього року, станом на кінець липня цього року, загалом майже Було оброблено 12 трильйонів юанів нових знижок податків і зборів, відшкодування податків і відстрочення сплати податків
Переглянуті національні та пілотні зони вільної торгівлі	Створити пілотну зону вільної торгівлі Створення порту вільної торгівлі Хайнань	Спеціальні економічні зони - «вікна у зовнішній світ», не лише для залучення інвестицій та технологій з-за кордону, а й безпосередньо вивчати процеси, отримувати достовірну інформацію про тенденції зміни кон'юнктури, що відбуваються на світовому ринку. 15 зон вільної торгівлі (міста Тяньцзінь, Далянь, Шанхай, Гуанчжоу тощо); 32 зони економічного та

Продовження табл. Е.2

1	2	3
		технологічного розвитку (в Шанхаї, Пекіні, Тяньцзіні, Гуанчжоу); 5 спеціальних економічних зон (Шаньтоу, Сямень, Шеньчжень, Чжухай, Хайнань, Новий район Пудун (Шанхай), 14 зон прикордонного економічного співробітництва .
Розвиток національної освіти та науки	Рішення Державної ради про прискорення розвитку етнічної освіти «Нарис плану дій щодо національної наукової грамотності (2006-2010-2020)»	Забезпечувався за допомогою активного державного фінансування, створення дослідницьких центрів при навчальних закладах, а також налагодження взаємодії між науковими центрами та промисловістю У 2022 році в країні буде майже 530 000 шкіл усіх типів і рівнів, у яких навчатиметься понад 290 млн учнів. Загальний рівень охоплення дошкільною освітою склав 88,1%, що на 23,6 відсоткових пунктів вище, ніж десять років тому; на основі досягнення загальної популяризації рівень консолідації дев'ятирічної обов'язкової освіти досяг 95,4%, що на 3,6 відсоткових пунктів вище, ніж десять років тому; Загальний показник охоплення середньою освітою склав 91,4%, збільшившись на 6,4 відсоткових пункти; валовий коефіцієнт охоплення вищою освітою склав 57,8%, збільшившись на 27,8 відсоткових пунктів, поглиблення співпраці промисловості, університету та досліджень, прискорення трансформації наукової і технологічної досягнення, а сума трансформації патентів у коледжах і університетах зросла з 820 млн юанів до 8,89 млрд за десять років 100 млн юанів

Джерело: розроблено автором на основі джерел[88;32;38; 28; 242; 109; 28; 193]

Додаток Є

Таблиця Є.1

Основні теоретичні концепції міжнародного інвестування

Наукові концепції	Сутність теоретичних концепцій міжнародного інвестування	Представники
1	2	3
Мотиви інвестування		
Марксизм	Найбільш перспективною вважалася інноваційна галузь; у міжнародному інвестуванні виділялися певні стадії; міжнародний інвестор виступав як автономний суб'єкт.	К.Маркс
Неокласична теорія	Міжнародне інвестування було фактором збільшення добробуту національної економіки загалом, а не тільки самих інвесторів. Держава має лише опосередкований характер.	Л.Вальрас, Дж.Кейнс, Ф.Візер, Д.Менгер, Дж.Кларк,
Теорія ринкової недосконалості	Рішення компанії щодо інвестування за кордон обґрунтовується як стратегія капіталізації в певні ексклюзивні можливості, що не поділяються з конкурентами в середині країни.	С.Хаймер, Дж.Робінсон, Е.Чемберлін
Інституційна теорія	В глобальному економічному середовищі міжнародне інвестування має як системний характер, так і диверсифікований, що відображається у концептуальному різноманітті.	Ч.Кіндленберг, Дж.Фасрвезер, Р.Вернон, Дж.Данінг, Й.Шумпетер
Еволюційна економічна теорія	Сутність теорії міжнародного інвестування вважається у стимулюванні іноземних інвестицій у пріоритетні галузі економіки.	Е.Хансен, Е.Домар, Дж.Робінсон, С.Харріс
Теорія інтерналізації	Інтерналізація стосується розширення прямих операцій компаній під єдиним керівництвом, яке супроводжується певними посередниками.	М.Кассон, Р.Е.Кейнс, П.Баклі, П.Кругман
Теорія участі у світових економічних та політичних процесах	Міжнародне інвестування є діями суб'єктів в міжнародній діяльності, тобто суб'єктів реалізації глобальної стратегії управління.	Г.Перлмуттер, Д.Лук'яненко, В.Рокоча, Л.Руденко-Сударєва, Ф.Рут
Теорія фінансової глобалізації	Розвиток міжнародного руху капіталу й основи його існування, транснаціонального капіталу, невинне зростання та всеосяжний характер їхньої діяльності стали основою розвитку фінансової глобалізації. Результатом цього зростання є міграція та пришвидшений рух капіталу, який набув значної сили й став життєво необхідною ланкою існування господарства.	І.Загоруйко, З.Луцишин, О.Мозговий, Н.Стукало, В.Федоров, В.Шевчук
Науково-технічна,	Однією з головних особливостей інтенсифікації процесів глобалізації, інтернаціоналізації та	Р. Робінсон, О. Рогач,

Продовження додатку Є
Таблиця. Є.1

1	2	3
виробнича та комерційна кооперація для досягнення стратегічних цілей	транснаціоналізації системи міжнародних фінансів є постійне зростання обсягів прямих іноземних інвестицій (ПІІ), поява нових якісних характеристик їхнього руху. ПІІ, що здійснюються здебільшого ТНК, відіграють особливу роль серед інших форм міжнародного руху капіталу. Здійсненню цієї ролі сприяє лібералізація сфери регулювання ПІІ, що відбувається в більшості країн світу в межах загальної тенденції щодо підвищення прозорості політики заохочення розвитку ринкових відносин.	Ю. Макогон, Т. Орехова, А. Філіпенко, А. Шагурін, О.Шнирко
Теорія «нової економіки», фінансово-інвестиційної глобалізації	Міжнародна інвестиційна діяльність визначається як сукупність дій її суб'єктів (інвесторів і учасників) щодо здійснення інвестицій за рубіж та іноземних інвестицій з метою одержання прибутку. Її суб'єктами — інвесторами є фізичні особи, корпорації, національні та міжнародні фінансові інституції, уряди країн, а суб'єктами - учасниками є фізичні та юридичні особи, які забезпечують реалізацію інвестицій як виконавці замовлень інвестора.	Б.Губський, Д.Лук'яненко, О.Мозговий, В. Новицький, Є. Панченко, Ю. Пахомов
<i>Теорія вибору режиму зовнішніх прямих інвестицій</i>		
Теорія еволюції (Evolution Theory)	Розширення географічної сфери закордонних ділових операцій і зміна методів ведення бізнесу має певну закономірність і проявляється наступним чином: спершу підприємства працюватимуть лише всередині країни, а потім основним фокусом стане непрямий експорт через іноземних посередників. Через певний період часу підприємства самостійно завершать прямий експорт і, нарешті, створять імпорتنі або збутові філії за кордоном. Ця теорія вводить поняття «психологічної дистанції» та «емпіричного знання» з метою пояснення очевидних етапних характеристик підприємств у процесі міжнародної діяльності .	Дж. Йогансон, Дж. Вальне
Теорія компромісу	Теорія показує, що у випадку олігополістичної глобальної промисловості, коли потреба в глобальній стратегічній координації висока, ТНК, як правило, мають режим високого контролю для швидкого досягнення стратегічного коригування.	К.Хілл, П.Хванг і В.Кім
Теорія організаційної спроможності (Organizational Capability)	Основні фактори, які впливають на ступінь інтеграції каналів, тобто на ступінь контролю, специфічні для транзакції, корпоративні організаційні можливості та стратегічні чинники.	Пр.Аулах , Асаахі Катабе та А. Мадхок

Джерело: доповнено автором [159; 235; 138;91;180]

Продовження додатку Є



Рис.Є.1. Вплив факторів на вибір режиму інвестиційного входу на зарубіжний ринок
Джерело: розроблено автором на основі [67]

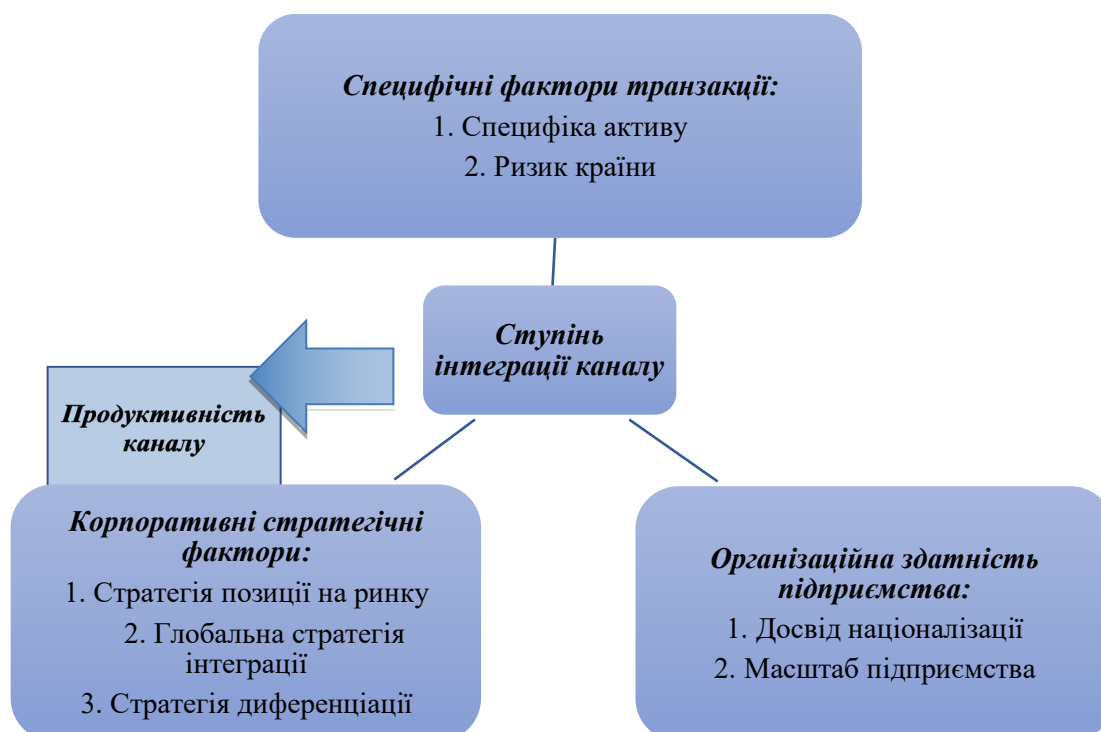


Рис.Є.2. Вплив факторів на вибір ступеня інтеграції каналів
Джерело: складено автором на основі [91]

Додаток Ж

Таблиця Ж.1

Операційні моделі у діючих проєктах ДПП Китаю

Форма ДПП	Визначення	Актуальність
1	2	3
Будівництво-Експлуатація-Передача (СЕР)	У проєкті BOT концедент з державного сектора надає приватній компанії право розробляти та експлуатувати об'єкт чи систему протягом певного періоду («Період проєкту»), яка експлуатує його з комерційною метою протягом періоду проєкту, після чого об'єкт передано до органу. Державний орган є єдиним або одним із власників SPV і таким чином забезпечує деяке фінансування.	Підходить для проєктів, які передбачають значні інвестиції та операційний зміст, та широко використовуються в інфраструктурних проєктах. Проєкти BOT часто ініціюються урядами чи відповідними органами.
Контракт на обслуговування	Уряд доручає надання конкретних послуг приватній компанії, наприклад, проєктування, будівництво, технічне обслуговування або експлуатацію інфраструктури, у той час як фінансування та доходи знаходяться в межах держави.	Для невеликих проєктів у сфері послуг, що добре зарекомендувала себе.
Будівництво-володіння-експлуатація-передача (BOOT)	Варіант БОП. У моделі BOOT приватна компанія фінансує, управляє та володіє проєктом протягом проєктного періоду, після чого об'єкт передається владі (часто безкоштовно).	Особливо підходить, якщо уряд має великий дефіцит фінансування інфраструктури. Також широко використовується в інфраструктурних проєктах. Ініціаторами таких проєктів можуть бути комерційні спонсори проєкту.
Будувати-володіти-експлуатувати (BOO)	Різновид BOT, за якого SPV зберігає право власності на актив на необмежений термін і може продати його іншому інвестору; можливо, також у цілком приватному правочині без участі державних органів (і, отже, не вважається ДПП).	Використовується залежно від місцевих обставин, наприклад, коли державний партнер не вимагається або коли державний орган не потребує повторного вступу до прав власності.
Реабілітація-володіння-експлуатація (ROO) та реабілітація-володіння-експлуатація-передача (ROOT)	Використовується для відновлення інфраструктури (а не будівництва нової), але в іншому схожий на BOO або BOOT.	Підходить для збільшення пропускнуєї спроможності, наприклад, для доріг.

Продовження табл. Ж.1

1	2	3
Проектування -Будівництво- Фінансування -Експлуатація (DBFO)	Приватний сектор надає активи, фінансування (борг та власний капітал) для будівництва та експлуатації. Державний орган сплачує за актив після завершення та за надані послуги. Він вважається «контрактом, орієнтованим на результат».	Використовується, наприклад, для будівництва доріг.

Джерело: авторська розробка

Продовження додатку Ж

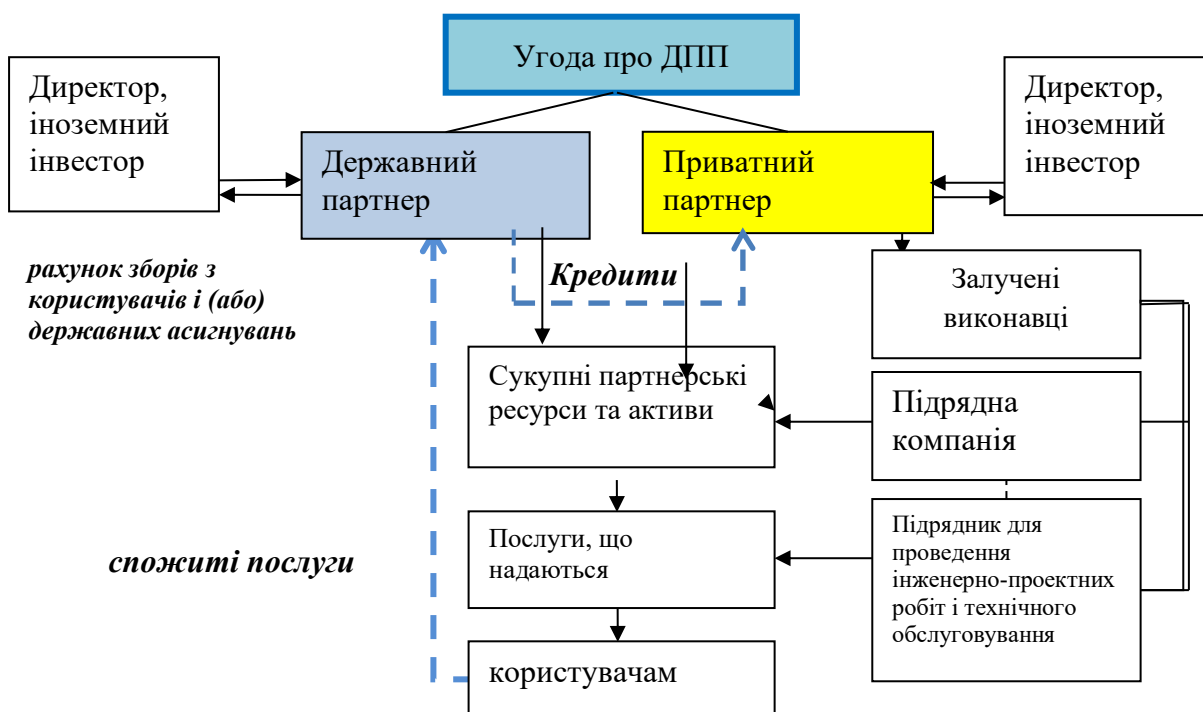


Рис. Ж.1. Побудова інвестиційної моделі проєктів ДПП, де приватний партнер безпосередньо надає послуги за рахунок виплат, що здійснює уряд на комерційній основі[48]



Рис.Ж.2. Інвестиційна модель ДПП із внутрішньою самостійною здатністю генерувати доходи за рахунок отримання платежів від користувачів[48]



Рис. Ж.3. Схема інвестиційної моделі проєктів державно-приватного партнерства, які потребують прямого фінансування з боку органів публічної влади
Джерело: [51]

Додаток II

Таблиця II.1

Основні офіційні документи стосовно встановлення дипломатичних відносин країн уздовж маршрута та Китаю та договорів про їх участь у проєкті «Один пояс, Один шлях»

Країна-партнер	Документи про відносини	
1	2	3
Пакистан	2011	П'ятирічний план розвитку китайсько-пакистанського економічного і торгового співробітництва
	2013	Спільна заява Китайської Народної Республіки та Ісламської Республіки Пакистан про поглиблення всебічного стратегічного співробітництва між двома країнами
	2015	Спільна заява Китайської Народної Республіки та Ісламської Республіки Пакистан про встановлення всепогодного стратегічного партнерства
	2017	Прем'єр-міністр Пакистану прибув до Китаю для участі у Форумі міжнародного співробітництва «Один пояс, Один шлях».
	2017	КНР і Пакистан підписали міжурядовий меморандум про взаєморозуміння щодо співпраці «Один пояс, Один шлях».
	2019	Китайсько-пакистанський протокол про внесення змін до Угоди про вільну торгівлю
	2021	Міністри закордонних справ двох країн спільно взяли участь у церемонії відкриття 70-річчя встановлення дипломатичних відносин між Китаєм і Пакистаном.
Казахстан	2011	«Спільна заява між Китайською Народною Республікою та Республікою Казахстан про розвиток всебічного стратегічного партнерства»
	2013	«Спільна декларація між Китайською Народною Республікою та Республікою Казахстан про подальше поглиблення всебічного стратегічного партнерства»
	2015	«Спільна декларація Китайської Народної Республіки та Республіки Казахстан про новий етап всебічного стратегічного партнерства»
	2015	«Спільна заява між Китайською Народною Республікою та Республікою Казахстан про встановлення постійного всеосяжного стратегічного партнерства»
В'єтнам	2011	П'ятирічний план розвитку економічного і торговельного співробітництва на 2012-2016 роки
	2011	Угода про освітній обмін на 2011-2015 рр.
	2013	План дій щодо реалізації китайсько-в'єтнамського всебічного стратегічного партнерства
	2015	Меморандум про взаєморозуміння щодо сприяння співпраці у сфері виробничих потужностей
	2016	Угода про прикордонну торгівлю між двома країнами
	2017	Угода про співпрацю з підготовки вищих кадрів Комуністичної партії Китаю та Комуністичної партії В'єтнаму (2017-2020)
	2017	Угода про співпрацю Міністерства оборони Китаю та В'єтнаму
	2017	Меморандум про взаєморозуміння щодо сприяння узгодженню між рамковою програмою «Два коридори та одне коло» та ініціативою

Продовження табл. II.1

1	2	3
		«Один пояс, Один шлях» проєктів співробітництва в п'ятирічному плані розвитку китайсько-в'єтнамського економічного і торгового співробітництва на 2017-2021 роки
	2017	Меморандум про взаєморозуміння щодо визначення переліку ключових
Індія	2010	«Меморандум про взаєморозуміння щодо співробітництва в галузі зелених технологій між урядом Китайської Народної Республіки та урядом Індія»
	2013	«Спільна заява про бачення майбутнього розвитку китайсько-індійського стратегічного партнерства»[114]
	2014	«П'ятирічний план розвитку економічного і торгового співробітництва»[107]
	2014	«Меморандум про взаєморозуміння між Китайським національним космічним управлінням та Індійською організацією космічних досліджень щодо співробітництва у мирному використанні космічного простору.[224]
	2015	«Спільна заява щодо зміни клімату між урядом Китайської Народної Республіки та урядом Індія»
	2015	«Спільна заява Китайської Народної Республіки та Індія про побудову більш тісного партнерства у розвитку»[243]
	2019	Початок спільних антитерористичних тренувань китайсько-індійської армії «Рука об руку-2019»
	2019	Друга неформальна зустріч лідерів Китаю та Індії
	2020	Лідери Китаю та Індії обмінюються вітальними посланнями з нагоди 70-річчя встановлення дипломатичних відносин
Індонезія	2010	«План дій уряду Китайської Народної Республіки та Уряду Республіки Індонезія щодо виконання Спільної декларації про стратегічне партнерство»
	2011	«Спільне комюніке уряду Китайської Народної Республіки та Уряду Республіки Індонезія про подальше зміцнення стратегічного партнерства»
	2012	«Спільна заява Китайської Народної Республіки та Республіки Індонезія»
	2013	«План майбутнього всебічного стратегічного партнерства між Китайською Народною Республікою та Республікою Індонезія»
	2015	«Спільна заява Китайської Народної Республіки та Республіки Індонезія про зміцнення всебічного стратегічного партнерства»
	2018	«Спільна заява уряду Китайської Народної Республіки та Уряду Республіки Індонезія»
	2018	Підписання Меморандуму про взаєморозуміння щодо сприяння будівництву «Один пояс, Один шлях» та «Точки опори глобального океану»
Україна	2001	Встановлені всебічні дружні та коопераційні відносини
	2011	Спільно оголосили про встановлення стратегічного партнерства
	2012	Створено Генеральне консульство України в Гуанчжоу
	2017	Україна та Китай підписали спільний план дій та угоду про співпрацю, а Україна офіційно приєдналася до ініціативи «Один пояс, Один шлях»

