

23. Informácie pre ľudí, firmy a organizácie ochotné pomôcť (2022). *Kto pomôže Ukrajině*. URL: <https://ktopomozeukrajine.sk/> (in Slovak).
24. R.Fico šéfku EK informoval, že nová vláda SR nebude vojensky podporovať Ukrajinu (2023). *Úrad vlády Slovenskej republiky*, 26.10.2023. URL: <https://www.vlada.gov.sk/rfico-sefku-ek-informoval-ze-nova-vlada-sr-nehude-vojensky-podporovat-ukrajinu/?csrt=14496314570093203318> (in Slovak).
25. Vládní návrh zákona (2022). *Senát Parlamentu ČR*. URL: <https://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/dokumenty?action=schuze&value=6917> (in Czech).
26. Pomoc Ukrajině (2022). *Donio*. URL: <https://www.donio.cz/pomocukrajine> (in Czech).
27. Financial support to Ukraine (2022). *Economic and Financial Affairs Council*. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/ecofin/2022/12/06/>.
28. Political Declaration 1/2022. (III. 10.) of the National Assembly of Hungary on the war between Russia and Ukraine (2022). URL: [https://www.nato-pa.int/download-file?filename=/sites/default/files/2022-03/Politikai%20Nyilatkozat\\_EN.pdf](https://www.nato-pa.int/download-file?filename=/sites/default/files/2022-03/Politikai%20Nyilatkozat_EN.pdf).
29. Ferenc, B., András, M. (2022). Ukrainian refugees aren't too eager to stay in Hungary, and the state isn't too keen on encouraging them to do so. *Telex*. URL: <https://telex.hu/english/2022/05/11/ukrainian-refugees-arent-too-eager-to-stay-in-hungary-and-the-state-isnt-too-keen-on-encouraging-them-to-do-so>
30. Hungary Has Helped More Than 530,000 Ukrainian Refugees. (2022). *Embassy of Hungary Pristina*. URL: <https://pristina.mfa.gov.hu/eng/news/hungary-has-helped-more-than-530000-ukrainian-refugees>

Матеріал надійшов до редакції 15.09.2023 р.

УДК 327.8

**Володимир Мельничук,**

аспірант кафедри міжнародних відносин,

Національний університет «Острозька академія»,

[volodymyr.melnychuk@oa.edu.ua](mailto:volodymyr.melnychuk@oa.edu.ua)

ORCID ID: 0000-0002-5622-1895,

DOI 10.29038/2524-2679-2023-03-149-164

## ІНТЕРЕСИ ТА ПРАКТИЧНІ ЦІЛІ «ПОЯСУ Й ШЛЯХУ» КНР У КРАЇНАХ ЄС

У статті досліджено інтереси та позиції ЄС і КНР щодо реалізації ініціативи «Пояс і Шлях». Особливу увагу приділено вивченню конкретних дій та заяв сторін, які ілюструють підходи до ведення зовнішньої політики й укладання зовнішньоекономічних зв'язків з іншими державами. Визначено відмінності

в цьому питанні та рівень їх конфліктогенності, який впливає на перебіг утілення проєкту. Оцінено базові принципи інвестування ЄС та КНР як одного з основних інструментів побудови торговельних шляхів через треті держави. Виявлено потенційні загрози від входу китайського капіталу в логістичну структуру Європейського Союзу, реакції на них урядів держав і наддержавних структур. Акцентовано на економічній активності КНР у державах-членах ЄС та інших країнах Європи як індикатора інтересів Китаю в регіоні. Проаналізовано реакцію європейської спільноти на різних рівнях на діяльність КНР у Європі й вплив цієї реакції на подальший розвиток ініціативи.

У результаті дослідження було зроблено висновок, що інтереси та позиції ЄС і КНР щодо реалізації ініціативи «Пояс і Шлях» не лише відрізняються, а й часто стають причиною конфліктів. Активність китайського капіталу в Європі має на меті не тільки збільшення пропускну здатності ключових логістичних вузлів, але й установа контролю над ними в різний спосіб, що призводить до дестабілізації у регіоні. ЄС законними шляхами блокує реалізацію експансіоністських планів Китаю, а це зумовлює сповільнення втілення проєкту. Крім того, вплив зовнішніх факторів, таких як російсько-українська війна, вплив США на безпекову ситуацію в Європі, світова геополітична криза, ставлять під сумнів реалізацію проєкту загалом. Водночас очевидною є зацікавленість Китаю в поступовому вході на європейський ринок, що потенційно призведе до нових викликів у майбутньому.