Джерело: Ministry of Foreign Affairs of PRC

Продовження додатку II
Таблиця II.2

Рік	Обсяг імпорту та експорту	Експорт	Імпорт	Дефіцит
1	2	3	4	5
Динаміка обсягів двосторонньої торгівлі між Китаєм та Пакистан. млрд дол. США				
2011	10.56	8.44	2.12	6.32
2012	12.42	9.28	3.14	6.14
2013	14.22	11.02	3.20	7.82
2014	16.00	13.24	2.75	10.49
2015	18.92	16.44	2.47	13.97
2016	19.15	17.23	1.91	15.32
2017	20.08	18.25	1.83	16.42
2018	19.15	16.97	2.18	14.79
2019	17.99	16.18	1.81	14.38
2020	17.49	15.37	2.12	13.24
2021	27.82	24.24	3.58	20.66
2022	26.49	23.08	3.41	19.67
Динаміка обсягів двосторонньої торгівлі між Китаєм та Казахстаном, млрд дол. США				
2011	24.92	9.57	15.35	-5.78
2012	25.68	11.00	14.68	-3.67
2013	28.60	12.55	16.05	-3.51
2014	22.45	12.71	9.74	2.97
2015	14.29	8.44	5.85	2.59
2016	13.10	8.29	4.81	3.49
2017	17.94	11.56	6.38	5.19
2018	19.86	11.33	8.53	2.80
2019	22.07	12.81	9.26	3.55
2020	21.45	11.71	9.74	1.97
2021	25.35	13.96	11.39	0.57
2022	31.18	16.36	14.82	1.54
Динаміка обсягів двосторонньої торгівлі між Китаєм та Індією, млрд дол. США				
2011	73.91	50.54	23.37	27.16
2012	66.47	47.68	18.80	28.88
2013	65.40	48.43	16.97	31.46
2014	70.58	54.22	16.36	37.86
2015	71.60	58.23	13.37	44.86
2016	70.16	58.40	11.76	46.63
2017	84.39	68.04	16.35	51.70
2018	95.73	76.88	18.85	58.03
2019	92.89	74.92	17.97	56.95
2020	87.58	66.73	20.86	45.87
2021	125.65	97.51	28.14	69.37
2022	135.98	118.50	17.48	101.02

Продовження табл. И.2

Рік	Обсяг імпорту та експорту	Експорт	Імпорт	Дефіцит
1	2	3	4	5
Динаміка обсягів двосторонньої торгівлі між Китаєм та Індонезією, млрд дол. США				
2011	60.56	29.22	31.34	-2.12
2012	66.22	34.29	31.94	2.35
2013	68.35	36.93	31.42	5.51
2014	63.54	39.06	24.49	14.57
2015	54.23	34.34	19.89	14.46
2016	53.53	32.12	21.41	10.70
2017	63.33	34.76	28.57	6.18
2018	77.40	43.25	34.15	9.09
2019	79.68	45.69	33.99	11.69
2020	78.37	41.00	37.37	3.64
2021	125.65	97.51	28.14	69.37
2022	135.98	118.50	17.48	101.0
Динаміка обсягів двосторонньої торгівлі між Китаєм та В'єтнам, млрд дол. США				
2011	98.27	61.09	37.17	23.92
2012	121.99	71.62	50.37	21.24
2013	148.10	84.02	64.09	19.93
2014	162.08	98.00	64.08	33.93
2015	192.29	113.81	78.47	35.34
2016	40.21	29.09	11.12	17.98
2017	50.44	34.21	16.23	17.98
2018	65.48	48.59	16.89	31.69
2019	83.64	63.73	19.91	43.82
2020	95.85	66.02	29.83	36.19
2021	230.22	137.90	92.32	45.58
2022	234.92	146.96	87.96	59.00

Джерело: складено на основі[227]

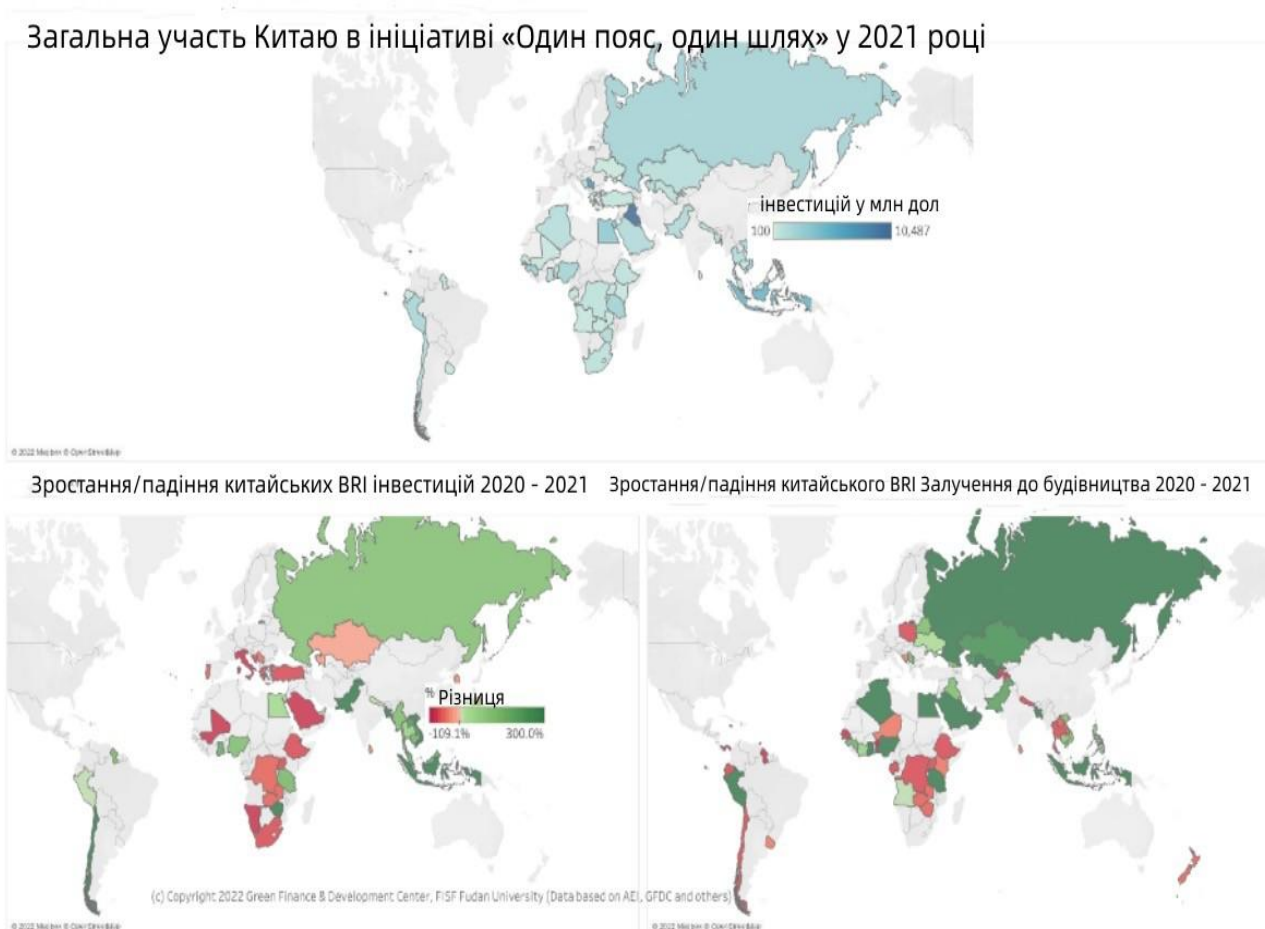


Рис II.1. Тенденції залучення інвестицій «Один пояс, Один шлях» у країнах світу, 2020–2021 р.

Джерело: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021

Залучення BR Китаю в різні сектори (2013–2021)

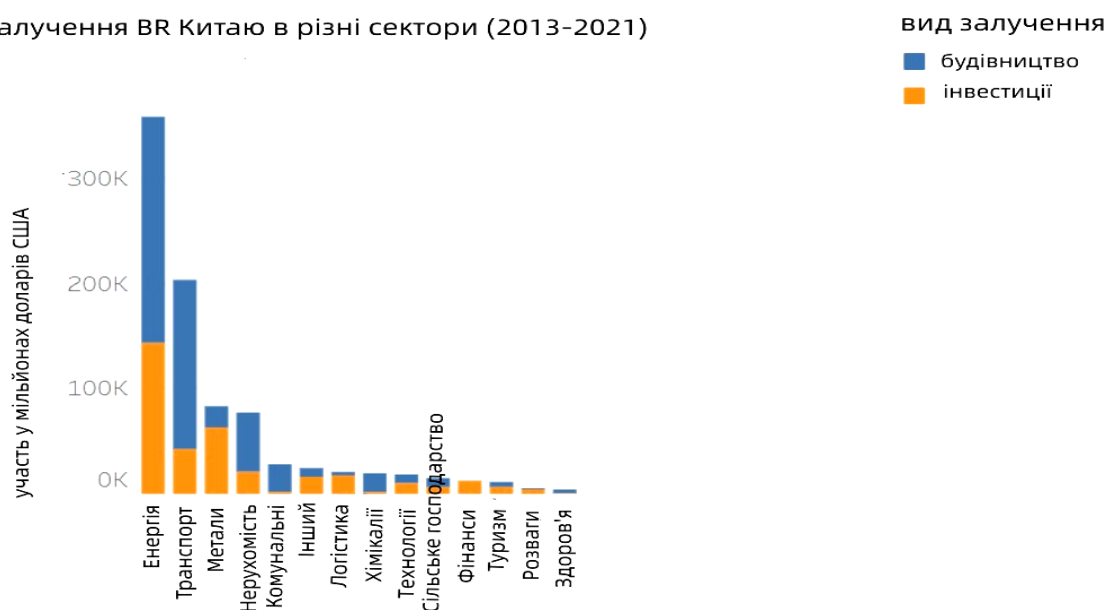


Рис. II.2. Участь китайських інвестицій в галузевих секторах країн уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях», 2013-2021 рр.

Джерело: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021

Продовження додатку II
Таблиця II.2

Енергетична взаємодія Китаю в ініціативі «Один пояс, Один шлях»
2013-2021 рр. (млн дол. США)

Рік	Сонячна енергія /Вітер		Гідроенергія		Газ		Нафта		Вугілля	
2013	1960	5.50%	7940	22.28%	5250	14.73%	14110	39.60%	6370	17.88%
2014	1690	5.59%	6390	21.12%	5760	19.04%	10280	33.98%	6130	20.26%
2015	3120	8.25%	7250	19.18%	6230	16.48%	4220	11.16%	16980	44.92%
2016	2530	7.68%	6680	20.29%	10040	30.49%	4620	14.03%	9060	27.51%
2017	4470	10.92%	12290	30.01%	7000	17.09%	11250	27.47%	5940	14.51%
2018	5160	16.54%	5550	17.79%	3280	10.52%	12720	40.78%	4480	14.36%
2019	5050	15.04%	10220	30.44%	9200	27.41%	3710	11.05%	3710	16.06%
2020	6230	30.92%	5360	26.60%	1220	6.05%	2060	10.22%	5280	26.20%
2021	3290	13.58%	3420	14.11%	9570	39.50%	7500	30.95%	7500	1.86%
2022	2190	17.94%	800	6.55%	6720	55.04%	2190	17.94%	310	2.54%

Участь Китаю в енергетиці BRI 2013-2021 За підгалузями

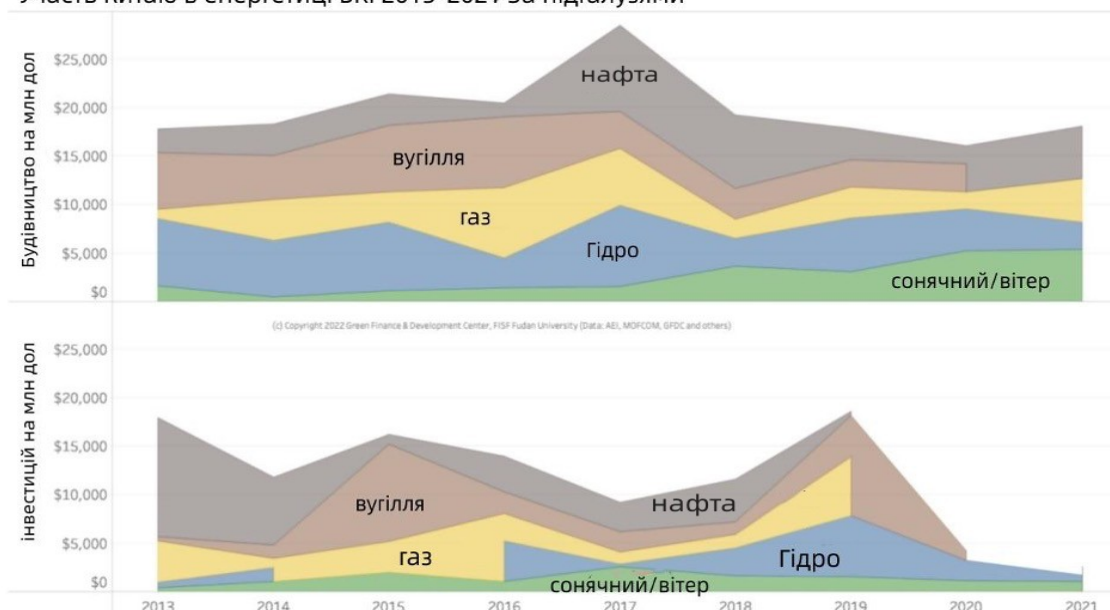


Рис. II. 3 Динаміка і секторальний розподіл китайських інвестицій по маршруту «Один пояс, Один шлях» 2013-2021 рр.

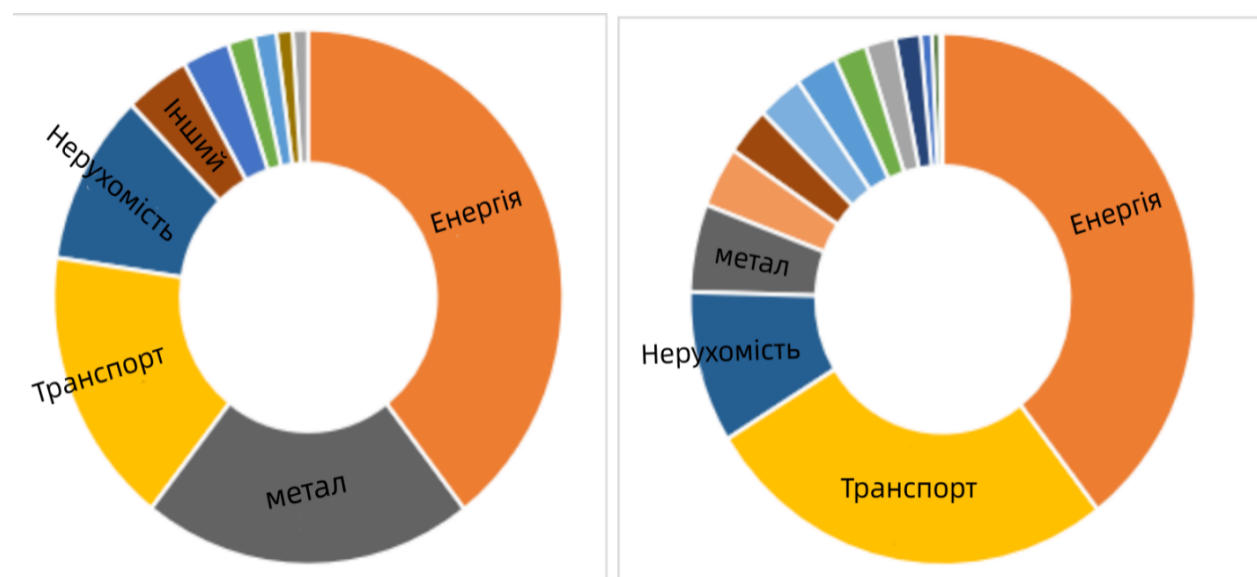
Джерело: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021

Продовження додатку II



Рис II.4.. Кількість інвестиційних проєктів великих китайських підприємств у країнах уздовж «Один пояс, Один шлях»

Джерело: [109].



а) «грінфілд» інвестиції

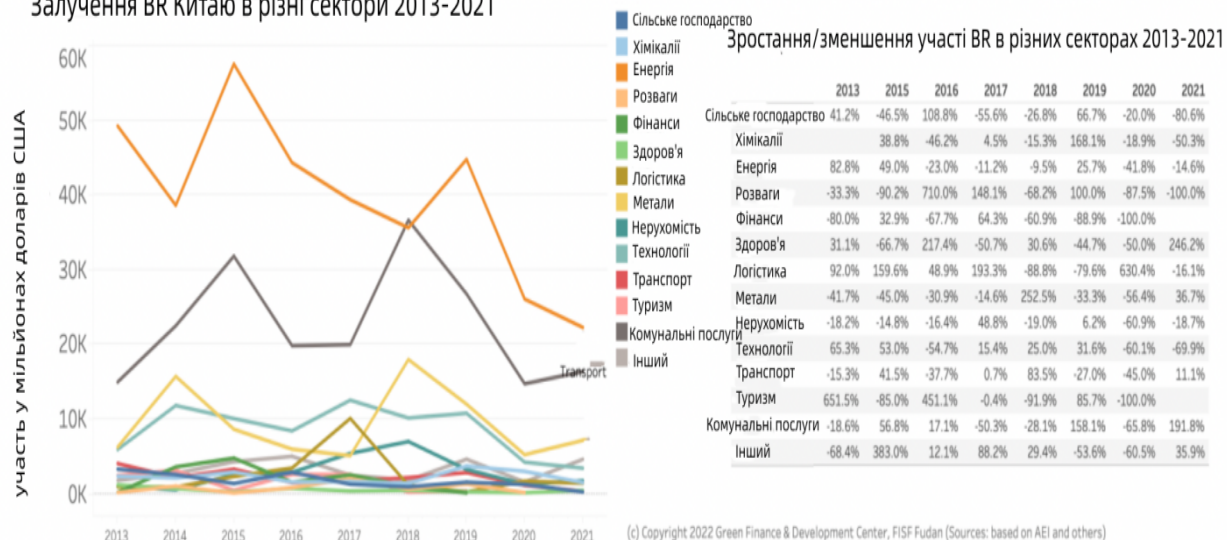
б) злиття і поглинання

Рис. II.5. Галузевий розподіл моделей залучення інвестицій великих китайських підприємств у країнах уздовж «Один пояс, Один шлях» за 2013-2021 р.

Джерело: [109].

Інвестиції BR в різні сектори

Залучення BR Китаю в різні сектори 2013-2021



частка сектору залучення BR 2013-2021

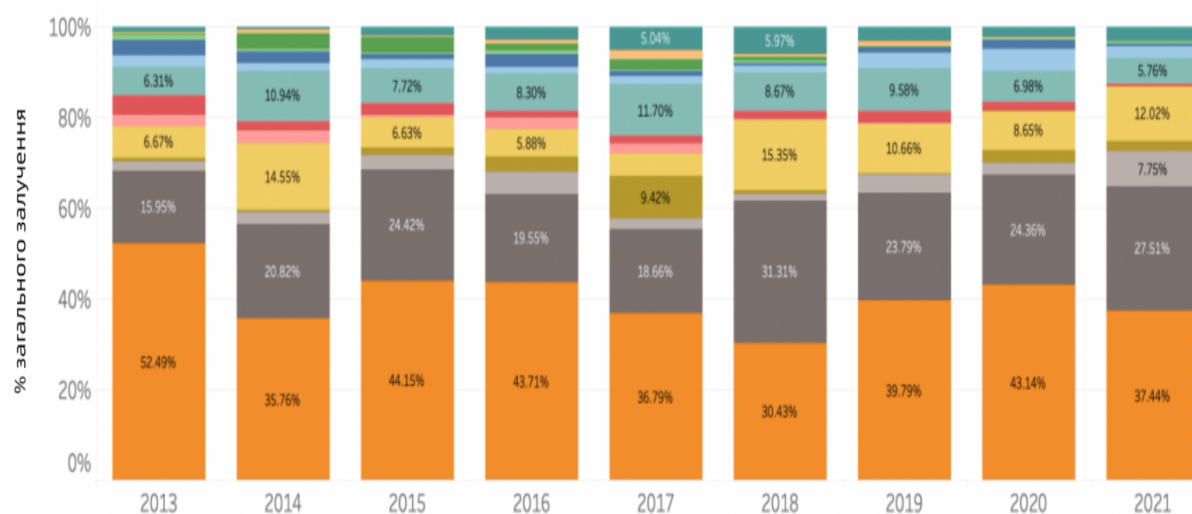


Рис. Н.6. Секторальні інвестиції Китаю вздовж маршруту «Один пояс, Один шлях»
 Джерело: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021

Греблю гідроелектростанції Калета називають «Три ущелини Гвіней». У його будівництві навіть брала участь гідроенергетична дочірня компанія китайської корпорації «Три ущелини». Для багатьох гребля є не лише символом китайсько-гвінейської дружби, а й високим стандартом BRI щодо охорони навколишнього середовища.

Згідно із заявою корпорації «Три ущелини», із самого початку проекту екологічні вигоди завжди вважалися такими ж важливими, як і економічні та соціальні вигоди.

Проект Карот, що використовує передові китайські гідроенергетичні технології, допомагає вирішити проблеми в Пакистані та сприяє розвитку місцевої економіки. Після завершення проекту «Карот» середньорічне виробництво електроенергії у розмірі 3,206 млрд кВт може задовольнити потреби в енергії 5-мільйонного населення.

У 2018 р. компанія «АНДРИТЦ ГІДРО Китай» отримала замовлення на **гідроелектростанцію Suki Kinari**, (Мансехра провінції Хайбер-Пахтунхва в Пакистані). Цей проект є частиною програми китайсько-пакистанського економічного коридору BRI. Контракт EPC був підписаний між China Gezhouba Group та SK Hydro у 2013 р. та почав діяти у 2019 р. Vevey Lab (Швейцарія), -лабораторія в установках Pelton, виконувала завдання з досліджень і розробок. і завершила приймальні випробування моделі проекту Suki Kinari у 2019 р. Експерти з турбін з п'яти сторін (China Gezhouba (Group) Corporation, Mott MacDonald (Сінгапур), Хуанхе Комісія з водних ресурсів Міністерства водних ресурсів, China Water Resources Beifang Investigation, Design, Research Co., Ltd. та Harbin Electric Machinery Company Limited) стали свідками приймальних випробувань моделі.



а) Панорама Калетської ГЕС



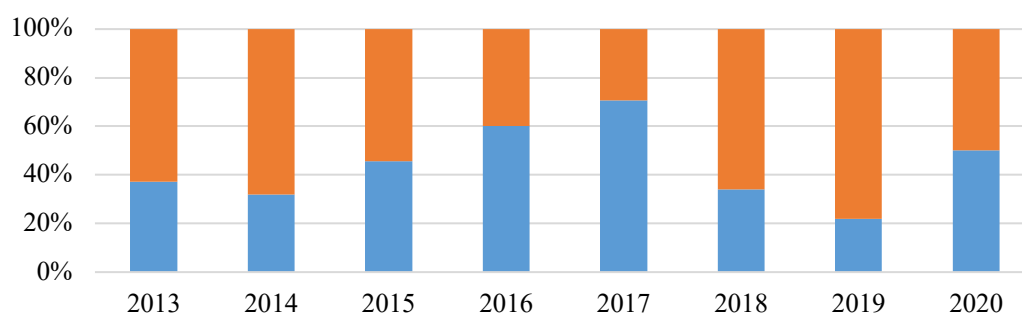
б) Будівельний майданчик Каротського гідроенергетичного проекту у Пакистані. Фото надане корпорацією «Три ущелини»



в) HPP Suki Kinari

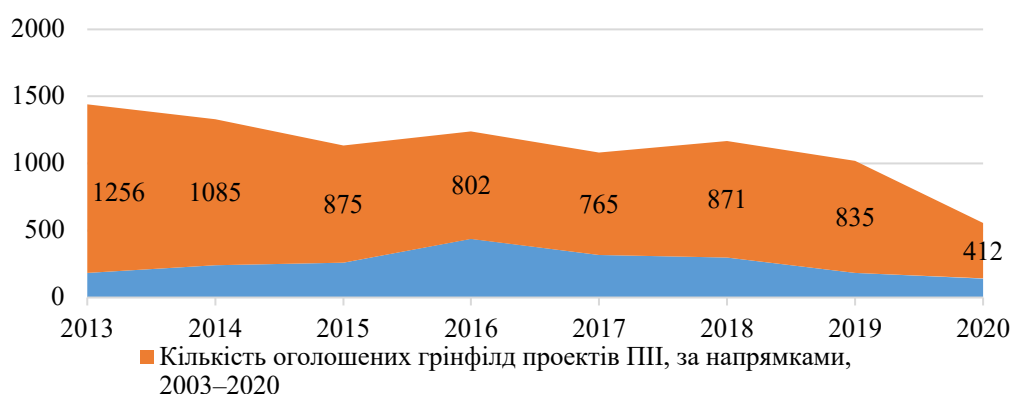
Рис. II.7. Гідроенергетичні проекти BRI по всьому світу зосереджені на екологічно чистому будівництві та експлуатації
Джерело: [139]

Продовження додатку II



■ Вартість анонсованих грінфілд ПП, за напрямками, 2013–2020

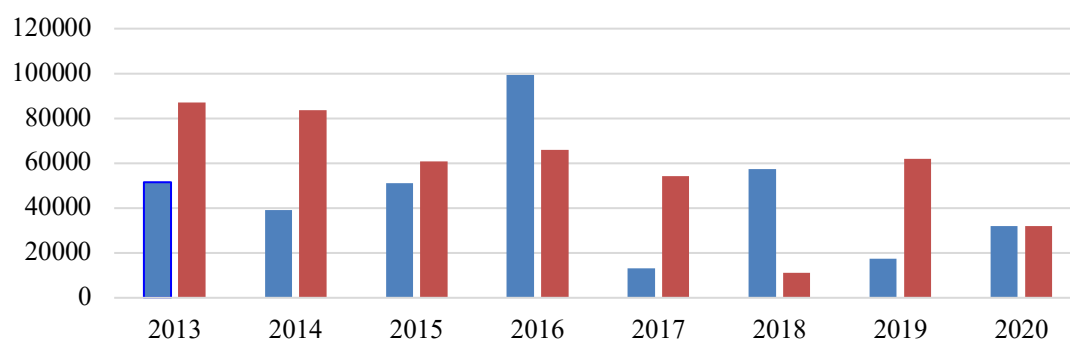
а)



■ Кількість оголошених грінфілд проектів ПП, за напрямками, 2013–2020

б)

Рис. II.8. Динаміка інвестиційних проєктів китайських великих підприємств за 2013–2020 рр.: а) кількість проєктів «грінфілд» та М&А; б) обсяги проєктів «грінфілд» та М&А
Джерело: [239]



■ Вартість чистих транскордонних М&А за регіоном/економікою покупця, 2013–2020 рр.

■ Вартість оголошених проектів М&Ас ПП, за напрямками, 2013–2020

Рис. II.9. Обсяги вихідних інвестицій великих китайських підприємств у М&А за 2013–2020 рр.
Джерело: [108]

Додаток К

Таблиця К.1

Інфраструктурні проекти державно-приватного партнерства країн-членів АСЕАН уздовж маршруту BRI за інвестиційної участі китайських ТНК

Інвестиційні проекти на основі ДПП	Китайська корпорація
1	2
Будівництво 7-кілометрового тунелю від Woodlands до депо Мандай на лінії Thomson в Сінгапурі; Контракт на станцію Shenton Way та прилеглі тунелі	Shanghai Tunnel Engineering Company
Будівництво гідроелектростанції потужністю 338 МВт в районі Мондоль Сейма в Камбоджі; розроблення фази I найбільшої електростанції на Балі, Індонезія, вартістю 630 млн дол.	China Huadian Corporation
Спорудження водосховища Nam Tha 1 у провінції Боке в Лаоській НДР	China Southern Grid International
Розроблення ГАЕС потужністю 120 МВт, а також її лінії електропередачі в Камбоджі	China Datang Corporation
Розвиток лінії електропередачі Пномпень-Сіануквіль (Phnom Penh–Siهانoukville) та лінія електропередачі Східний Пном-Пень-Нейклунг-Све Рієн (East Phnom Penh–Neakleung–Svay Rieng) в Камбоджі	China National Heavy Machinery Corporation
Надання телекомунікаційних послуг у різних країнах–членах АСЕАН	Huawei and ZTE
Будівництво 530 МВт електростанції Хлауг у М'янмі	Hydrolancang International Company
Розроблення гідроелектростанцій вздовж річки Танлівін у М'янмі потужністю 1 400 МВт	Hanergy Group Holding Limited
Вугільна електростанція у В'єтнамі на 2 млрд дол., 1200 МВт Vinh Tan 1	Southern Power Grid Company Limited and China Power International Holdings Limited
Створення Четвертого мосту дружби на річці Меконг через Лаоську НДР та кордон Таїланду	China Railway No. 5 Engineering Group Company Limited
Побудова траси № 13 на півночі в Лаоській НДР	ЦОYunnan Sunny Road and Bridge Company Limited
Налагодження сонячного фотоелектричного проєкту в Таїланді наземним 5 МВт мотором	Yingli Energy
Будівництво трьох гідроелектростанцій на річці Нам у провінції Хуапань в Лаоській НДР	Guangdong No. 3 Water Conservancy
Будівництво залізничного вузла, металургійного заводу та морського порту в Камбоджі; Розроблення лінії 2А метро Ханоя	China Railway Group
Розширення суден у Куантані в Паханг у Малайзії	Guangxi Beibu International Port Group

Продовження табл. К.1

1	2
Постачання 73 одиниць триколісних поїздів C951 для бездротової лінії Downtown Line Singapore Singapore швидкісної залізниці	Changchun Bombardier Railway Vehicles
Договір про поставку 91 чотириколісного бездротового комплексу поїздів для лінії Thomson та лінії Східного регіону Singapore швидкісної залізниці	CSR Qingdao Sifang
Розвиток порту Танджунг Сау, острів Батам, в Індонезії	China Merchants Group

Джерело:[48]

Продовження додатку К

Таблиця К.2

Інвестиційна активність Китаю у інфраструктурних проєктах (наведено вибірково)

Рік	Місяць	Інвестор чи забудовник	Сектор	Країна	Обсяг
2022	Грудень	Alibaba	Інші	Сінгапур	340М
2022	Грудень	Nine Dragons	Інші	Малайзія	940М
2022	Грудень	Zhejiang Xinao	Інші	В'єтнам	50М
2022	Грудень	Power Construction Corp. (PowerChina)	Енергетика	Лаос	750М
2022	Листопад	Guoxuan	Транспорт	В'єтнам	140М
2022	Вересень	BYD	Транспорт	Таїланд	490М

Джерело: складено автором за даними[108]

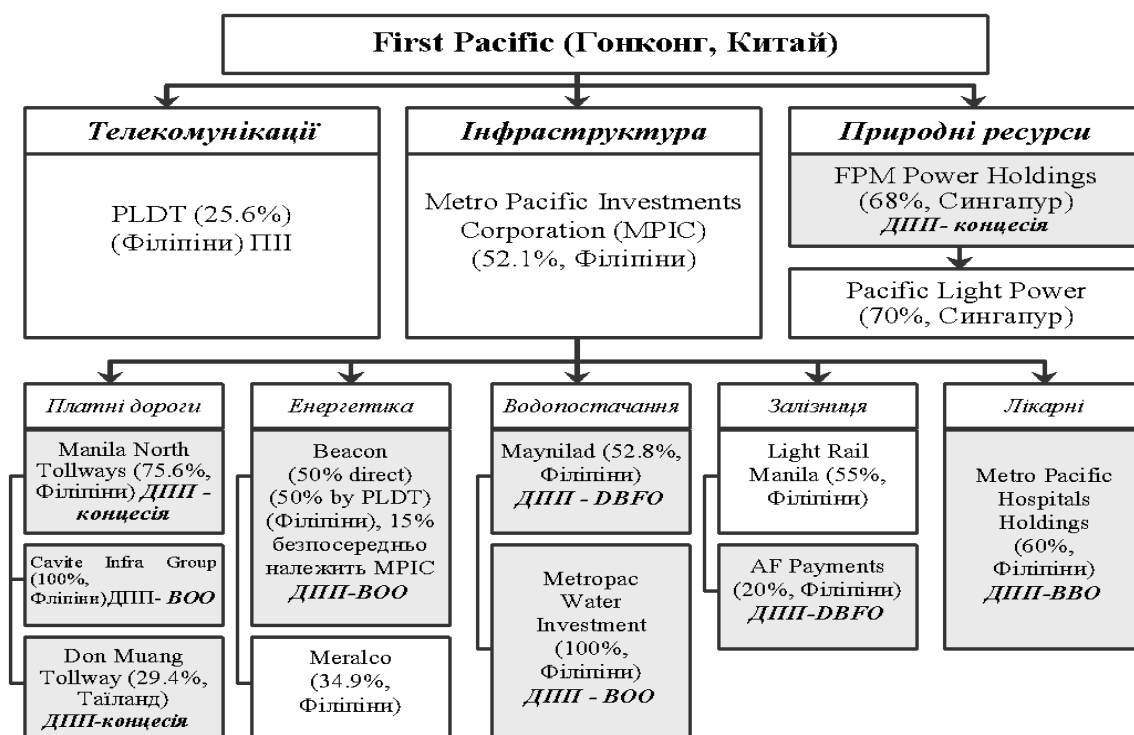


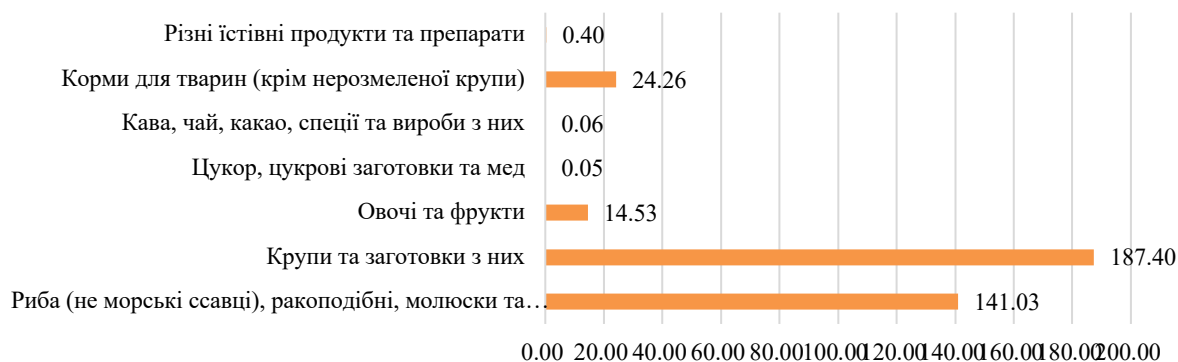
Рис.К.1. Комплексне інвестування інфраструктурних проєктів державно-приватного партнерства у країнах-членах АСЕАН, що проходять уздовж маршруту «Один пояс, Один шлях» корпорацією First Pacific (Гонконг, Китай)

У % представлена частка інвестиційної участі конгломерату, у тому числі як приватного партнера у проєктах ДПП: ВОО («Будівництво – володіння – експлуатація / управління»), ВООТ («Будівництво – володіння – експлуатація – передача»), DBOOT («Проекування – будівництво – володіння – експлуатація / управління – передача») та концесійних засадах.

Джерело: складено автором[41]

Додаток Л

Торгова вартість (мільйони доларів США)

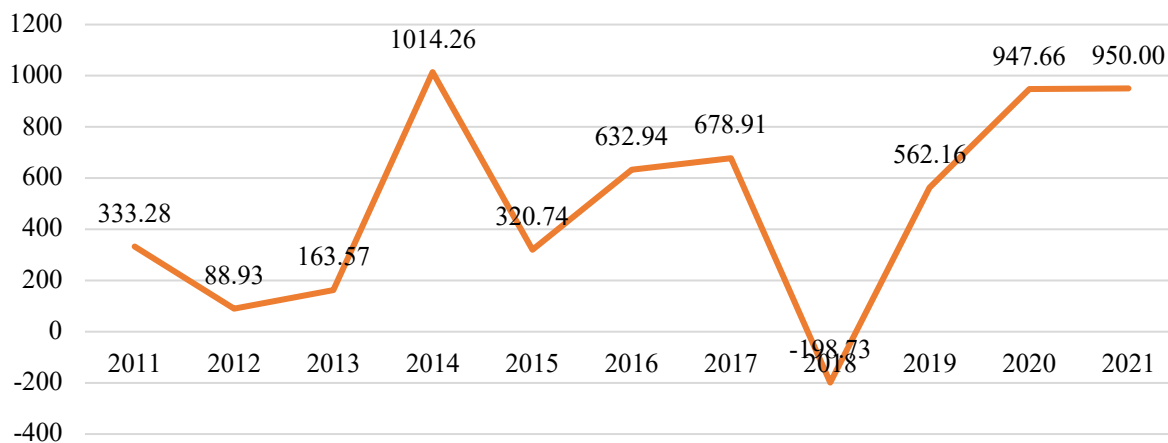


а)

Торгова вартість (мільйони доларів США)



б)



в)

Рис.Л.1. Структура товарного експорту та імпорту та обсяги інвестування між Китаєм та Пакистаном: а) динаміка обсягів товарного експорту Пакистану до Китаю; б) динаміка обсягів товарного імпорту Пакистану з Китаю; в) обсяг інвестицій Китаю в Пакистан (млн. дол. США)

Джерело: розроблено автором на основі джерел[214]

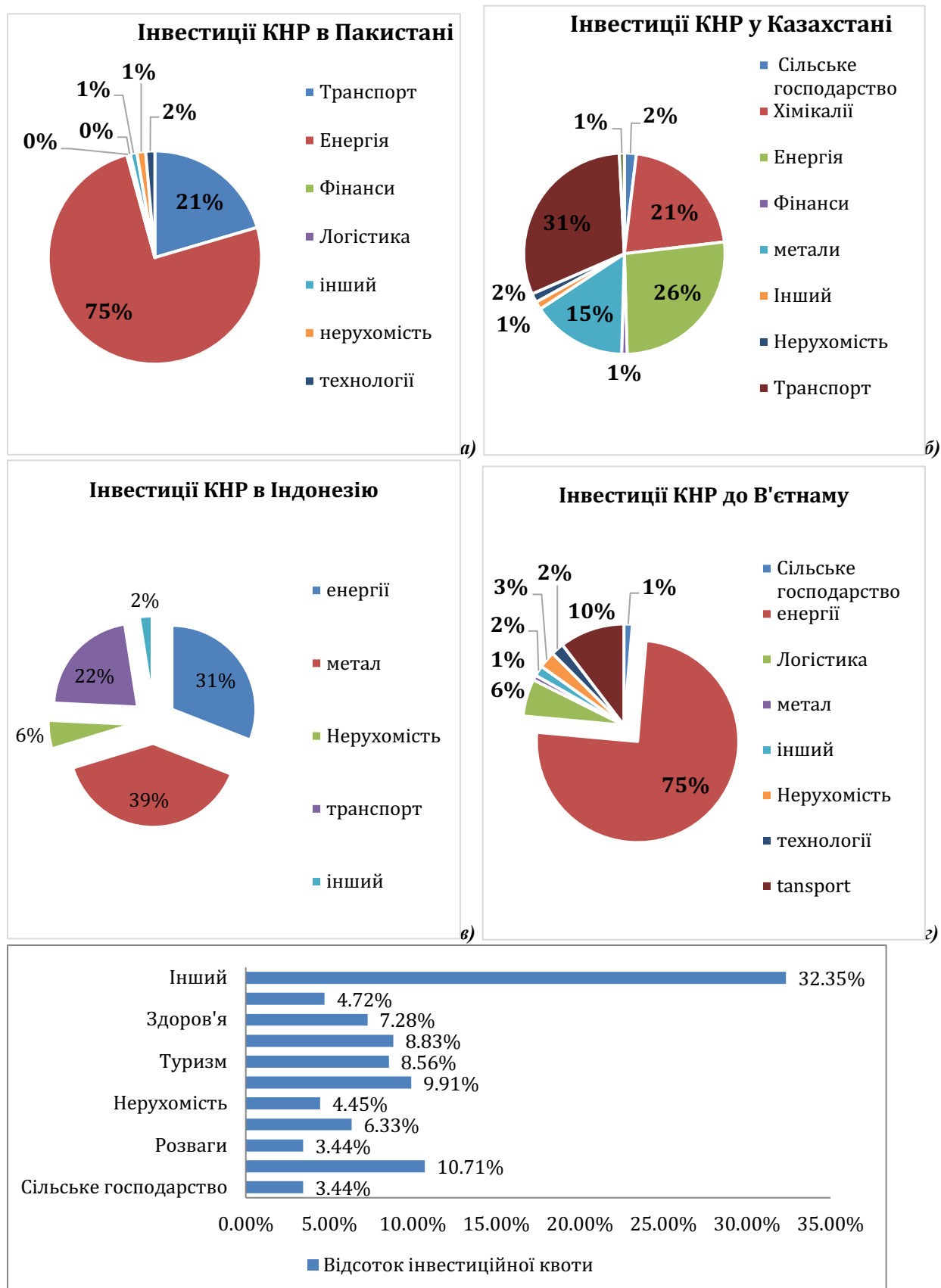
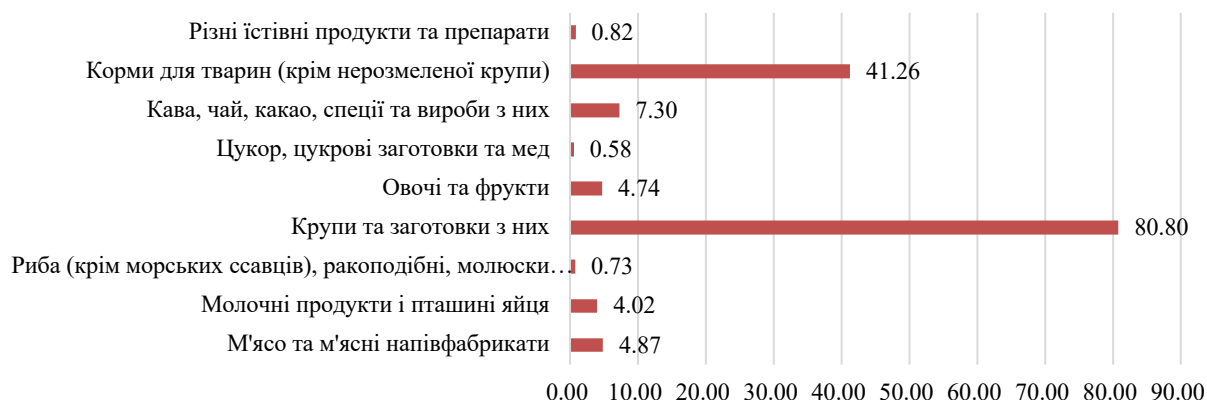


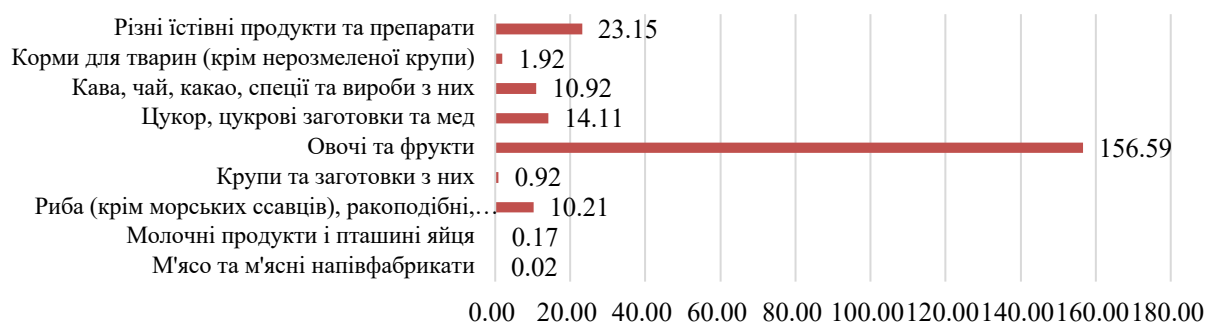
Рис.Л.2. Секторальний розподіл китайських інвестицій за 2012-2020 роки: а) у Пакистані; б) у Казахстані; в) до Індії; г) в Індонезію
Джерело: складено автором на основі [108]