**Ключові слова:** Європейський Союз, Китайська Народна Республіка, «Пояс і Шлях», конфлікт інтересів, світова торгівля, боргова залежність, економічна експансія.

**Melnychuk Volodymyr,**  
National University «Ostroh Academy»,  
ORCID ID: 0000-0002-5622-1895

### **INTERESTS AND PRACTICAL GOALS OF THE «BELT AND ROAD» OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA IN THE EU COUNTRIES**

The article examines the interests and positions of the EU and the People's Republic of China regarding the implementation of the «Belt and Road» initiative. Particular attention is paid to the study of specific actions and statements of the parties, which illustrate approaches to conducting foreign policy and establishing foreign-economic relations with other states. The differences in this issue and the level of their conflictogenicity are determined. Which affects the course of project implementation. The basic principles of investment by the EU and the People's

Republic of China are evaluated as one of the main tools for building trade routes through third countries. Potential threats from the entry of Chinese capital into the logistics structure of the European Union, the reactions of state governments and supranational structures to them have been identified. Emphasis is placed on the economic activity of the People's Republic of China in EU member states and other European countries as an indicator of China's interests in Europe. The reaction of the European community at various levels to the activities of the People's Republic of China in Europe and the influence of this reaction on the further development of the initiative were analyzed.

As a result of the study, it was concluded that the interests and positions of the EU and the People's Republic of China regarding the implementation of the «Belt and Road» initiative not only differ, but often become the cause of conflicts. The activity of Chinese capital in Europe aims not only to increase the capacity of key logistics hubs but also to establish control over them in various ways, which leads to destabilization in the region. The EU legally blocks the implementation of China's expansionist plans, and this causes a slowdown in the implementation of the project. In addition, the influence of external factors, such as the Russian-Ukrainian war, the influence of the United States on the security situation in Europe, and the global geopolitical crisis cast doubt on the implementation of the project as a whole. At the same time, China's interest in gradually entering the European market is obvious, which will potentially lead to new challenges in the future.

**Key words:** European Union, People's Republic of China, Belt and Road, conflict of interests, world trade, debt dependence, economic expansion.

## 1. ВСТУП

**Постановка проблеми.** Світові глобалізаційні процеси зумовлюють розширення політичних та економічних зв'язків між державами, які раніше мало контактували через своє географічне положення. Транскордонна й регіональна співпраця стає лише основою великих логістичних систем, які формують світові торговельні потоки. Одним із потенційно найбільших торговельних шляхів у світі може стати «новий Шовковий шлях» у межах ініціативи КНР «Пояс і шлях» або «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) – комплексу транспортних, інфраструктурних та виробничих об'єктів, який має на меті спростити й збільшити обсяги торгівлі між КНР та країнами Європи. Цей проект має на меті збільшити торговельний обіг не тільки між ЄС та КНР, але й іншими державами протягом усього торговельного шляху, що може докорінно змінити розстановку сил на всьому континенті.

Реалізація ініціативи є потенційно найбільшим зовнішньоекономічним проєктом КНР, який може суттєво збільшити вплив Китаю у світі. Однак КНР та ЄС мають кардинально різні підходи до розвитку партнерських відносин, що може стати основним конфліктогенним чинником у питанні узгодження позицій сторін щодо розвитку ініціативи, а тому загрожує інтересам Китаю. Особливу увагу потрібно звернути на конфлікт цінностей як основи конфронтації підходів до зовнішньої співпраці ЄС, який надає перевагу встановленню партнерських відносин та інтенсивному розвитку, з одного боку, і Китаю, який покладається на розширення геополітичної зони впливу та екстенсивний розвиток – з іншого.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченням питання інтересів ЄС та КНР у контексті реалізації ініціативи ОПОШ займалися такі дослідники, як Т. Баркін і А. Васовіч, Д. Гласс, Ф. Умба, Р. Стандіш та А. Чапл й інші. У публікаціях дослідників Е. Браттберга та Е. Соула представлено характеристику зміни підходу ЄС до реалізації ініціативи в результаті оцінки дій Китаю в Європі. Ф. Гіретті в низці своїх праць вивчала питання можливості та наслідків спроб КНР отримати контроль над великими європейськими портами Трієсту й Генуї. Ж. Мінгхао досліджувала вплив реалізації ініціативи на двосторонні відносини КНР і ЄС. Р. Сіелкер та Е. Кауфманн вивчали стан і потенційні наслідки реалізації ініціативи ОПОШ для Європи. С. Такер вивчала оцінку діяльності КНР державами-членами НАТО в Європі в контексті результатів саміту організації у 2022 р. Ц. Вен, Х. Ма, Т. Чої та Дж. Шо оцінювали вплив ініціативи «Один пояс, один шлях» на вибір торгових маршрутів Китай–Європа.