Продовження додатку Л



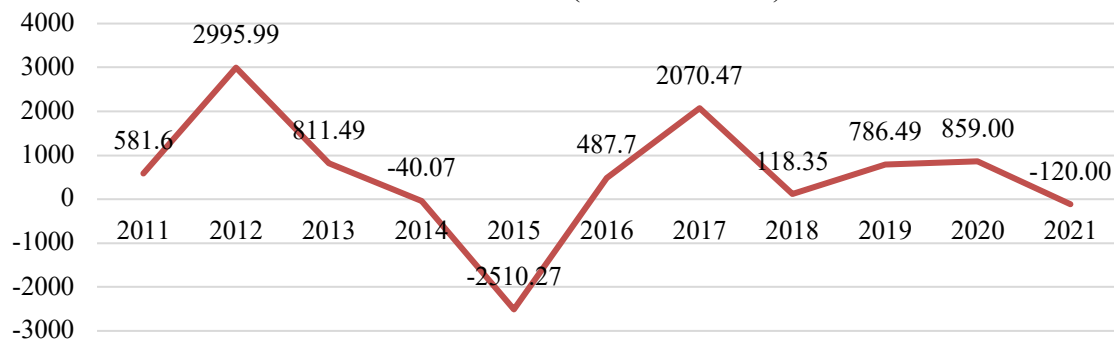
а)

Торгова вартість у 2020 році (млн. дол. США)



б)

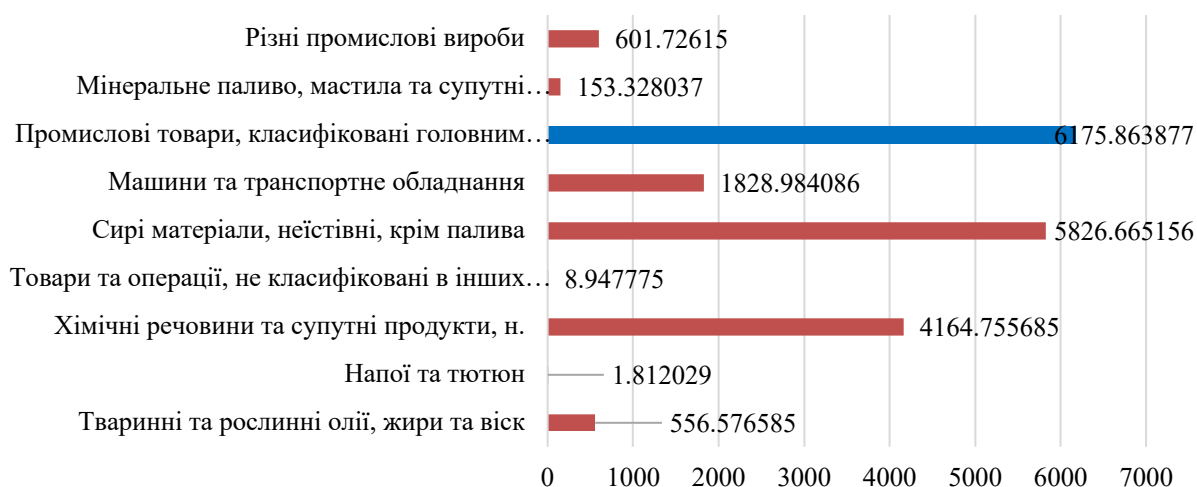
Обсяг інвестицій (млн. дол. США)



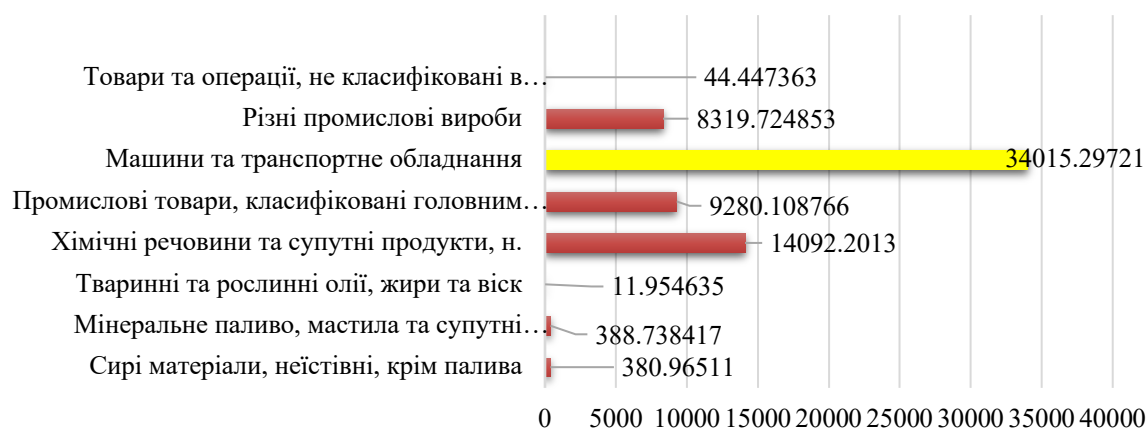
в)

Рис.Л.3. Структура двостороннього товарного експорту та динаміка обсягів інвестицій: а) обсяги товарного експорту Казахстану до Китаю; б) обсяги товарного експорту Китаю до Казахстану [161]; в) обсяг інвестицій з Китаю в Казахстан млн. дол. за 2011-2020 рр. Джерело: [63]

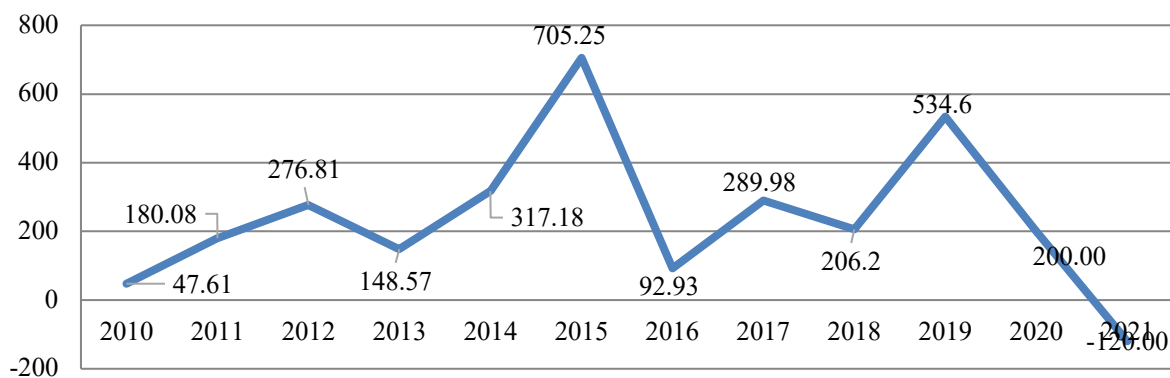
Продовження додатку Л



а)



б)



в)

Рис.Л.4. Структура товарного експорту та імпорту та обсягів інвестування між Китаєм та Індією: а) структура товарного експорту Індії до Китаю; б) структура товарного експорту Китаю до Індії; в) динаміка потоку ПІІ Китаю до Індії (млн \$)

Джерело: [227]

Торгова вартість у 2020 році (млн. дол. США)

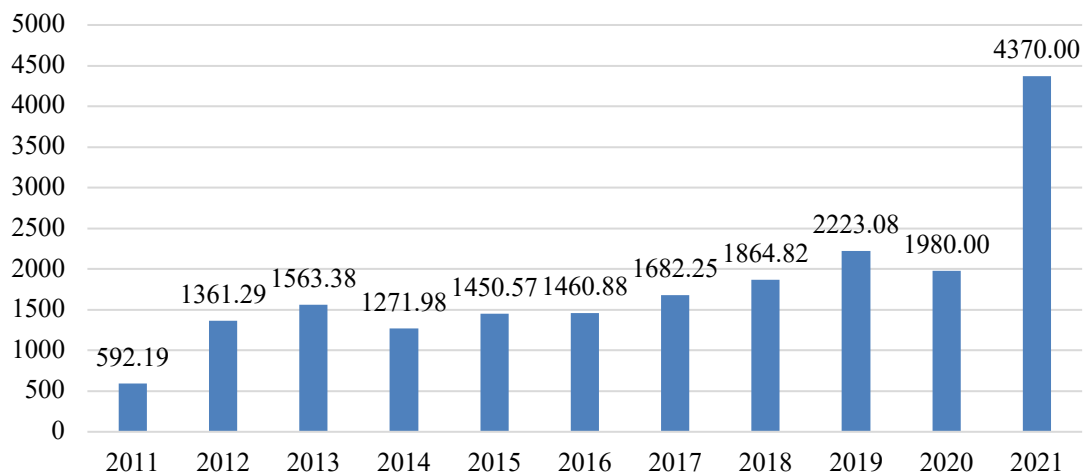


а)

Торгова вартість у 2020 році (млн. дол. США)



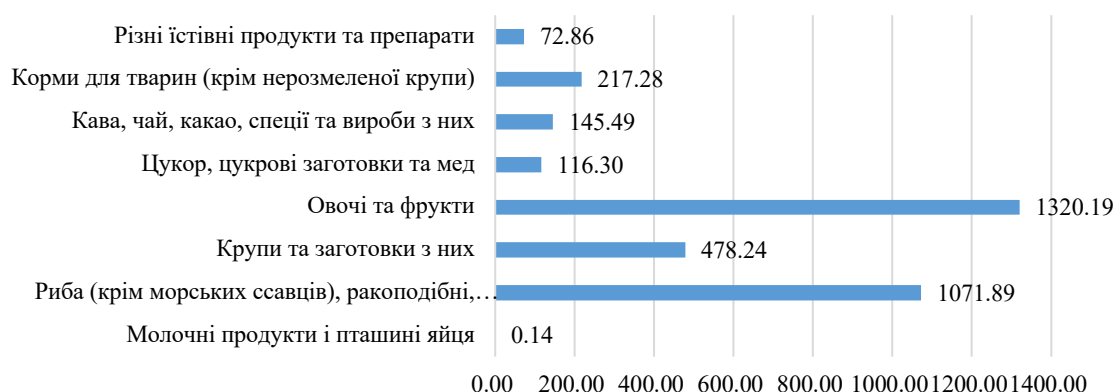
б)



в)

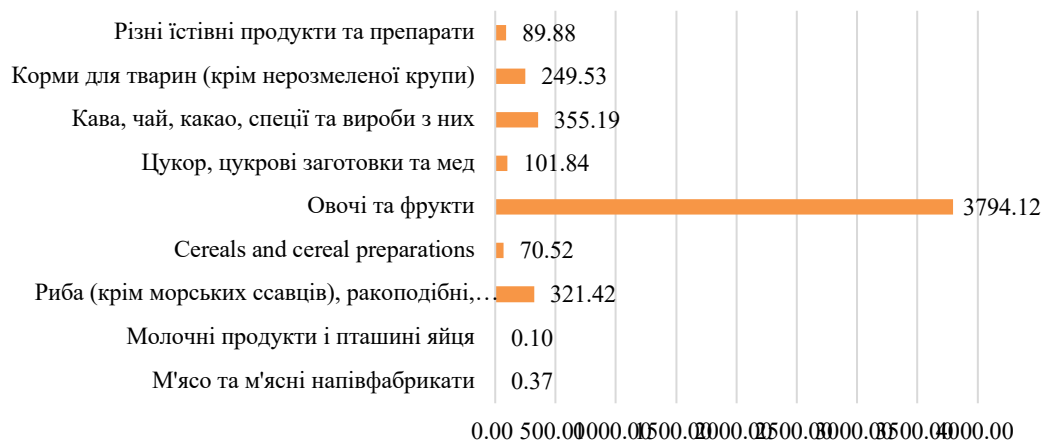
Рис.Л.5. Структура двостороннього товарного експорту та динаміка обсягів інвестицій: а) динаміка потоку ПІІ Китаю до Індонезії [12]; б) обсяги товарного експорту Китаю до Індонезії[12]; в) обсяг інвестицій з Китаю у Індонезію, млн. дол. США за 2011-2020 рр. Джерело: розроблено автором на основі джерел [214]

Торгова вартість (мільйони доларів США)

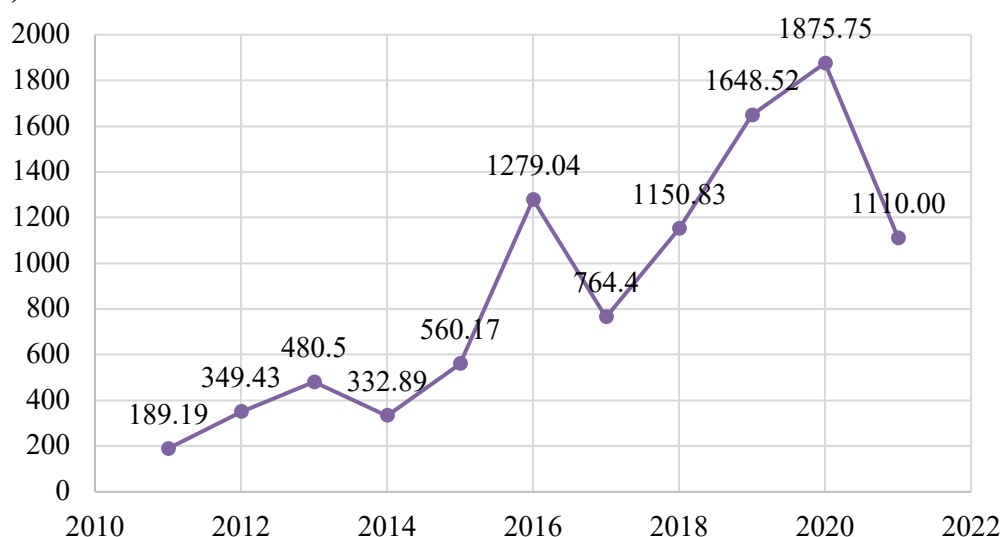


а)

Торгова вартість (мільйони доларів США)



б)



в)

Рис.Л.6. Структура двостороннього товарного експорту та динаміка обсягів інвестицій: а) обсяги товарного експорту В'єтнаму до Китаю; б) обсяги товарного експорту Китаю до В'єтнаму; в) обсяг інвестицій з Китаю у В'єтнам, млн. дол. США за 2011-2020 рр.
Джерело: розроблено автором на основі джерел [227]

Додаток М



Рис. М. 1. Маршрут Китайсько-Індокитайського економічного коридору (СІСРЕС)
Джерело: складено автором на основі [56]

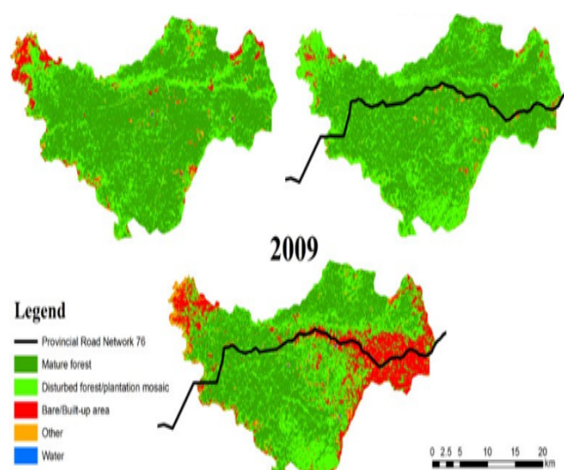
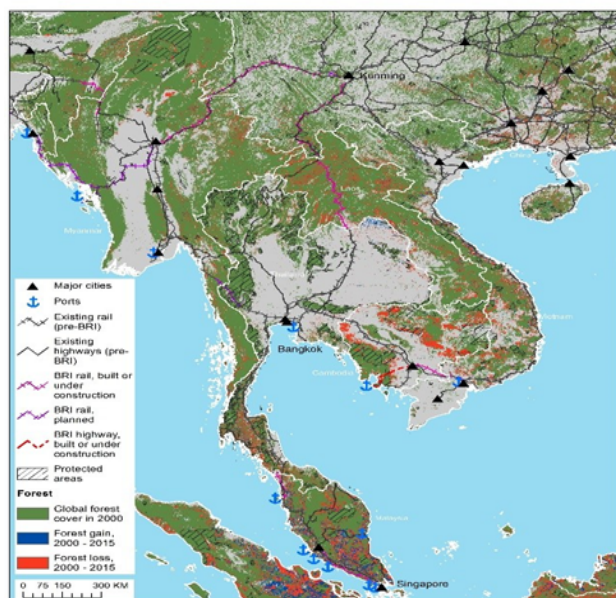
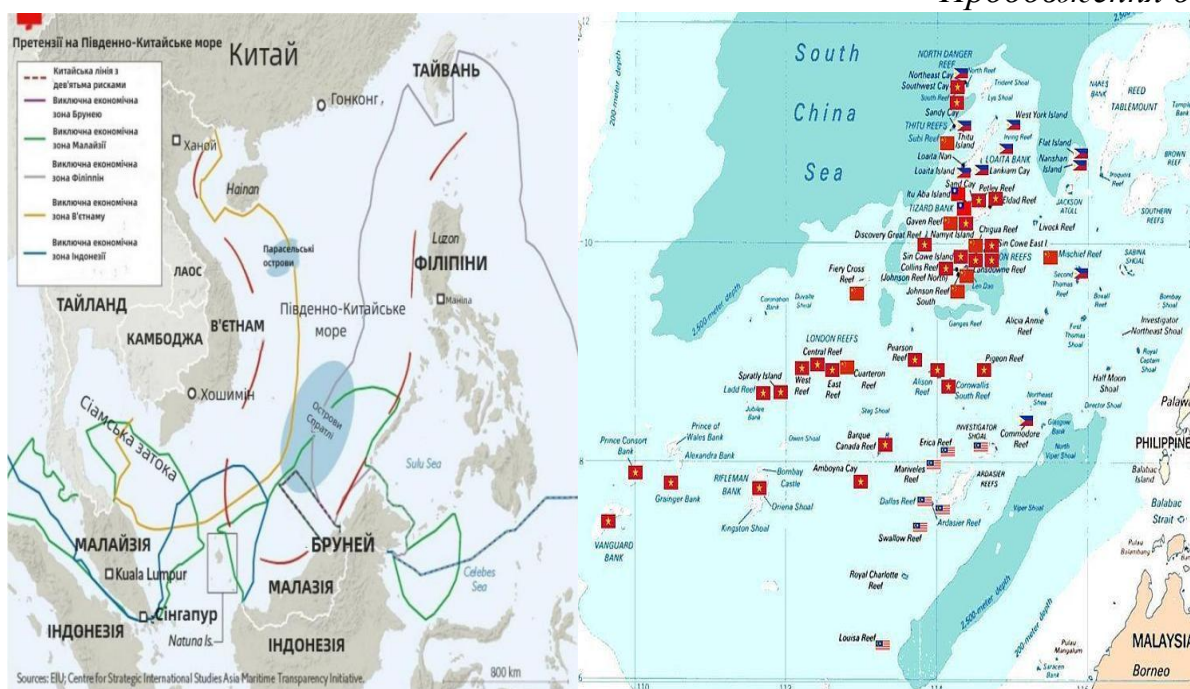


Рис. М. 2. Зміна ґрунтового покриття заповідника дикої природи Снуол, Камбоджа.
 Зображення Landsat були отримані для трьох моментів часу: коли дорога (1) була відсутня (1990), (2) нещодавно завершена (2001) і (3) існувала деякий час (2009).
Джерело: складено автором на основі [56]



а)

б)

Рис. М.3. а) Виключні економічні зони в Південнокитайському морі .б) Карта архіпелагу островів Спратлі та їхньої «приналежності»

Джерело: складено автором на основі[56]

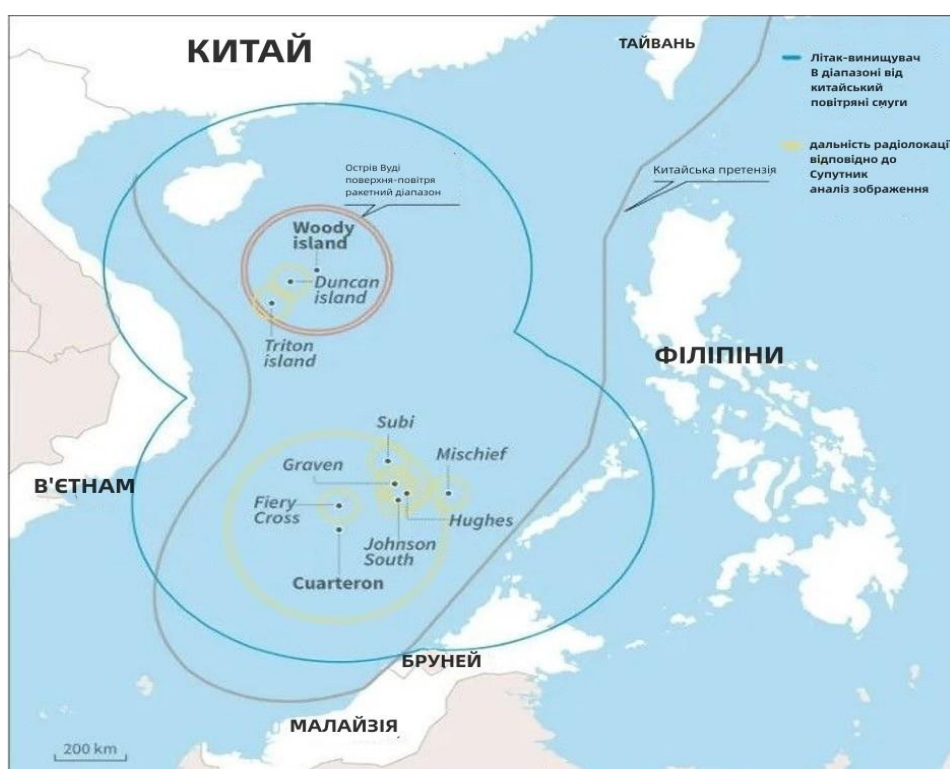


Рис.М.4. Парасельські острови як оборонний рубіж Китаю: оперативний радіус дії винищувачів НВАК (позначено синьою лінією); імовірний радіус дії радарів (жовтою); радіус дії ППО (подвійною червоною лінією)

Джерело: складено автором на основі [56]

Продовження додатку М

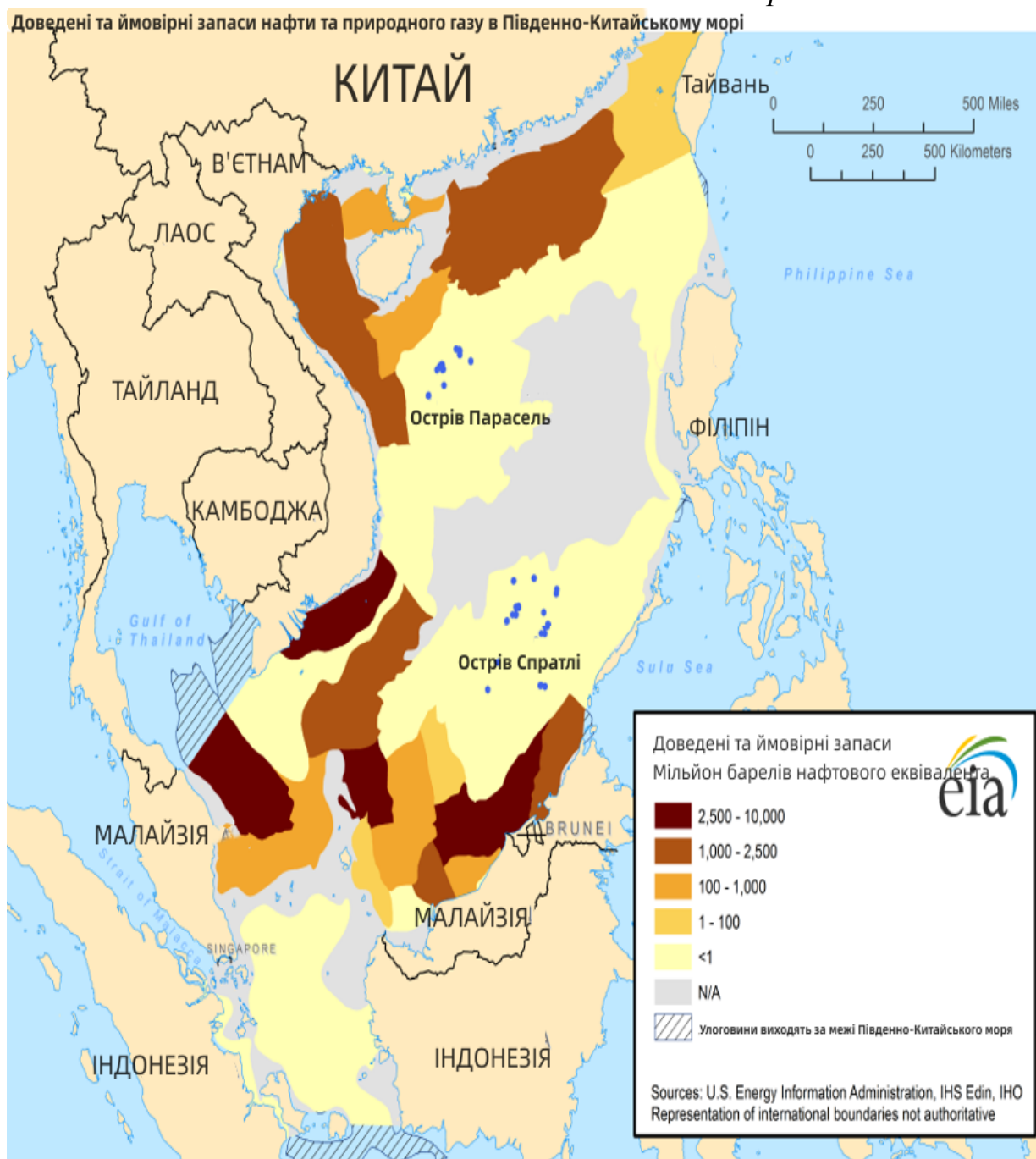


Рис.М.5. Доведені та ймовірні запаси нафти та природного газу в Південнокитайському морі.

Джерело: складено автором на основі [56]

Міжнародні договори щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI проєктів

Договір	Опис угоди	Дата підписання
1	2	3
Конвенція про водно-болотні угіддя (Рамсарська конвенція)	Угода, укладена ЮНЕСКО для класифікації, збереження та сталого використання водно-болотних угідь. Конвенція визначає водно-болотні угіддя міжнародного значення (особливо важливі для водоплавних птахів) і накладає обмеження на розвиток цих місць.	1971
Конвенція про охорону всесвітньої культури та природну спадщину	Договір про захист природної та культурної спадщини шляхом визначення об'єктів всесвітньої спадщини (WHS). WHS контролюються ЮНЕСКО. Країни-підписанти повинні «вжити належних правових, наукових, технічних, адміністративних і фінансових заходів, необхідних для ідентифікації, захисту, збереження, презентації та відновлення цієї спадщини».	1972
Конвенція про міжнародну торгівлю видами дикої фауни та флори, що перебувають під загрозою зникнення (CITES)	Міжнародна угода про те, щоб міжнародна торгівля видами рослин і тварин не загрожувала їх виживанню. Види, на які поширюється CITES, перераховані в трьох додатках, у кожному додатку потрібен різний рівень захисту. Торгівля видами Додатку I повністю заборонена, тоді як торгівля видами Додатків II та III суворо регулюється, але дозволена в певних межах і за наявності належного дозволу.	1973
Європейська угода про основні міжнародні транспортні магістралі (AGR)	AGR визначає мережу доріг E, що складається з маршрутів стратегічного значення для міжнародних транспортних потоків у Європі. Угода встановлює стандарти, включаючи розгляд прямого та непрямого впливу доріг і руху на людей, фауну та флору; ґрунти, надра, вода, повітря, мікроклімат; ландшафт, фізична власність і культурна спадщина. ОБНС згадується як заходи щодо усунення негативних впливів.	1975
Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням (Базельська конвенція)	Базельська конвенція ставить перед собою потрійну мету: 1) зменшити утворення небезпечних відходів і сприяти раціональному управлінню будь-якими небезпечними відходами, які утворюються, 2) обмежити транскордонне переміщення небезпечних відходів, якщо переміщення відходів через кордон не призначене для екологічно безпечного поводження, і 3) розробити систему регулювання транскордонного переміщення небезпечних відходів.	1989

Продовження таблиці.М.1

1	2	3
Конвенція про оцінку впливу на навколишнє середовище в транскордонному контексті (ЕспоКонвенція)	Договір був створений Європейською економічною комісією ООН. Він зобов'язує Сторони проводити оцінку впливу на навколишнє середовище на ранній стадії планування певної діяльності, яка, як очікується, завдасть шкоди навколишньому середовищу. Він також вимагає, щоб держави повідомляли одна одну, коли очікується, що діяльність призведе до транскордонної шкоди навколишньому середовищу.	1991
Рамкова конвенція ООН про зміну клімату (РКЗК ООН)	Метою договору є стабілізація концентрації парникових газів в атмосфері для запобігання антропогенного впливу на кліматичну систему шляхом обмеження викидів цих газів на рівні країни. Щорічно проводяться конференції Сторін РКЗК ООН для вирішення поточних питань зміни клімату, результатом яких є Кіотський протокол і Паризька кліматична угода.	1992
Конвенція про біологічне різноманіття (CBD)	Договір має на меті збереження біорізноманіття, стале використання компонентів біорізноманіття та справедливий розподіл переваг, які надають генетичні ресурси біологічного різноманіття. Підписанти повинні розробити національні стратегії з детальним описом того, як країна досягне цих цілей. Стратегічний план біорізноманіття на 2011-2020 рр. (створений CBD) включає цілі щодо біорізноманіття Аїті, які є вимірними цілями на 2020 рік і допоможуть досягти цілей Конвенції.	1992
Конвенція Організації Об'єднаних Націй про боротьбу з опустелюванням	Конвенція спрямована на боротьбу з опустелюванням і пом'якшення наслідків посухи шляхом сталого управління земельними ресурсами. Конвенція заохочує співпрацю між розвиненими країнами та країнами, що розвиваються, для покращення обміну знаннями та передачі технологій для сталого управління земельними ресурсами. Договір закликає до національних та регіональних програм дій щодо реалізації конвенції; ці програми вимагають конкретних заходів, які можуть бути вжиті для боротьби з опустелюванням.	1994
Конвенція ЄЕК ООН про доступ до публічної інформації, правосуддя в екологічних питаннях (Орхус Конвенція)	Конвенція встановлює права громадськості (осіб та їх об'єднань) отримувати екологічну інформацію, якою володіють органи державної влади; брати участь у прийнятті екологічних рішень, коментуючи та отримуючи відгуки, за 1998 рік участь у, наприклад, пропозиціях проєктів, планів і програм, що впливають на довкілля; і прийняття рішень для оскарження публічних рішень, які були прийняті без дотримання обох і доступ до вищезазначених прав або екологічного права в цілому.	1998

Екологічні стандарти промисловості та NGO

Стандарт	Стандартний опис
Принципи Екватора	Принципи Екватора (EPs) — це структура управління ризиками для приватних фінансових установ для визначення, оцінки та управління екологічними та соціальними ризиками в проєктах. Структура EP тісно змодельована за стандартами ефективності IFC. На даний момент 94 глобальні фінансові установи з 37 країн прийняли рамки для управління екологічними та соціальними ризиками.
Стандарт SuRe	Стандарт сталої та стійкої інфраструктури (SuRe®), розроблений Global Infrastructure Basel, є глобальним добровільним стандартом, який об'єднує ключові критерії стійкості та стійкості до розвитку та модернізації інфраструктури через 14 тем, що охоплюють 61 критерії управління, соціальні та екологічні фактори.
Рейтинг оцінки CEEQUAL	CEEQUAL — це заснована на фактичних даних система оцінки сталого розвитку, рейтингу та нагородження для проєктів цивільного будівництва, інфраструктури, озеленення та громадських об'єктів.
Рейтингова система Envision	Система Envision® надає набір вказівок для допомоги та кількісної оцінки стійкості інфраструктурного проєкту на етапах планування та попереднього проєктування.
Рейтингова система Greenroads	Рейтингова система Greenroads визначає стійкість транспортних проєктів і керує нею за допомогою показників екологічної, соціальної та економічної ефективності. Проєкти оцінюються незалежною експертною сторонньою експертизою.
Структура протоколу природного капіталу	Створена Коаліцією природного капіталу, щоб надати вказівки щодо включення взаємодія людини з природою та природним капіталом у корисну інформацію для бізнес-менеджерів для прийняття рішень.

Джерело: складено автором [177]

Китайська регуляторні акти щодо екологічної політики і BRI

Політика, орієнтована на певну область	Ключові аспекти відповідної екологічної політики	Рік введення
1	2	3
Загальні екологічні закони та вказівки		
Закон про охорону навколишнього середовища народу Китайська Республіка	Початковий закон 1989 року дав поштовх для оцінки впливу на навколишнє середовище будівельних проєктів у Китаї. Процес ОВНС був адміністративним, а не законодавчим. У 2014 році Китай оновив закон, включивши, серед інших положень, більш суворі покарання та більше можливостей для публічних екологічних судових процесів.	1989/ зі змінами 2014 року

Продовження Табл. М.3

1	2	3
Закон Китайської Народної Республіки про оцінку впливу на навколишнє середовище (Закон про ОВНС)	Закон про ОВНС встановлює вимоги до кількох типів стратегічної екологічної оцінки (CEO) у Китаї. Відповідно до цього закону, план оцінки впливу на навколишнє середовище (PEIA) є юридично необхідним для основних заходів економічного розвитку, комплексних планів (таких як землекористування, регіональний розвиток і розвиток вододілу). Ці PEIA використовуються для врахування екологічних міркувань на всіх етапах підготовки просторових планів і планів землекористування. Другий тип стратегічної екологічної оцінки необхідний для галузевих планів (наприклад, промисловість, сільське господарство, сільське господарство, лісове господарство, енергетика, охорона водних ресурсів, транспорт і розвиток природних ресурсів) у Китаї.	2003 рік
Рекомендації щодо захисту навколишнього середовища для закордонних інвестицій і співпраці.	Ці добровільні рекомендації представляють ключову політику, опубліковану у 2013 році Міністерством фінансів та колишнім членом Європарламенту (тепер депутатом). Ці рекомендації рекомендують компаніям завершити ОВНС, розробити заходи щодо пом'якшення навколишнього середовища та співпрацювати з місцевими громадами для виявлення потенційних негативних екологічних і соціальних впливів	2013 рік
Рекомендації щодо соціальної відповідальності при інвестиціях у видобуток корисних копалин	Китайська торгова палата імпортерів і експортерів металів, мінералів і хімікатів (CCCMC) розробила ці рекомендації, щоб допомогти китайським компаніям покращити екологічні та соціальні показники інвестицій у гірничовидобувну промисловість за кордоном. Хоча ці рекомендації не зосереджені суто на транспортній інфраструктурі, вони являють собою перші докладні добровільні стандарти для іноземних інфраструктурних інвестицій китайських компаній.	2014 рік
Рекомендації щодо стійкої інфраструктури для китайських міжнародних підрядників	Китайська міжнародна асоціація підрядників (CHINCA) розробила рекомендації для надання допомоги китайським міжнародним підрядникам у створенні інфраструктури, яка відповідає провідним стандартам сталого розвитку. Рекомендації охоплюють п'ять основних етапів розвитку інфраструктури: фінансування, планування та проєктування, будівництво, експлуатація та технічне обслуговування та закриття. 2017 рік	2017 рік
Спеціальні рекомендації BRI		
Бачення та дії щодо спільного будівництва економічного поясу Шовкового	Цей документ бачення викладає бачення Китаю та місію BRI, підкреслюючи сталий розвиток, співпрацю між країнами та важливість вільної торгівлі. Питання, пов'язані з навколишнім середовищем, лише коротко згадуються в документі, сигналізуючи про пріоритети	2015 рік

Продовження Табл. М.3

1	2	3
шляху та морського шовку 21-го століття	співпраці в інвестиціях у природні ресурси та промисловості; співробітництво у сфері збереження навколишнього середовища, захисту біорізноманіття та стратегій щодо зміни клімату;	
Рекомендації щодо сприяння «Зеленому поясу та дорозі»	Цей необов'язковий документ високого рівня окреслює широкий спектр важливих екологічних проблем, які розглядатимуться в рамках BRI. Документ наказує китайським підприємствам, які беруть участь у проєктах BRI, «добровільно виконувати місцеві закони про охорону навколишнього середовища, правила, стандарти, кодекси, поважати екологічну та соціальну відповідальність і випускати щорічні екологічні звіти». Документи сприяють вирішенню ряду завдань, включаючи екологічні ланцюжки поставок; партнерство з НУО та дослідження організації; співпраця платформи захисту довкілля; місткість, будівля; трансфери зелених технологій; спільне використання охорони навколишнього середовища, інформація та великі дані; і вдосконалення екологічних рекомендацій для корпорацій	2017 рік
Морське судноплавство надає цінні природні ресурси.	Бачення цього документу бачення визнає, що океани як екосистема. Документ передбачає конкретні, необов'язкові рекомендації співпраці щодо захисту морського середовища. під поясом У розділі «зелений розвиток» (4.1) наголошується на забезпеченні здоров'я і Дорога океан для нинішніх і майбутніх поколінь; співробітництво між націями до Ініціатива щодо збереження та збереження послуг морської екосистеми, екосистеми та види; створення зусиль для моніторингу, оцінки, збереження та відновлення морських і прибережних систем; спільно боротися з морською питання забруднення; демонстрація низьковуглецевого розвитку морського транспорту сектори; підтримка малих острівних держав у адаптації до зміни клімату; і посилення співпраці для міжнародних програм блакитного вуглецю.	2017 рік
«Один пояс, Один шлях»	Цей план співпраці був написаний, щоб узгодити його з попереднім баченням Екології та дії щодо спільного будівництва економічного поясу Шовкового шляху 21 століття, Екологічного морського шовкового шляху, Керівництва щодо просування Зеленого поясу та шляху	2017 рік

Продовження Табл. М.3

1	2	3
	та 13-го п'ятирічного плану співпраці Китаю. План екологічної співпраці сприяє Плануйте такі заходи, як співробітництво між країнами з охорони навколишнього середовища захист, застосування та створення зелених фінансових інструментів, збільшення залучення НУО та аналітичних центрів до екологічного планування та партнерства, зміцнення екологічної корпоративної поведінки та покращення зелені ланцюги поставок.	

Джерело: складено за даними [177]

Продовження додатку М
Таблиця М.4

Політика Китайських банків щодо впливу на навколишнє середовище

Ключові банки Китаю	Основні аспекти відповідної екологічної політики	Рік представлення
Експортно-імпортний банк Китаю	Керівництво 2007 року щодо оцінки впливу на навколишнє середовище та соціального впливу кредитних проектів Китайського експортно-імпортного банку вимагає проведення оцінки впливу на навколишнє середовище, моніторингу та перегляду впливу проекту для всіх проектів до того, як проект отримає схвалення. Якщо це буде визнано за необхідне, можуть бути екологічні та соціальні зобов'язання, включені в договір позики. Exim Bank також має право контролювати виконання клієнтом заходів із пом'якшення.	2007 рік; 2015 рік
Банк розвитку Китаю (CDB)	CDB має прозорі цілі щодо сталого розвитку, включаючи ціль щодо захисту навколишнього середовища для клімату, екології, чистої енергії та життя з низьким вмістом вуглецю, але конкретні екологічні політики та їх зміст недоступні для громадськості. У 2006 році CDB зобов'язався дотримуватися 10 принципів Глобального договору ООН щодо прав людини, трудових стандартів, навколишнього середовища та боротьби з корупцією. CBD підготував серію необов'язкових рамок для сприяння екологічному бізнесу, включаючи річний робочий план для позик на зменшення забруднення та викидів, Керівництво щодо огляду розробки проектів із захисту навколишнього середовища та Керівництво щодо спеціальних позик для енергозбереження та скорочення викидів	2004 рік

Джерело: складено автором[177]

Таблиця М.5

Екологічна політика Багатостороннього банку розвитку щодо пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI рішень

Ключові фінансові структури	Основні аспекти відповідної екологічної політики	Рік представлення
1	2	3
Міжнародна фінансова корпорація (IFC)	Стандарти ефективності та Стандарти діяльності IFC щодо екологічної та соціальної сталості (PS) отримали визнання як глобальний стандарт найкращої практики для оцінки та пом'якшення негативних екологічних та соціальних наслідків, пов'язаних із великими інфраструктурними проектами. Стандарти суворо дотримуються ієрархії пом'якшення, приділяючи велике значення уникненню впливу, якщо це можливо. Особливо важливими для екологічних ризиків, пов'язаних з транспортною інфраструктурою, є Ефективність використання ресурсів і запобігання забрудненню (PS3) і Збереження біорізноманіття та сталє управління живими природними ресурсами (PS6). Кожен Стандарт ефективності має супровідну інструкцію, яка містить більше технічних деталей про те, як позичальники повинні дотримуватися PS.	Переглянуто 2012
Екологічна та соціальна структура Світового банку	Окрім захисту бідних верств населення та навколишнього середовища та забезпечення сталого розвитку, Екологічна та соціальна рамка (ESF) Світового банку стосується, серед іншого, прозорості, недискримінації, соціальної інтеграції, участі громадськості та підзвітності. Екологічні та соціальні стандарти дуже точно відображають стандарти діяльності IFC.	Переглянуто 2018
Азійський банк розвитку (АБР)	Заява про захисну політику АБР (SPS), яка регулює екологічні та соціальні гарантії операцій АБР, є наріжним каменем його підтримки інклюзивного економічного зростання та екологічної стійкості в Азії та Тихоокеанському регіоні. Цілі SPS полягають у тому, щоб уникнути або, коли уникнути неможливо, мінімізувати та пом'якшити негативний вплив проекту на навколишнього середовища та постраждалих людей, а також допомогти позичальникам посилити їхні системи захисту та розвинути спроможність керувати екологічними та соціальними ризиками.	Переглянуто 2009
Африканський банк розвитку (AfDB)	Інтегрована система захисних заходів AfDB складається з чотирьох взаємопов'язаних компонентів: Заява про інтегровану політику захисних заходів (PS), операційні захисні заходи (OS), процедури екологічної та соціальної оцінки. PS описує спільні цілі захисних заходів Банку та викладає принципи політики. ОС – це набір із п'яти захисних вимог, яким клієнти Банку мають відповідати під час вирішення соціальних та	2013 рік

Продовження Таблиця М.5

1	2	3
	екологічних наслідків і ризиків. Інструкції з оцінки	
	впливу надають технічні рекомендації позичальникам або клієнтам Банку щодо стандартів галузевих питань, таких як дороги чи рибальство, або щодо методологічних підходів, яких клієнти чи позичальники мають прийняти для відповідності стандартам ОС. OS3, Біорізноманіття, відновлювані ресурси та екосистемні послуги особливо актуальні для вирішення проблем екологічних ризиків, пов'язаних з транспортною інфраструктурою BRI.	
Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР)	Екологічна та соціальна політика (ESP) ЄБРР передбачає запобіжні заходи, щоб запобігти або мінімізувати будь-який несприятливий екологічний або соціальний вплив, підвищити ефективність проекту та максимізувати переваги для широкої спільноти та майбутніх поколінь. ESP описує, як ЄБРР вирішуватиме екологічні та соціальні наслідки своїх проектів, визначаючи відповідні ролі та відповідальність як Банку, так і його клієнтів у розробці, реалізації та експлуатації проектів; визначення стратегічної мети просування проектів з високою екологічною та соціальною вигодою; і врахування екологічних і соціальних міркування сталого розвитку в усій своїй діяльності.	Переглянуто 2014
Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АІІВ)	Нещодавно створений АІІВ опублікував перший проект своєї екологічної та соціальної основи в лютому 2016 року, який включає список екологічних і соціальних виключень — перелік типів проектів або заходів, які банк відмовляється фінансувати з екологічних питань або соціальні підстави. Багато в чому екологічна та соціальна структура АІІВ узгоджується з аналогічними стандартами інших банків, але також значною мірою покладається на стандарти своїх партнерів	2016 рік
Новий банк розвитку (NDB)	Екологічна та соціальна структура (ESF) NDB включає екологічну та соціальну політику, а також екологічні та соціальні стандарти (ESS). ESS1, Екологічна та соціальна оцінка, є особливо актуальною.	2016 рік