**Мета статті** – дослідження інтересів та цілей КНР у реалізації ініціативи ОПОШ, засновуючись на їхніх офіційних заявах, конкретних діях, здійснених у цьому напрямі, та їх наслідках.

**Методика дослідження.** Основою дослідження є системний підхід, застосування якого в поєднанні з методом абстрагування має на меті систематизувати діяльність заяви й дії КНР і китайських компаній у контексті реалізації ініціативи «Пояс і шлях». Застосування методу порівняння покликане дослідити різні підходи, стратегії, методи та засоби реалізації зовнішньої політики ЄС та КНР у двосторонніх відносинах і на міжнародній арені. Історико-прогностичний підхід покликаний спрогнозувати подальшу трансформацію двосторонніх відносин на основі ретроспективи. За допомогою загальнонаукових методів (насамперед аналізу, синтезу, індукції, дедукції й логічного методу) вивчаються окремі

явища, події та процеси, що стосуються зовнішньої політики Європейського Союзу й Китайської Народної Республіки та необхідні для досягнення мети цієї статті.

## **2. РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Президент КНР Сі Цзіньпін у 2013 р. представив ініціативу «Один пояс, один шлях» в Університеті Назарбаєва в Казахстані, окреслюючи інтереси економічної експансії Китаю в Азії та Африці. Однак лише у 2015 р. ОПОШ представлено в Європі під час візитів Сі Цзіньпіна до Франції, Італії, Німеччини та Бельгії. Ініціатива має на меті створення «нового Шовкового шляху» – переосмисленого торговельного шляху з Китаю до Європи, який повинен складатися з двох напрямів: сухопутного (через країни Центральної Азії, Близького Сходу, Південної та Східної Європи) і морського (через Південно-східну Азію, Індійський океан до Середземного моря).

Це був сприятливий час для представлення ініціативи, оскільки Європа у 2013 р. все ще відчувала наслідки глобальної економічної кризи 2008–2009 рр. План Юнкера, який передбачав роль інвестицій як основного інструменту подолання наслідків кризи та подальшого розвитку ЄС, був сприятливим підґрунтям для входу китайських компаній на європейський ринок. Основним об'єктом інтересу КНР стала Італія, яка була однією з держав, які найбільше постраждали від економічної кризи, та головувала на той час у Раді Європи. Народний банк Китаю почав придбання двох відсотків важливих італійських фірм ще у 2014 р., а саме ENI, ENEL, Fiat Chrysler, Telecom Italia, Generali та Mediobanca [1, с. 110–114], [2]. Після початку входу китайських інвестицій Pew Research Center повідомив про швидке покращення ставлення європейської громадськості до Китаю: кількість позитивних відгуків зростає на 14 % в Італії, 6 % у Німеччині та 3 % у Франції. Після оголошення планів на співпрацю КНР та ЄС у межах ініціативи ОПОШ Великобританія, Німеччина, Франція й Італія першими приєдналися до Банку інфраструктурних інвестицій (АІІ), китайського багатостороннього банку, який був тісно пов'язаний з ініціативою ОПОШ [3]. Ця подія означала визнання європейською спільнотою Китаю як глобального гравця та бажаного партнера в питанні економічної співпраці.

Передусім ЄС в ініціативі ОПОШ цікавить розвиток транспортного сполучення в межах двох великих транспортних напрямів, які назвали «Новий Євразійський сухопутний міст» і «Морський шовковий шлях», які

повинні з'єднатись у єдину систему, що призведе до збільшення обсягів торгівлі між державами, уключеними в цю систему, а також зниження транспортних витрат і, як наслідок, здешевшення продукції. Залізнична мережа, що з'єднує заводи по всій Європі, тягнеться аж до Лондона, яку також називають «швидкісною смугою до Європи». Морський шовковий шлях входить у Європу через Південний Схід до порту Пірей у Греції та Трієста в Італії. Крім того, політика Китаю щодо Арктики містить амбіції щодо розвитку Полярного Шовкового шляху, який би з'єднався з Європою через Північне море.