Джерело: складено автором[177]

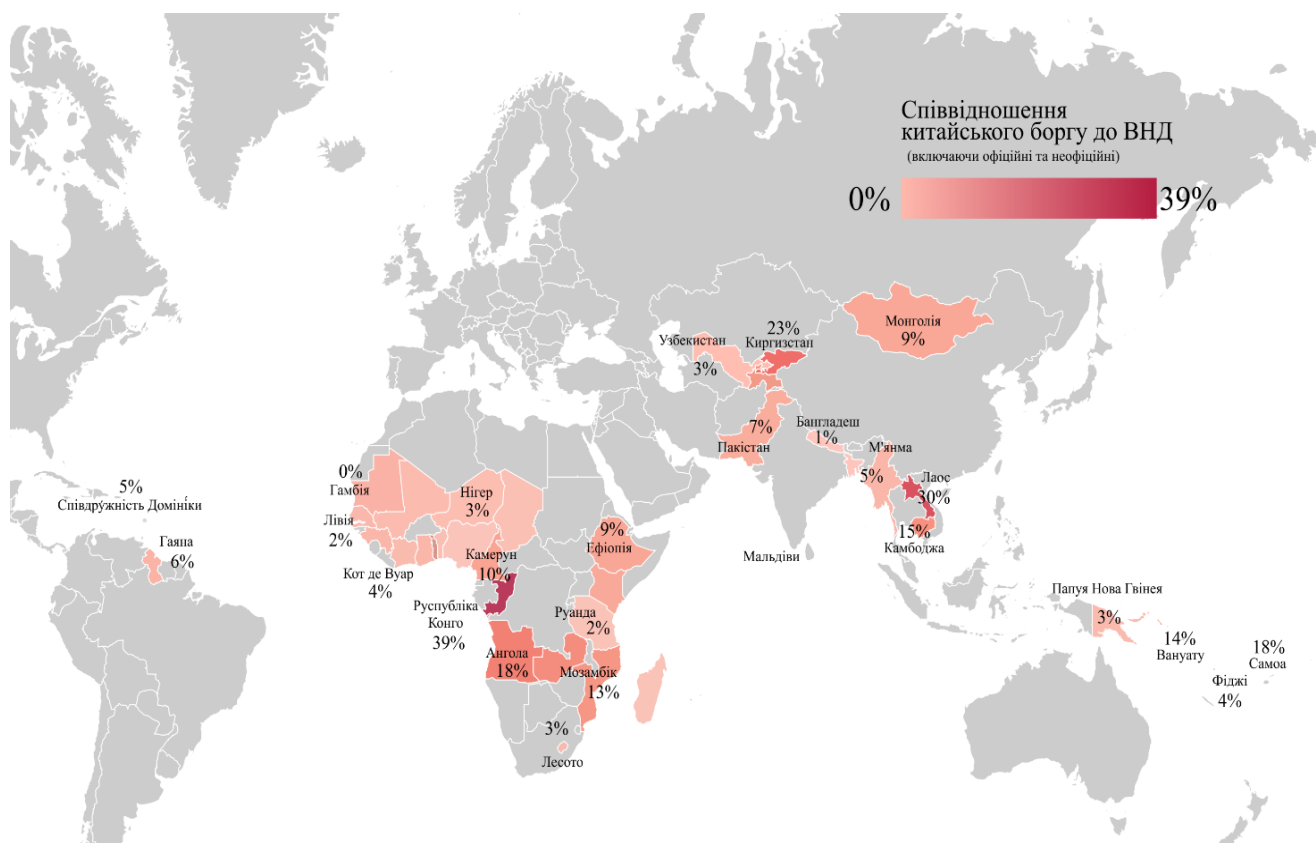


Рис.М.6. Заборгованість перед Китаєм як частка ВНД у 2019 р.

Джерело: [184]

Додаток Н

Таблиця.Н.1

Культурна дистанція між Китаєм та шістьма країнами							
Країна	Відстань потужності	Індивідуалізм Колективізм	маска/ фемінність	Індекс Уникнення невизна- ченості	Довго строкова орієнтація	Поблажли вість/Стри маність	Культурна дистанція
Китай	80	20	66	30	87	24	
В'єтнам	70	20	40	30	57	35	1.94
росія	93	39	36	95	81	20	3.03
Індія	77	48	56	40	51	26	1.77
Індонезія	78	14	46	48	62	38	1.39
Казахстан	88	20	50	88	85	22	1.27
Пакистан	55	14	50	70	50	0	3.00

Резюме змінних емпіричної моделі

Вид	Змінна	Визначення змінних	Джерела даних	Очікувані результати
Пояснена змінна	Чи слід прийняти модель інвестиції шляхом «грінфілд» або M & A	віртуальна змінна "1" означає інвестиції шляхом «грінфілд», «0» означає транскордонні M&A	База даних Американський інститут підприємництва та Американська спадщина Фонд «China Global Investment Tracker».	
Рівень підприємства	Стратегічні активи (SA1)	Гудвіл та нематеріальні активи/загальні активи	Фінансова база даних Wind	+
	Технічні можливості (RD)	Витрати на НДДКР/Загальний операційний дохід	Фінансова база даних Wind	-
	Міжнародний досвід (EXP1)	віртуальна змінна «1» означає міжнародний досвід «0» означає відсутність досвіду інтернаціоналізації	Фінансова база даних Wind	+
	Розмір підприємства (lnAS)	Логарифм сукупних активів підприємства в році інвестування	Фінансова база даних Wind	-
	Можливості ділового адміністрування (ROA)	Чиста процентна ставка загальних активів у рік інвестування	Фінансова база даних Wind	-
Рівень країни перебування	Стан інфраструктури (BR)	Індекс Національної інфраструктури «Пояс і шлях».	Звіт про індекс розвитку інфраструктури «Один пояс, Один шлях» за 2021 рік	+
	Контроль капіталу в країні перебування (EFI)	Індекс економічної свободи країни перебування	https://www.heritage.org/	-
	Культурна відстань між країною перебування та Китаєм (CD)	Hofstede Індекс культурної дистанції	Hofstede Офіційний вебсайт	+

Джерело: авторська розробка

Пояснювальні змінні для виконання емпіричних досліджень

<i>Змінна</i>	<i>Позначення</i>	<i>Прояв пояснювальної змінної</i>
Стратегічні активи	(SA1)	Вимірюється гудвілом та нематеріальними активами/загальними активами інвестиційного року компанії. Чим більше коефіцієнт, тим більші стратегічні активи компанії.
Технічна спроможність	(RD)	Вимірюється витратами на дослідження та розробки/загальним операційним доходом від інвестицій компанії за рік. Чим більша частка, тим більше інвестицій у дослідження та розробки та тим самим сильніші технічні можливості компанії.
Міжнародний досвід	(EXP1)	Представлений фіктивною змінною того, чи експортувала компанія в поточному році: «1» означає, що компанія вже здійснювала експорт; «0» означає, що компанія ніколи не експортувала.
Розмір підприємства	(lnAS)	Вимірюється логарифмом сукупних активів підприємства, інвестованих за рік. Чим більше значення, тим більше наявних активів і більший масштаб підприємства.
Здатність управління підприємством	(ROA)	Вимірюється чистою процентною ставкою загальних активів у рік інвестування підприємства. Чим більше значення, тим кращим буде операційний ефект підприємства.
Статус інфраструктури	(BR)	Як показник інфраструктури країни перебування використовується індекс інфраструктури країни перебування, опублікований Національним індексом інфраструктури «Один пояс, Один шлях».
Контроль за капіталом країни перебування	(EFI)	Вимірюється індексом економічної свободи країни перебування. Чим більший індекс, тим ліберальніше економічне середовище приймаючої країни та слабший контроль над капіталом. Дані надходять з офіційного сайту American Heritage Foundation.
Культурна дистанція	(CD)	Культурна дистанція між приймаючою країною та Китаєм: Використовуючи метод Хофстеде, згідно матеріалів на сайті з Geerthofstede.com, країни мають - Маскулінність/фемінність; - Уникнення невизначеності (Uncertainty Avoidance); - Довгострокову/короткострокову орієнтацію; -Поблажливість/обмеження щодо індикаторів культурного виміру.

Джерело: авторська розробка

Таблиця Н.4

Результати тесту на кореляцію

	S1	RD	EXP1	ROA	lnAS	BR	EFI	CD
SA1	1							
RD	0.201	1						
EXP1	-0.142	0.0604	1					
ROA	-0.113	0.360	-0.163	1				
lnAS	0.0437	0.0057	-0.228	0.392	1			
BR	0.0106	-0.251	0.0183	-0.0522	0.0774	1		
EFI	0.0601	-0.0471	0.0673	0.0381	0.161	0.388	1	
CD	-0.143	-0.232	-0.0929	-0.202	-0.0952	-0.302	-0.619	1

Джерело: авторська розробка

Таблиця Н.5

BP Тест

Вид моделі	P	Нульова гіпотеза	Висновок
Модель 1	0.3313	немає гетероскедастичності	прийняти нульову гіпотезу
Модель 2	0.1413	немає гетероскедастичності	прийняти нульову гіпотезу
Модель 3	0.7910	немає гетероскедастичності	прийняти нульову гіпотезу

Джерело: авторська розробка

Таблиця Н.6

VIF тест

Змінні	Модель 1	Модель 2	Модель 3
SA1	1.15		1.18
RD	1.32		1.50
EXP1	1.11		1.14
ROA	1.53		1.57
lnAS	1.27		1.30
BR		1.19	1.30
EFI		1.75	1.85
CD		1.63	1.96

Джерело: авторська розробка

**Результати регресії впливу характеристик фірми та характеристик
країни перебування на моделі іноземних інвестицій**

	1	2	3
ЗМІННІ	Модель 1	Модель 2	Модель 3
SA1	-0.480 (2.692)		1.084 (2.803)
RD	-18.97** (8.802)		-18.20* (10.67)
EXP1	1.124** (0.489)		1.392** (0.562)
ROA	-2.141 (6.172)		-4.935 (8.208)
lnAS	-0.407*** (0.139)		-0.403*** (0.148)
BR		0.220** (0.0946)	0.0564* (0.0304)
EFI		-0.644*** (0.241)	-0.240*** (0.0772)
CD		0.242 (1.321)	-0.219 (0.501)
Constant	10.96*** (3.583)	11.32 (15.46)	18.01*** (6.903)
Рік	Контроль	Контроль	Контроль
Компанія	Контроль	Контроль	Контроль
Кількість спостережень	108	108	108
Номер ID1	107	107	107

Можливі похибки в межах *** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

Джерело: авторська розробка

ЗМІНИ	(3)	(4) стратегічні активи	(5) Інтернаціоналізація підприємства
SA1	1.084 (2.803)		0.438 (2.739)
RD	-18.20* (10.67)	-16.98 (10.79)	-15.45 (10.05)
EXP1	1.392** (0.562)	1.406** (0.564)	
ROA	-4.935 (8.208)	-4.127 (8.223)	-9.386 (7.620)
lnAS	-0.403*** (0.148)	-0.404*** (0.148)	-0.403*** (0.152)
BR	0.0564* (0.0304)	0.0586* (0.0310)	0.0532* (0.0287)
EFI	-0.240*** (0.0772)	-0.249*** (0.0782)	-0.235*** (0.0754)
CD	-0.219 (0.501)	-0.177 (0.502)	-0.385 (0.487)
Константа	18.01*** (6.903)	18.02*** (6.895)	19.26*** (7.026)
SA		3.510 (3.538)	
EXP			0.806 (1.184)
Рік	Контроль	Контроль	Контроль
Компанія	Контроль	Контроль	Контроль
Кількість спостережень	108	108	108
Номер ID1	107	107	107

Джерело: авторська розробка

Альтернативи методам оцінки (probit)

Змінна величина	(1) Logit Логіт	Probit Пробіт	(2) Logit Логіт	Probit Пробіт	(3) Logit Логіт	Probit Пробіт
SA1	-0.480 (2.692)	0.938 (6.707)			1.084 (2.803)	0.510 (1.873)
RD	-18.97** (8.802)	-57.01* (29.25)			-18.20* (10.67)	-12.23 (7.982)
EXP1	1.124** (0.489)	3.568** (1.542)			1.392** (0.562)	0.911* (0.482)
ROA	-2.141 (6.172)	-6.624 (14.77)			-4.935 (8.208)	-2.682 (5.294)
lnAS	-0.407*** (0.139)	-1.140*** (0.390)			-0.403*** (0.148)	-0.257** (0.130)
BR			0.220** (0.0946)	0.193*** (0.0694)	0.0564* (0.0304)	0.0389 (0.0238)
EFI			-0.644*** (0.241)	-0.578*** (0.167)	-0.240*** (0.0772)	-0.155** (0.0728)
CD			0.242 (1.321)	0.186 (1.020)	-0.219 (0.501)	-0.151 (0.330)
Константа	10.96*** (3.583)	30.74*** (9.985)	11.32 (15.46)	10.92 (13.44)	18.01*** (6.903)	11.23* (5.879)
Рік	Контроль	Контроль	Контроль	Контроль	Контроль	Контроль
Компанія	Контроль	Контроль	Контроль	Контроль	Контроль	Контроль
Кількість спостережень	108	108	108	108	108	108
Номер ID1	107	107	107	107	107	107

Можливі похибки в межах
 *** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

Джерело: авторська розробка

Додаток П

Таблиця.П.1

Розвиток фінансової співпраці в рамках «Один пояс, Один шлях»

Напрямок співпраці	Характеристика подій
У грошовій співпраці	Масштаб і сфера використання Китаєм юанів у транскордонній торгівлі та інвестиціях поступово розширювалися, а співпраця в розрахунках у місцевій валюті та валютних свопах неухильно розвивалася. Створення та вдосконалення системи транскордонних платежів юанів (CIPS) значно підвищив ефективність транскордонних розрахунків у юанях. Використання юанів для розрахунків за торгівлею, інвестиціями та фінансуванням, пов'язаними з ініціативою «Один пояс, Один шлях», забезпечує зручність.
З точки зору інвестицій та фінансування	Китай просував новий механізм інвестиційної та фінансової співпраці, що ґрунтується на великих проєктах у будівництві «Один пояс, Один шлях», і сформував нову модель інвестиційної та фінансової співпраці з фінансуванням розвитку як основною формою. Транскордонні прямі інвестиції Китаю в країни вздовж «Поясу, одного шляху» охоплюють широкий спектр країн і різноманітних галузей, серед яких політичні та комерційні банки відіграють очевидну провідну роль, а участь державних підприємств продовжує зростати. Нещодавно створені фінансові установи, такі як АІВ, Фонд Шовкового шляху та Китайсько-Казахстанський фонд співпраці виробничих потужностей, а також механізми співпраці, такі як Банківський консорціум Шанхайської організації співробітництва, Міжбанківський консорціум Китай-АСЕАН і Китайсько-центральний та Східноєвропейський банківський консорціум відіграли важливу допоміжну роль.
У плані співпраці фінансових послуг	В основному це включає взаємне створення фінансових установ, співпрацю з багатосторонніми фінансовими установами розвитку, такими як Африканський банк розвитку, Європейський банк реконструкції та розвитку та Міжамериканський банк розвитку для надання позик і створення фондів фінансування. Оскільки темпи відкриття фінансового ринку продовжують прискорюватися, Китай поступово розширює доступ на ринок для банківської справи, страхування та цінних паперів і підтримує закордонні фінансові установи у створенні дочірніх компаній і філій у Китаї. Створення закордонних філій забезпечило зручність для будівництва інфраструктури та торгово-економічне співробітництво країн уздовж «Один пояс, Один шлях».
У фінансовому регулюванні	Країни «Один пояс, Один шлях» продовжують сприяти співробітництву та обмінам у сфері фінансового регулювання. Комісія з регулювання банківської та страхової діяльності Китаю та Комісія з регулювання цінних паперів Китаю підписали меморандум про взаєморозуміння щодо співпраці з регуляторними органами в багатьох закордонних країнах для посилення обміну інформацією та забезпечити ефективний розподіл коштів між країнами «Один пояс, Один шлях». Посилення управління ризиками та контролю створило хороші умови для фінансованих Китаєм фінансових установ для розміщення в країнах уздовж «Поясу, одного шляху».

Джерело: [26]

Продовження додатку П
Таблиця П.2

Прогрес у дослідженнях і розробках цифрових юанів

Період/рік	Ключова подія
2014	Народний банк Китаю створив дослідницьку групу легальних цифрових валют і почав проводити спеціальні дослідження емісійної основи, ключових технологій, середовища випуску та обігу, а також відповідного міжнародного досвіду.
2016	Центральний банк КНР створив науково-дослідний інститут цифрової валюти та завершив будівництво прототипу системи легальної цифрової валюти першого покоління.
2017	Зі схвалення Державної ради Народний банк Китаю почав організовувати комерційні установи для спільного проведення дослідницьких експериментів із легальною цифровою валютою (надалі цифровий юань, а ініціали умовно позначені як «e-CNY» відповідно до міжнародної практики використання). На цей момент дослідницько-конструкторські випробування в основному завершили дизайн верхнього рівня, функціональні дослідження та розробки, налагодження системи та іншу роботу, і дотримуються принципів стабільності, безпеки, керованості, інновацій та практичності, а також вибрано деякі репрезентативні області для провести пілотні випробування.
2019	Цифровий юань послідовно запустив пілотні випробування в Шеньчжені, Сучжоу, новому районі Сюнган, Ченду та майбутніх зимових Олімпійських іграх.
2020	Цифровий юань додатково додав 6 пілотних тестових зон у Шанхаї, Хайнані, Чанші, Сіані, Циндао та Даляні
2021	Існує понад 1,32 млн пілотних сценаріїв цифрових юанів, а сфери застосування включають оплату рахунків за життя, послуги громадського харчування, транспортування, споживання в магазинах, державні послуги тощо. Кількість цифрових особистих гаманців юанів сягнула понад 20,87 млн, а кількість публічних гаманців сягнула понад 3,51 млн. Загальна кількість транзакцій сягнула понад 70,75 млн, на суму близько 34,5 млрд юанів.

Джерело: Народний банк Китаю, Східний дослідницький інститут цінних паперів

Продовження додатку П
Таблиця.П.3

Пілотний статус цифрового юаня

Пілотні дослідження і розробки/Період	2020 р.	2021 р.
Національна пілотна сцена посадки	більше 6700	більше 1,32 млн
Особистий гаманець	113 тисяч	понад 20,87 млн
Публічний гаманець	8859	понад 3,51 млн
Кількість транзакцій	Понад 3,12 млн	70,75 млн
Сума оплати	Понад 1,1 млрд юанів	-34,5 млрд юанів

Джерело: People's Daily, НДІ перспективної промисловості, Orient Securities Research

Стандартизація розвитку фінансового бізнесу платформних компаній в

КНР

Напрямок політики	Рік	Тема оприлюднення	Основний зміст
1	2	3	4
«Повідомлення Народного банку Китаю, Міністерства промисловості та інформаційних технологій, Комісії з регулювання банківської діяльності Китаю, Комісії з регулювання цінних паперів Китаю та Комісії з регулювання страхування Китаю щодо запобігання ризикам біткойнів»	2013	Народний банк Китаю, Міністерство промисловості та інформаційних технологій, Комісія з регулювання банківської діяльності Китаю, Комісія з регулювання цінних паперів Китаю, Комісія з регулювання страхування Китаю	Центральний банк КНР підтвердив, що біткойн не є легальною валютою, а специфічним віртуальним товаром, який не має такого ж правового статусу, як валюта, і заборонив різним фінансовим установам і платіжним установам вести бізнес, пов'язаний з біткойнами.
«Оголошення щодо запобігання фінансовим ризикам випуску токенів»	2017	Народний банк Китаю, Центральне управління кіберпростору Китаю, Міністерство промисловості та інформаційних технологій, Державне управління промисловості та торгівлі, Комісія з регулювання банківської діяльності Китаю, Комісія з регулювання цінних паперів Китаю та Комісія з регулювання страхування Китаю	Жодна організація чи особа не має права незаконно займатися фінансовою діяльністю з випуску токенів; жодна фінансова установа не має права надавати послуги, пов'язані з токеном.
«Нагадування про ризик щодо запобігання прихованій діяльності ICO»	2018	Китайська Інтернет-фінансова асоціація	Заборонити модель ІМО (випуск віртуальних цифрових активів із машинами для майнінгу в якості ядра) і різні типи ICO та послуги торгових майданчиків «віртуальної валюти» для місцевих жителів через розгортання закордонних серверів
«Закон про Народний банк Китаю (проект для коментарів)»	2020	Народний банк Китаю	Жодному підрозділу чи приватній особі не дозволяється виробляти або випускати купони та

Продовження табл. П.4

1	2	3	4
			цифрові токени для заміни юанів, що знаходяться в обігу на ринку.
«Загальний план всебічного поглиблення пілотного проєкту інновацій та розвитку торгівлі послугами»	2021	Міністерство торгівлі	Проводити пілотні проєкти цифрового юаня в Пекіні, Тяньцзіні, Хебеї, дельті річки Янцзи, Гуандуні, Гонконзі, Великій затоці Макао та кваліфікованих пілотних районах у центральному та західному Китаї

Джерела: Народний банк Китаю, Міністерство промисловості та інформаційних технологій, Комісія з регулювання банківської діяльності Китаю, Комісія з регулювання цінних паперів Китаю, Комісія з регулювання страхування Китаю, Генеральний офіс Державної ради, Центральна адміністрація кіберпростору Китаю, Асоціація Інтернет-фінансів Китаю, Держава Адміністрація промисловості та торгівлі, Департамент торгівлі.

Продовження додатку П
Таблиця П.5

Основні китайські корпоративні гравці в інвестиціях BRI 2021 р. (материнські компанії)

Найбільші компанії-китайські інвестори в BRI у 2021 р. (материнські компанії)

	% від сукупного обсягу
Зіджін Майнінг	17,20%
Бою Капітал Хіллхаус Капітал	16%
Китайська національна офшорна нафтова компанія (CNOOC)	12,20%
Циншан Холдінг	11,70%
Китайська трьох ущелин	11,20%
Китайська залізнична будівельна корпорація	9,90%
Алібаба	9,40%
Китайська корпорація зв'язку	6,20%
Джинко Солар	6,20%

Продовження додатку II

Таблиця П.5

**Найбільші китайські компанії, що залучені у будівельні проекти в BRI
у 2021 р.(материнські компанії)**

Будівельна корпорація (PowerChina)	% від сукупного обсягу
Китайська будівельна корпорація зв'язку	23,80%
Китайська нафтохімічна корпорація (Sinopet)	16,50%
Китайська міжнародна довірча та інвестиційна корпорація (CITIC)	9,20%
Китайська будівельна корпорація залізничного транспорту	9%
Китайська державна будівельна інженерна корпорація	8,60%
Китайська енергетична інженерна залізничного транспорту	7,30%
Синосталь	6,10%
Шаньдун Гаосу, Китайська будівельна корпорація зв'язку	4,30%
Китайська енергетична інженерна корпорація, Китайські метали	2,60%
Китайська національна нафтова корпорація (CNPC)	2,20%
Китайська національна машинобудівна промисловість (Sinomach)	2,10%
промисловість (Sinomach)	1,90%
Китайський національний будматеріал.	1,40%

Джерело: [127]

Продовження додатку II
Таблиця II.6

Дата погашення	Дата випуску	ISIN	Балансова вартість (Mn)	Знижка (Mn)	Номінальна вартість (Rs Mn)
	1	2	3	4	5
5 05 2023	6.05.2022	LKA36423E051	11,186.68	2,676.32	13,863.00
	04.11.2022	LKA18223E057	5,323.98	866.02	6,190.00
	13.01.2023	LKA36423E051	65,876.49	6,324.12	72,200.61
	27.01.2023	LKA36423E051	46,284.10	3,715.90	50,000.00
	03.02.2023	LKA09123E050	79,021.80	5,909.20	84,931.00
	10.02.2023	LKA36423E051	28,069.68	1,930.32	30,000.00
	17.02.2023	LKA36423E051	23,523.58	1,476.43	25,000.00
	03 .03. 2023	LKA36423E051	9,517.83	482.17	10,000.00
12 .05.2023	13 .05. 2022	LKA36423E127	12,166.32	2,980.68	15,147.00
	11 .11. 2022	LKA18223E123	2,695.53	438.47	3,134.00
	20 .01. 2023	LKA36423E127	32,971.68	3,028.32	36,000.00
	27 .01. 2023	LKA36423E127	9,639.65	826.70	10,466.35
	10 .02. 2023	LKA09123E126	77,746.16	5,807.84	83,554.00
	17 .02. 2023	LKA36423E127	65,502.99	4,497.01	70,000.00
	24 .02. 2023	LKA36423E127	23,601.47	1,475.82	25,077.29
	01 .03. 2023	LKA36423E127	16,400.00	952.75	17,352.75
	03 .03. 2023	LKA36423E127	18,931.46	1,068.54	20,000.00
	17 .03. 2023	LKA36423E127	14,389.44	610.56	15,000.00
	28 .04. 2023	LKA36423E127	9,904.50	95.50	10,000.00
19 .05.2023	20 .05. 2022	LKA36423E192	5,321.87	1,304.13	6,626.00
	18 .11. 2022	LKA18223E198	13,717.92	2,230.08	15,948.00
	20 .01. 2023	LKA36423E192	29,950.59	2,914.94	32,865.53
	27 .01. 2023	LKA36423E192	34,697.81	3,164.45	37,862.26
	03 .02. 2023	LKA36423E192	50,706.41	4,348.57	55,054.98
	17 .02. 2023	LKA09123E191	36,621.81	2,731.19	39,353.00
	24 .02. 2023	LKA36423E192	65,518.53	4,481.47	70,000.00
	03 .03. 2023	LKA36423E192	18,827.86	1,172.14	20,000.00
	17 .03. 2023	LKA36423E192	17,177.94	822.06	18,000.00
	28 .04. 2023	LKA36423E192	9,857.09	142.91	10,000.00
26 .05.2023	27 .05. 2022	LKA36423E267	20,605.42	5,006.58	25,612.00
	25 .11. 2022	LKA18223E263	12,704.65	2,061.35	14,766.00
	20 .01. 2023	LKA36423E267	27,204.15	2,795.85	30,000.00
	03 .02. 2023	LKA36423E267	52,236.05	4,763.95	57,000.00
	10 .02. 2023	LKA36423E267	18,421.76	1,578.24	20,000.00
	24 .02. 2023	LKA09123E266	25,200.61	1,872.39	27,073.00
	03 .03. 2023	LKA36423E267	65,536.94	4,463.06	70,000.00
	17 .03. 2023	LKA36423E267	47,469.50	2,530.50	50,000.00
	28 .04. 2023	LKA36423E267	9,809.91	190.09	10,000.00
2 .06. 2023	03 .06. 2022	LKA36423F025	16,625.97	3,948.03	20,574.00
	2 .12. 2022	LKA18223F021	8,808.80	1,421.20	10,230.00

Продовження табл.П.6

	1	2	3	4	5
	20 .01. 2023	LKA36423F025	15,839.45	1,713.68	17,553.13
	10 .02. 2023	LKA36423F025	45,825.00	4,175.00	50,000.00
	17 .02. 2023	LKA36423F025	64,484.70	5,515.30	70,000.00
	24 .02. 2023	LKA36423F025	64,826.79	5,173.21	70,000.00
	03 .03. 2023	LKA09123F024	49,932.80	3,694.20	53,627.00
	28 .04. 2023	LKA36423F025	9,762.97	237.03	10,000.00
9 .06. 2023	10 .06. 2022	LKA36423F090	24,078.78	5,568.22	29,647.00
	09 .12. 2022	LKA18223F096	6,439.79	1,039.21	7,479.00
	10 .02. 2023	LKA36423F090	40,172.32	3,876.95	44,049.27
	24 .02. 2023	LKA36423F090	64,500.10	5,499.90	70,000.00
	03 .03. 2023	LKA36423F090	49,526.71	3,936.21	53,462.92
	10 .03. 2023	LKA09123F099	43,788.94	3,147.06	46,936.00
	17 .03. 2023	LKA36423F090	37,582.84	2,417.16	40,000.00
	21 .04. 2023	LKA36423F090	19,341.54	658.46	20,000.00

Дата погашення	Дата випуску	ISIN	Балансова вартість (Mn)	Знижка (Mn)	Номінальна вартість (Rs Mn)
16.06.2023	17.06.2022	LKA36423F165	15,030.68	3,313.32	18,344.00
	16.12.2022	LKA18223F161	19,333.36	3,118.64	22,452.00
	17.02.2023	LKA36423F165	9,399.99	905.64	10,305.63
	24.02.2023	LKA36423F165	6,842.10	620.63	7,462.73
	15.03.2023	LKA36423F165	74,671.44	5,328.56	80,000.00
	17.03.2023	LKA09123F164	56,615.30	3,954.70	60,570.00
	24.03.2023	LKA36423F165	90,613.59	5,472.38	96,085.97
	28.04.2023	LKA36423F165	9,669.76	330.24	10,000.00
23.06.2023	24.06.2022	LKA36423F231	4,454.11	981.89	5,436.00
	23.12.2022	LKA18223F237	12,977.67	2,091.33	15,069.00
	15.03.2023	LKA36423F231	38,828.56	2,974.00	41,802.56
	17.03.2023	LKA36423F231	33,876.95	2,543.77	36,420.72
	24.03.2023	LKA09123F230	68,528.81	4,493.19	73,022.00
	31.03.2023	LKA36423F231	113,224.80	6,775.20	120,000.00
	21.04.2023	LKA36423F231	19,157.48	842.52	20,000.00
30.06.2023	01.07.2022	LKA36423F306	10,640.07	2,536.93	13,177.00
	07.07.2022	LKA36423F306	9,889.19	2,320.67	12,209.86
	30.12.2022	LKA18223F302	15,932.89	2,565.11	18,498.00
	24.03.2023	LKA36423F306	61,858.55	4,366.76	66,225.31
	31.03.2023	LKA09123F305	56,908.89	3,697.11	60,606.00
	03.04.2023	LKA36423F306	12,685.93	796.17	13,482.10
	10.04.2023	LKA36423F306	66,575.08	3,561.46	70,136.54
	17.04.2023	LKA36423F306	20,486.66	1,027.06	21,513.72
7.07.2023	21.04.2023	LKA36423F306	38,132.24	1,867.76	40,000.00
	08.07.2022	LKA36423G072	9,608.30	2,700.70	12,309.00

Продовження Таблиця.П.6

	1	2	3	4	5
	6.01.2023	LKA18223G078	23,672.98	3,790.02	27,463.00
	31.03.2023	LKA36423G072	83,342.28	5,827.23	89,169.51
	07.04.2023	LKA09123G071	56,587.70	3,412.30	60,000.00
	10.04.2023	LKA09123G071	518.72	31.28	550.00
	17.04.2023	LKA36423G072	104,264.49	5,735.51	110,000.00
14.07.2023	15.07.2022	LKA36423G148	1,948.92	582.08	2,531.00
	13.01.2023	LKA18223G144	22,771.64	3,571.36	26,343.00
	10.04.2023	LKA36423G148	112,893.36	7,106.64	120,000.00
	14.04.2023	LKA09123G147	48,992.77	3,037.23	52,030.00
	17.04.2023	LKA36423G148	102,608.26	6,147.07	108,755.33
21.07.2023	22.07.2022	LKA36423G213	11,587.77	3,455.23	15,043.00
	20.01.2023	LKA18223G219	21,982.31	3,194.69	25,177.00
	21.04.2023	LKA09123G212	51,440.03	3,297.97	54,738.00
	28.04.2023	LKA36423G213	113,948.06	6,752.73	120,700.79
28.07.2023	29.07.2022	LKA36423G288	17,993.41	5,313.59	23,307.00
	02.08.2022	LKA36423G288	943.02	275.32	1,218.34
	4.08.2022	LKA36423G288	1,472.91	422.71	1,895.62
	27.01.2023	LKA18223G284	20,085.09	2,883.91	22,969.00
	21.04.2023	LKA36423G288	132,559.13	9,136.39	141,695.52
	28.04.2023	LKA09123G287	87,353.94	5,622.06	92,976.00
4.08.2023	05.08.2022	LKA36423H047	13,847.22	4,041.78	17,889.00
	03.02.2023	LKA18223H043	23,815.93	3,420.07	27,236.00
11.08.2023	12.08.2022	LKA36423H112	7,082.13	2,064.36	9,146.49
	10.02.2023	LKA18223H118	27,138.63	3,897.37	31,036.00
18.08.2023	19.08.2022	LKA36423H187	3,006.70	876.30	3,883.00
	17.02.2023	LKA18223H183	9,471.28	1,357.72	10,829.00
25.08.2023	26.08.2022	LKA36423H252	6,478.46	1,932.54	8,411.00
	24.02.2023	LKA18223H258	5,400.69	774.31	6,175.00

Дата погашення	Дата випуску	ISIN	Балансова вартість (Mn)	Знижка (Mn)	Номінальна вартість (Rs Mn)
1.09.2023	02.09.2022	LKA36423I011	2,632.95	803.05	3,436.00
	03.03.2023	LKA18223I017	22,345.83	3,200.17	25,546.00
8.09.2023	9.09.2022	LKA36423I086	3,127.90	954.10	4,082.00
	10.03.2023	LKA18223I082	25,816.44	3,584.56	29,401.00
15.09.2023	16.09.2022	LKA36423I151	4,884.83	1,478.17	6,363.00
	17.03.2023	LKA18223I157	36,900.39	5,044.61	41,945.00
22.09.2023	23.09.2022	LKA36423I227	7,415.18	2,214.82	9,630.00
	24.03.2023	LKA18223I223	31,154.80	4,069.20	35,224.00
29.09.2023	30.09.2022	LKA36423I292	3,379.20	1,008.80	4,388.00
	31.03.2023	LKA18223I298	19,633.61	2,531.39	22,165.00

06.10.2023

Продовження Таблиця.П.6

	1	2	3	4	5
	07.10.2022	LKA36423J068	3,354.91	998.09	4,353.00
	07.04.2023	LKA18223J064	12,654.03	1,524.97	14,179.00
	10.04.2023	LKA18223J064	15,900.94	1,916.06	17,817.00
13.10.2023	14.10.2022	LKA36423J134	790.90	234.10	1,025.00
	14.04.2023	LKA18223J130	25,421.14	3,063.86	28,485.00
20.10.2023	21.10.2022	LKA36423J209	1,165.86	345.14	1,511.00
	21.04.2023	LKA18223J205	9,860.82	1,231.18	11,092.00
27.10.2023	28.10.2022	LKA36423J274	1,007.70	298.30	1,306.00
	28.04.2023	LKA18223J270	22,151.52	2,798.48	24,950.00
03.11.2023	04.11.2022	LKA36423K033	1,289.62	381.38	1,671.00
10.11.2023	11.11.2022	LKA36423K108	1,408.68	416.32	1,825.00
17.11.2023	18.11.2022	LKA36423K173	869.30	256.70	1,126.00
24.11.2023	25.11.2022	LKA36423K249	5,729.42	1,691.58	7,421.00
01.12.2023	02.12.2022	LKA36423L015	4,322.50	1,273.50	5,596.00
08.12.2023	09.12.2022	LKA36423L080	2,389.17	700.83	3,090.00
15.12.2023	16.12.2022	LKA36423L155	6,827.06	2,001.94	8,829.00
22.12.2023	23.12.2022	LKA36423L221	6,287.60	1,842.40	8,130.00
29.12.2023	30.12.2022	LKA36423L296	4,529.26	1,325.74	5,855.00
05.01.2024	06.01.2023	LKA36424A057	15,697.96	4,577.04	20,275.00
12.01.2024	13.01.2023	LKA36424A123	14,847.15	4,311.85	19,159.00
19.01.2024	20.01.2023	LKA36424A198	22,873.53	6,462.47	29,336.00
26.01.2024	27.01.2023	LKA36424A263	26,635.38	7,399.62	34,035.00
02.02.2024	03.02.2023	LKA36424B022	13,516.45	3,746.55	17,263.00
09.02.2024	10.02.2023	LKA36424B097	8,150.46	2,259.54	10,410.00
16.02.2024	17.02.2023	LKA36424B162	21,823.69	6,047.31	27,871.00
23.02.2024	24.02.2023	LKA36424B238	18,156.56	5,024.44	23,181.00
01.03.2024	03.03.2023	LKA36424C012	21,213.29	5,863.71	27,077.00
08.03.2024	10.03.2023	LKA36424C087	23,659.40	6,253.60	29,913.00
15.03.2024	17.03.2023	LKA36424C152	37,711.30	9,773.70	47,485.00
22.03.2024	24.03.2023	LKA36424C228	38,614.23	9,389.77	48,004.00
29.03.2024	31.03.2023	LKA36424C293	7,853.49	1,909.51	9,763.00
05.04.2024	07.04.2023	LKA36424D051	29,273.84	6,547.16	35,821.00
12.04.2024	14.04.2023	LKA36424D127	15,871.38	3,592.62	19,464.00
19.04.2024	21.04.2023	LKA36424D192	22,942.63	5,268.37	28,211.00
26.04.2024	28.04.2023	LKA36424D267	20,995.21	4,828.79	25,824.00
Казначейський вексель непогашений станом на 30.04.2023			4,308,115.39	453,348.44	4,761,463.83

Джерело: Світовий банк

Вигоди та переваги п'яти інструментів реструктуризації боргу

Обмін боргу на ресурси		Обмін боргу на власний капітал	Обмін боргу на природу	Цінні папери, засновані на природ	Прощення боргу
Переваги для країни боржника	Знижує вартість обслуговування боргу	+	+	0	+
	Зменшує рівень боргу	+	+	0	+
	Не становить моральної небезпеки*	+	+	0	-
	Створює стимул для додаткової зайнятості	0	+	0	0
	Переваги економічного розвитку	0	+	потенційно	0
	Підтримує місцеві інвестиції	-	+	потенційно	0
	Збільшує надходження місцевих податків	0	+	0	потенційно
	Забезпечує переваги зеленого розвитку	0	+	потенційно	0
	Зменшує тиск на використання ресурсів і зростання економіки для погашення боргу	0	+	-	+
	Відносно простий у виконанні	0	-	-	+
	Потенційна користь для здоров'я (наприклад, через зменшення забруднення повітря)	0	+	потенційно	0
Переваги для країни кредитора	Зменшує ризик державного боргу	+	+	+	+
	Інвестиції або економічні вигоди	+	потенційно	+	0
	Пільговий доступ до вуглецевих ринків	0	+	потенційно	0
	Розвиток філософії екологічної цивілізації	0	+	потенційно	0

Примітки до таблиці 1 вище:

“+”: очікувані переваги

“0”: немає прямих переваг чи недоліків

“-”: ймовірно, має недоліки

* -- Моральний ризик можна розуміти як ризик того, що країна-боржник очікує списання боргу в майбутньому без будь-яких витрат для приймаючої країни.

Відповідно, щоб подолати моральний ризик, реструктуризація боргу не повинна бути «безкоштовною» для країни-боржника.

Джерело: [127]

Продовження додатку П
Таблиця.П.8

Порівняльна оцінка переваг застосування певних інструментів для погашення боргових зобов'язань країн уздовж маршруту BRI

Переваги	Сутнісні прояви
1	2
Розвиток екологічної цивілізації та зеленого BRI	Обмін боргу на природу, який забезпечує вимірні результати для довкілля в країнах-партнерах Китаю «Поясу, одного шляху», безпосередньо сприятиме просуванню Китаю до його національного мандату стати екологічною цивілізацією та його рішучості озеленити пояс
Зниження ризику шкоди навколишньому середовищу чи здоров'ю	Якби Китай вирішив доповнити своє нещодавнє оголошення про припинення нового міжнародного фінансування вугільних електростанцій
Захист моря	Нещодавній обмін боргів Белізу на природу (описаний у розділі 5 нижче) підкреслює переваги для Китаю інноваційного фінансування управління морськими та океанічними ресурсами. Пряма вигода для Китаю від подібних обмінів у його регіоні включала б більший доступ до послуг морської екосистеми, включаючи стійкість до зміни клімату завдяки кращому захисту мангрових лісів і бар'єрних рифів
Відновлення землі	Фінансування обміну боргу на природу для підтримки земель та відновлення екології, включно з відновленням деградованих земель, а також сталого пошуку джерел і сталих продовольчих систем збільшить зусилля Китаю щодо відновлення та захисту екологічних земель і сільськогосподарських угідь, що призведе до довгострокової продовольчої безпеки
Довгострокова економічна стабільність	Потенціал багатьох постраждалих країн щодо подальшого інвестування в розбудову інфраструктури та прискорення торгівлі з Китаєм значно обмежені через високий рівень боргу. Ризики державного боргу оцінюються як високі, що робить страхування експортних кредитів дорожчим або недоступним. Завдяки реструктуризації боргу, яка зменшує короткостроковий і довгостроковий борговий тягар, як у випадку обміну боргу на природу, економіки приймаючої країни мають більше простору для інвестицій і зростання
Зменшення ризику погашення суверенного боргу	Найбільшою та найочевиднішою перевагою обміну боргу на природу є зменшення або реструктуризація боргу країни-боржника, яка зазнає неплатоспроможності, де Китаю як кредитору, можливо, доведеться погасити несплату боргових зобов'язань
Пільговий доступ до вуглецевого ринку та фінансування	Китай може отримати вигоду від угоди про зелений борг, пов'язаної зі статтями 6.2 і 6.4 Паризького СОП, згідно з якою вуглецеві кредити, пов'язані з природними кліматичними рішеннями, можуть виплачуватися замість платежів, що обслуговують борг, що, можливо, надає відносно дешевші кредити. у порівнянні з тими, що виробляються в Китаї

Продовження табл.П.8

1	2
Поступове скасування пов'язане зі списанням боргів	Прямі вигоди можуть – залежно від місця розташування країни-боржника – включати зменшення транспортування певних забруднювачів повітря на великі відстані, таких як ртуть, NOx і SOx, пісок (особливо в Північному Китаї), або погіршення стану води що впливає на гідрологію та якість прісної води.
Глобальні репутаційні переваги	Відповідно до лідерства Китаю в підтримці багатосторонніх дій, обмін боргів на природу, який надає додатковий фіскальний простір країнам-боржникам для досягнення відповідних цілей щодо клімату та біорізноманіття, підвищить репутацію Китаю. Подібним чином, враховуючи занепокоєння щодо заборгованості, пов'язаної з фінансуванням BRI, дії щодо списання боргів підвищать репутацію зеленого BRI Китаю.

Джерело: [127]

Продовження додатку П
Таблиця П.9

Рекомендації щодо розширеного використання інвестицій BRI

Рекомендації	Аргументи та характеристики рекомендованих дій
1	2
Розширити міжнародне співробітництво для проєктів BRI, щоб дозволити існуючим та корисним проєктам продовжуватися навіть у важкі часи.	Тристороння співпраця з міжнародними фінансовими партнерами та партнерами з реалізації може підтримати проєкти BRI за рахунок кращого доступу до фінансових ресурсів, поділу ризиків та обміну знаннями. Зокрема, недержавні підприємства, які часто мають вищий тягар доступу до інвестицій від китайських великих фінансових установ, могли б отримати вигоду з ширшого доступу до фінансування, про що свідчить, наприклад, вітрова електростанція Жанатас у Казахстані, яка спільно фінансується ЄБРР, АБП, ЗКФ та ICBC. в той час, як він був побудований та експлуатується China International Power Holding. Крім того, китайські фінансові установи могли б отримати вигоду від зниження ризиків проєктного фінансування за рахунок розширення свого міжнародного співробітництва. Крім того, із запуском Європейського союзу (ЄС) свого «Глобального шлюзу» та просуванням США ініціативи «Повернути найкращий світ назад» (B3W) конкуренція за BRI зростає. Однак, якщо метою є співпраця в галузі проєктного фінансування та розвитку на ринках, що розвиваються, китайські інвестори та девелопери можуть прискорити свою співпрацю як з державними, так і з приватними фінансовими установами з різних країн, особливо якщо їм вдасться використовувати загальні стандарти [Christoph Nedopil Wang, Mengdi Yue, Yingzhi Tang. China third – party Market Cooperation for Infrastructure Projects Financing Mechanism Handbook. Belt and Road Initiative (BRI). Oct.11.2021.

Продовження табл.П.9

1	2
Зосередитись на проєктах, які є фінансово стійкими; Зменшити збитки у неприбуткових проєктах.	Інвестори у проєкти BRI у Китаї та за його межами мають зосередитися на невеликих проєктах, які легше фінансувати та швидше реалізувати. Інвестиції, що масштабуються в сонячну та вітрову енергію, особливо в галузі інвестицій в інфраструктуру та енергетику, здаються життєздатними, якщо місцеві умови забезпечують відповідні мережі для забезпечення поставок відновлюваної енергії. Зі зниженням вартості енергії для відновлюваних джерел енергії ми також бачимо можливість інвестувати у якнайшвидшу відмову від існуючих старих вугільних проєктів, що було б економічно та екологічно доцільно.
Надавати підтримку країнам-партнерам та компаніям-партнерам у погашенні (суверенного) боргу за вже проінвестованими проєктами BRI, наприклад, шляхом обміну боргу на природокористування та природоохоронних облігацій.	Борг є серйозною проблемою для майбутнього зростання у багатьох країнах ОПОП. Розв'язання проблеми боргу має вирішальне значення для надання країнам ОПОП необхідного фінансового простору для майбутніх інвестицій. Хоча обмін боргу на ресурси або борг на акції може здатися вигідним для Китаю в короткостроковій перспективі для зниження боргового тягаря в країнах ОПОП, ці обміни зазвичай підривають майбутні можливості внутрішнього зростання для країн ОПОП. Китай має унікальну можливість підтримати країни ОПОП у вирішенні їх боргу як на двосторонній, так і на багатосторонній основі. Швидше, відповідні зацікавлені сторони Китаю разом із міжнародними партнерами через багатосторонні механізми мають підтримувати «зелене відновлення», обмінюючи частину боргу на природу та надаючи необхідні механізми для підвищення прозорості та підзвітності використання коштів. Крім того, для залучення більшого обсягу коштів можна було б застосовувати стійкі боргові інструменти, наприклад за допомогою облігацій природоохоронного призначення.
Розробити соціально та екологічно обґрунтовані стратегії поетапної відмови від неефективних інвестицій.	Декілька інвестицій в ініціативу «Один пояс, Один шлях» довелося зупинити, законсервувати або скасувати з фінансових (наприклад, труднощів із фінансуванням або обслуговуванням боргу) та операційних причин (наприклад, через обмеження на поїздки або проблеми в ланцюжках поставок). Згідно з нашим дослідженням, понад 50% заявлених вугільних електростанцій законсервовано. Щоб уникнути репутаційних, соціальних та екологічних ризиків, пов'язаних із зупиненими, законсервованими чи скасованими проєктами, фінансові установи, включаючи страхові компанії, девелопери, місцеві органи влади та відповідну китайську владу, повинні розробити та реалізувати плани, які компенсують будь-які збитки працівникам та компаніям до певної ступеня, і які гарантують, що природа навколо законсервованих та особливо зупинених проєктів може бути відновлена. Це також допомагає уникнути того, щоб каркасні конструкції служили нагадуванням про незавершені проєкти.

Продовження табл.П.9

1	2
Розширити використання загальних екологічних та соціальних стандартів при оцінці проєктів (наприклад, оцінка впливу на навколишнє середовище, ОБНС) та для управління екологічними та соціальними ризиками (ESMS).	В руслі ідеї щодо екологічної цивілізації та подальшого покращення роботи з охорони навколишнього середовища іноземних інвестиційних та будівельних проєктів Міністерством торгівлі спільно з Міністерством екології та навколишнього середовища КНР розроблено ряд рекомендацій, зокрема «Посібник з екологізації іноземних інвестицій та співробітництва» (2021), «Посібник з екологічної охорони навколишнього середовища при співпраці з іноземними інвестиціями та будівельником» (2022); «Посібник з екологічного розвитку для базового дослідження проєктів ОПОП»; «Посібник із застосування для підприємств та фінансових установ», які передбачають дотримання міжнародних або китайських екологічних стандартів, закликають китайських іноземних інвесторів застосовувати незалежні оцінки впливу на довкілля (ОБНС) та суворе управління екологічними та соціальними ризиками (ESMS), щоб гарантувати мінімізацію шкоди для навколишнього середовища та максимізацію екологічних вигод проєктних інвестицій. Крім того, Принципи зелених інвестицій (GIP) інтегрують стійкість до корпоративного управління, вимагаючи від директорів розуміння екологічних, соціальних та управлінських ризиків, а також розкриття екологічної інформації. Застосовуючи міжнародні стандарти, китайські фінансові установи можуть легко залучати капітал на світових ринках капіталу, прискорювати спільне фінансування з міжнародними партнерами і брати на себе відповідальність за досягнення мети побудови «Зеленого поясу та шляху».

Джерело: авторська розробка

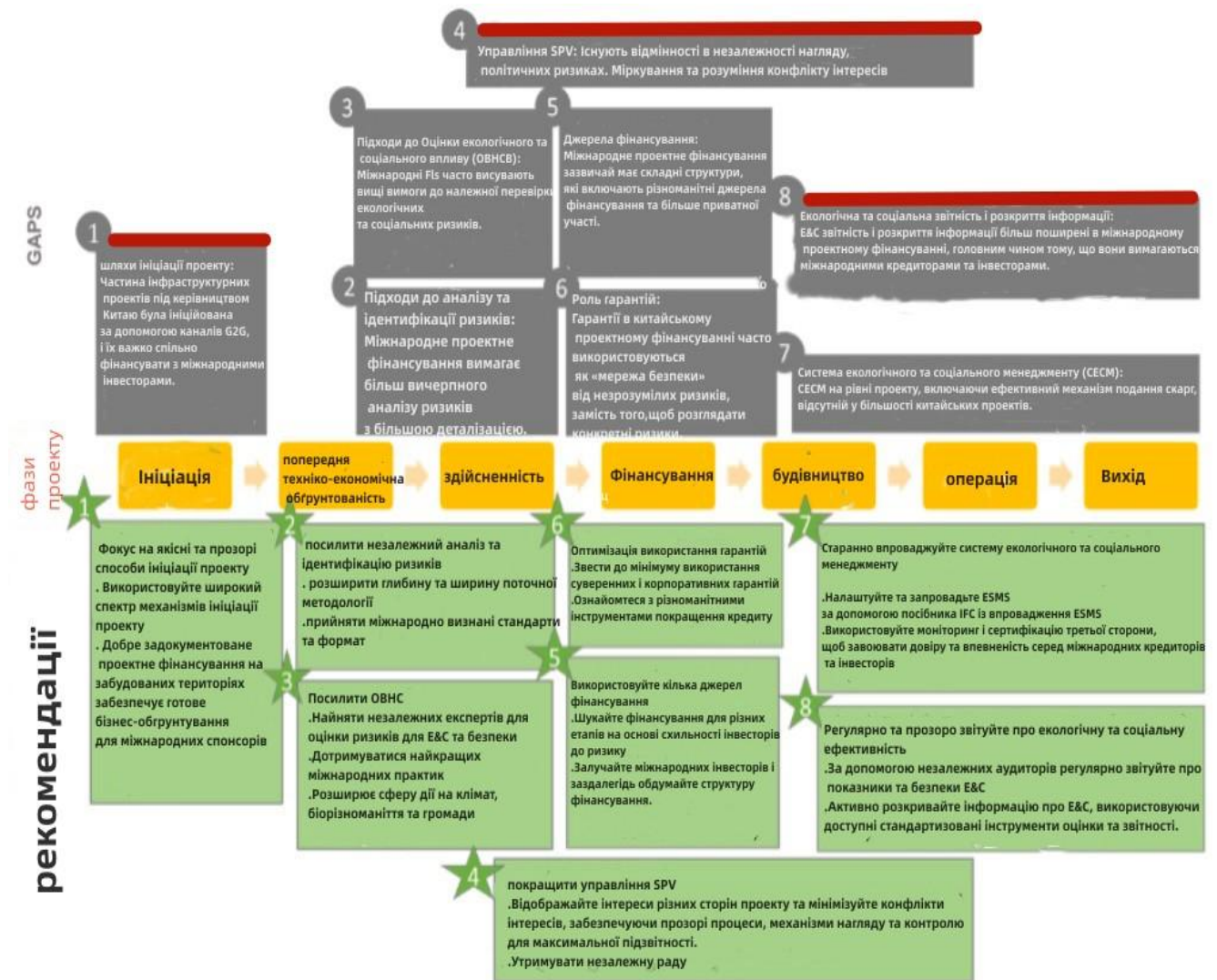


Рис. П.1. Прогалини та відмінності між китайським та міжнародним проектним фінансуванням

Додаток Р

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

У наукових фахових виданнях України:

1. Чжоу В. Геостратегія глобалізації «Один пояс, Один шлях» для Китаю та країн, що знаходяться на цьому шляху. *Вчені записки. Збірник наукових праць*. 2021. Випуск 23(2). С. 117-135. URL: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.23.21.02.10.068.074 (1,58 д.а).
2. Чжоу В., Руденко-Сударєва Л. Економічний базис інвестиційної взаємодії КНР з Індією як потенційним партнером у площині реалізації ініціативи «Один пояс, Один шлях». *Вісник Хмельницького національного університету Серія: «Економічні науки»*. 2022. №6. Т. 3. С.94-101 [https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6\(1\)-14](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6(1)-14), URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/?p=15126> (0,89 д.а., особисто автору – 0,45 д.а.: проведені аналітичні оцінки міждержавних відносин між КНР та Індією в різні періоди, виявлено і охарактеризовано дуалістичність характеру взаємин цих країн).
3. Чжоу В. Роль ресурсної бази в забезпеченні успішної реалізації євразійської стратегії КНР. *Вісник ОНУ імені І.І.Мечникова*. 2022. Вип.3(93). Т. 27. С. 32-38 URL: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-93-6> (0,78 д.а).
4. Чжоу В. Чинники та мотиви формування й трансформації Євразійської стратегії Китаю. *Вчені записки. Збірник наукових праць*. 2022. Вип. 27(2). С. 62-73. URL: https://doi.org/10.33111/vz_kneu.27.22.02.07.047.053 (0, 85 д.а).
5. Mozgovyy O., Rudenko-Sudarieva L., Shevchenko Yu., Yatsenko O., Zhou W. Factors for choosing of investment models by asian companies in the implementation area of global business initiatives. *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*. 2023. Volume 2(49), 149–162. <https://doi.org/10.55643/fcaptp.2.49.2023.4000>. URL: <https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/4000/3835>. (1,33 д.а., особисто автору – 0,8 д.а.: задано алгоритм виконання розрахунків впливу чинників, виконано добірку емпіричних аналітичних даних).

У наукових періодичних виданнях інших держав:

6. Zhou Wenliang, She Xianning.Yidai Yilu beijingxia zhongguo yu wukelan jianli ziyou maoyiqu de qianjing fenxi [Аналіз перспективи створення зони вільної торгівлі між Китаєм та Україною на тлі ініціативи «Один пояс, Один шлях»]. *New Silk Road. China*. 2023.Vol. 9. № 303 (15). Р. 8-10. (0, 3 д.а., особисто автору – 0,2 д.а.: розраховано зміни різних показників після створення зони вільної торгівлі).

В інших виданнях:

7. Чжоу В., Хвостенко Д.О. Зарубіжні маркетингові стратегії китайських компаній. *Китаєзнавчі дослідження*. 2020. Вип. 2. С. 83-92. URL: <https://doi.org/10.51198/chinesest2020.02.083> (0,77 д.а., особисто автору – 0,65 д.а.: проведено дослідження стратегії міжнародного бізнесу китайських підприємств у контексті глобальної економічної інтеграції).
8. Чжоу В. «Чорні лебеді» економіки кризових явищ. *Сучасні кризові явища в економіці та проблеми облікового, контрольного та аналітичного забезпечення управління підприємством: зб. тез доп. XII Міжнар. наук-практ. конф.*, 26-27 черв. 2020 р. Луцьк: ІВВ Луцького НТУ, 2020. С. 168- 170. (0,15 д. а.)
9. Чжоу В. Суть китайської стратегії «Один пояс, Один шлях». *Theoretical and practical aspects of modern scientific research: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with*

Proceedings of the I International Scientific and Practical Conference. April 30. 2021. Seoul-Vinnytsia: Case Co., Ltd. & European Scientific Platform, 2021. Vol. 1. P.22-26 (0,4 д. а.)

10. Чжоу В. Наслідки пандемічного стресу для економіки КНР та контрзаходи для відновлення економічного зростання. *Perspectives of world science and education*. Abstracts of the 10th International scientific and practical conference. June 17-19. 2020. CPN Publishing Group, Osaka, Japan. 2020. P. 174-183. (0,61 д. а.)

11. Чжоу В. Роль китайських інвестицій в Європі. *Actual trends of modern scientific research. Abstracts of the 3rd International scientific and practical conference*. September 13-15. 2020. MDPC Publishing. Munich, Germany. 2020. P. 196-203. (0,49 д. а.)

12. Чжоу В. Співробітництво КНР та ЄС: інвестиційна складова стратегій економічного розвитку. *Priority directions of science and technology development*. Abstracts of the 5th International scientific and practical conference. January 24-26. 2021. SPC — Sci-conf.com.ua. Kyiv, 2021. P. 1673-1678. (0,22 д. а.)

13. Чжоу В., Хвостенко Д.О. Торгово-інвестиційні заходи та міжнародні інвестиційні режими у регіональних торговельно-комерційних угодах. *Results of modern scientific research and development*. Proceedings of the 1st International scientific and practical conference. April 4-6. 2021. Barca Academy Publishing. Madrid, 2021. P.499- 507. (0,32 д. а., особисто автору – 0,25 д. а.: виконано дослідження нових можливостей торгівлі та інвестицій у рамках регіональних торгових угод RCEP, CPTPP та USMCA, з'ясовуючи їх вплив на управління та інвестиційну політику).

14. Хвостенко Д. О., Чжоу В. Сучасна модель соціально-економічного розвитку Китаю, приклад для України. *Китайська цивілізація: традиції та сучасність: зб. тез. доп. XIV Міжнар. наук. конф.*, 5 лист. 2020 р. Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 435-440. (0,3 д. а., особисто автору – 0,10 д. а.: проаналізовано наявні моделі розвитку Китаю, визначено ключові складові еволюціонуючої моделі розвитку Китаю на які варто звернути увагу Україні).

15. Хвостенко Д. О., Чжоу В. Порівняння фінансової системи України та Китаю в аспекті соціально-економічного розвитку. *Китайська цивілізація: традиції та сучасність: зб. тез. доп. Міжнар. наук. конф.* 24 лист. 2021 р.. Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2021. С. 292-295. (0,14 д. а., особисто автору – 0,07 д. а.: проаналізовано особливості фінансової системи КНР, порівняння її з українською системою).

Додаток С

山西省财政税务专科学校

Shanxi Finance & Taxation College

Address: No. 25, Qianfeng South Road, Wanbolin District, Taiyuan City, Shanxi Province, China

Telephone: 15536685520

Email: 471015219@qq.com

To the Specialized Academic Council

Act

On the implementation of the results of the dissertation research

ZHOU WENLIANG

on the topic "Transnational investment models of the Eurasian strategy of the People's Republic of China"

by specialty – 292– International economic relations

The dissertation work of Zhou Wenliang, a PhD at Vadym Hetman Kyiv National University of Economics, on the topic "Investment transnational models of the Eurasian strategy of the People's Republic of China" is devoted to the study of the choice of entry mode for transnational investments by Chinese enterprises within the framework of the "The Belt and Road" initiative.

The dissertation analysis the issues of the "The Belt and Road" regarding development cooperation between China and countries along the "The Belt and Road", as well as trade, investment, and the entry mode of large Chinese enterprises in countries along the "The Belt and Road" since the initiative was launched. Large-scale foreign investments and the choice of appropriate methods of cross-border entry into markets of potential investment interest have a decisive influence on the success of large Chinese enterprises in the context of the development and implementation of this project. The dissertation selects enterprise factors and host country factors that affect the entry mode of transnational investment by Chinese enterprises and analysis them accordingly. It also develops measures to address them.

The results and proposals of the research, which were applied in the Research Activities at Shanxi Finance and Taxation College

- Summarization of the current investment trends of Chinese enterprises in countries along the Belt and Road
- Comparison whether Chinese enterprises choose cross-border M&A or greenfield investment as their entry mode
- Selected various enterprise factors and host country factors that affect the entry mode of China's transnational investment and create a mathematical model.
- Receiving realistic proposals for Chinese enterprises investing abroad.

Dean of Institute of Finance

Shi Yue

« 7 » March . 2023



**ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
«ФІНАНSOBA КОМПАНІЯ «ЮКРЕЙН САНШАЙН ФІНТЕХ
КО. ЛТД»**

ЄДРПОУ 43604560 Тел.: +380633719705 e-mail: frank991296414@gmail.com

Адреса: 04080, м. Київ, вул. Олексія Терьохіна, будинок 4

До спеціалізованої вченої ради

Довідка

**Про впровадження результатів дисертаційної роботи
аспіранта Київського національного економічного університету
імені Вадима Гетьмана
Чжоу Венляна**

«Інвестиційні транснаціональні моделі євразійської стратегії КНР»

Вих. № 8а Від 28 листопада 2022 року

Цією довідкою підтверджується використання окремих здобутків, пропозицій та рекомендацій аспіранта Чжоу Венляна, отриманих під час дисертаційного дослідження за темою «Інвестиційні транснаціональні моделі євразійської стратегії КНР», в практичній діяльності ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ФІНАНСОВА КОМПАНІЯ «ЮКРЕЙН САНШАЙН ФІНТЕХ КО. ЛТД»

Зокрема, наукові результати дослідження здобувача наукового ступеня PhD Чжоу Венляна, а саме, інформацію про вплив внутрішніх та зовнішніх факторів на інвестування транснаціональних китайських компаній було використано для розробки та адаптації стратегій інвестування ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ФІНАНСОВА КОМПАНІЯ «ЮКРЕЙН САНШАЙН ФІНТЕХ КО. ЛТД» в контексті глобального ринку та динаміки міжнародних відносин.

Зокрема, основуючись на аналізі аспіранта Чжоу Венляна, було прийнято рішення використовувати модель злиття та поглинання (M&A) для інвестицій в потенційні країни, що входять до маршруту BRI. Це дозволило компанії максимізувати синергетичні переваги, використовувати існуючу інфраструктуру, інвестиційні проекти та придбані активи, тим самим сприяючи розвитку місцевого бізнесу та економіки.

Загалом, наукові результати та рекомендації Чжоу Венляна зробили значний вклад у розробку та виконання наших інвестиційних стратегій, сприяючи стабільному розвитку компанії у міжнародному просторі.

Директор

ТОВ «ФІНАНСОВА КОМПАНІЯ
«ЮКРЕЙН САНШАЙН ФІНТЕХ КО. ЛТД»

Артюхов М.В.



Товариство з обмеженою відповідальністю**«БОСЕ(ГОНКОНГ)КО.,ЛІМІТЕД»**

ЄДРПОУ 40977562

Тел.: +380950038715

e-mail: guoyongfeng@boce.cn

Адреса: вул. Троїцько-Кирилівська (Олексія Терьохіна), 4, м. Київ, 04080.

*До спеціалізованої вченої ради***Довідка****про впровадження результатів дисертаційної роботи****Чжоу Веньлян****«Інвестиційні транснаціональні моделі євразійської стратегії КНР»****в практику діяльності Товариство з обмеженою відповідальністю****«БОСЕ(ГОНКОНГ)КО.,ЛІМІТЕД»***Вих. № 120 Від «3» травня 2023 року*

Повідомляємо, що представлені висновки, результати та пропозиції в рамках проведеного Чжоу Веньлян дисертаційного дослідження на тему «Інвестиційні транснаціональні моделі євразійської стратегії КНР» були використані в діяльності компанії Товариство з обмеженою відповідальністю «БОСЕ(ГОНКОНГ)КО.,ЛІМІТЕД» стосовно питання інвестицій шляхом транскордонного злиття та поглинання «Українського банку реконструкції та розвитку».

Зроблено висновки щодо впливу на успіх фінансової взаємодії транснаціональних китайських компаній з країною-реципієнтом що можуть бути цікавими для потенційного інвестування.

У діяльності компанії для підготовки матеріалів робочих нарад та Плану розвитку на 2022-2026 роки були застосовані наступні матеріали дослідження:

- Георетичні моделі фінансового забезпечення реалізації стратегічної ініціативи КНР
- Систематизація чинників економічного розвитку китайських підприємств та України як приймаючої країни та вибрано відповідний спосіб початкових інвестицій;
- Корпоративні транснаціональні моделі реалізації глобальних стратегічних бізнес-ініціатив китайських корпорацій
- Застосування цифрових фінансів щодо використання цифрових технологій і платформ для надання інвестиційних послуг і підтримки для країн уздовж «Один пояс, один шлях».

Директор

ТОВ «БОСЕ(ГОНКОНГ)КО.,ЛІМІТЕД»

ЯНЬ Дуншен