Розвиток наземного сполучення буде активнішим у Центральній та Східній Європі, наприклад у Німеччині, Польщі й Чехії. Залізничні перевезення є дорожчими, ніж морські, однак мають вищий рівень безпеки, що є ще більш важливим аспектом ОПОШ. Із погляду обсягу та вартості торгівлі, Середземномор'я й Південна Європа є ключовими судноплавними шляхами в межах ініціативи. Одним із таких прикладів є порт Афін Пірей у Греції, який був придбаний на 67 % найбільшою державною судноплавною компанією Китаю Cosco [4]. Крім того, Китай інвестував понад п'ять мільярдів доларів у розширення цього порту, а також уклав угоду з Угорщиною щодо будівництва швидкісного залізничного сполучення, яке потенційно могло б залізничне та морське сполучення в перевантажувальну станцію, надаючи товарам із КНР широкий доступ до ринків Центральної та Східної Європи [5]. Такі кроки викликали занепокоєння Європейської комісії, оскільки Угорщина не пройшла процедуру публічного тендеру на високошвидкісний поїзд, як це передбачено правилами державних закупівель ЄС.

Крім того, КНР у 2012 р. сформував ініціативу 17+1 у Будапешті, яку також використовує для просування ОПОШ. Першочерговим завданням платформи оголошено співпрацю сторін у сфері культури, туризму, освіти, співпраці аналітичних центрів та недержавних організацій. Проте її основним напрямом є лобювання інвестицій у країни ЄС, а також Албанію, Сербію, Чорногорію, Боснію й Македонію. Відповідно до Меморандуму про взаєморозуміння, підписаного в межах цього формату, державна установа підписує лист про наміри, який погоджується співпрацювати з Китаєм у той чи інший спосіб. Однак, починаючи з пандемії COVID-19, цей формат зазнав значного спаду активності й не є значним фактором впливу на двосторонні та багатосторонні відносини, проте є прикладом намірів КНР співпрацювати з різними державами в різних форматах для підвищення залученості Китаю в європейський економічний і фінансовий простір [6].

Китайська сторона постійно заявляє про вигідність участі в ініціативі для всіх сторін, серед інших – у питаннях розвитку інфраструктури, створення нових робочих місць, обміну технологіями та ін. Проте економічна співпраця з КНР пропонує й багато ризиків, які можуть мати як економічні, так і політичні наслідки. Паралельно зі зростанням боргів держав Південної і Східної Європи перед КНР риторика ЄС погіршується. Основними сумнівними аспектами співпраці офіційний Брюссель визначає зростання заборгованості країн ЄС через способи отримання кредитів і підтримки від Китаю, політичні ризики, які протистоять європейським демократичним цінностям, низькі екологічні стандарти та стандарти безпеки, а також небезпеки розпаду ЄС із погляду прихильників і ворогів. BRI [7].

Дослідження потенційних переваг та ризиків одержання інвестицій із Китаю виявило моделі банківського кредитування позбавлені як економічної доцільності, так і потенційної привабливості для клієнтів. На основі цього також зроблено висновок про те, що саме ці чинники стали причиною того, що багато проєктів, у які інвестували китайські юридичні особи, так і не були завершені повністю. Досить часто обговорення позик відбувається таємно й на двосторонній основі, що виходить поза рамки економічної та фінансової політики ЄС. Окрім того, такі кредити зазвичай забезпечуються заставами у вигляді прав на великі інфраструктурні чи виробничі об'єкти, такі як заводи, порти, шахти чи орендовані території під потреби КНР [8].

Гучними справами в короткостроковій перспективі стали дискусії навколо портів Генуї та Трієст, контрольні пакети акцій у яких хотів отримати Китай. Попри те, що в результаті цього не відбулося, потрібно зауважити, що чи не єдиним фактором стримування є зобов'язання держав-членів ЄС перед самою організацією проводити відкриті тендери, а, як свідчить випадок із побудовою швидкісної залізниці в Угорщині, цей фактор може мати обмежену ефективність у деяких ситуаціях [9].

Важливим фактором є й те, що підвищена активність КНР у питанні придбання європейських компаній чи оренди важливих інфраструктурних та виробничих об'єктів викликає невдоволення не лише з боку інституцій ЄС, а й місцевих партій та громадян держав-членів. Яскравим прикладом є вже згадана вище Італія, у якій ще станом на середину 2023 р. порушувалося питання про вихід з ініціативи ОПОШ повністю, а основним аргументами стали потенційні ризики та низька вигідність участі за умов, коли Китай не отримує бажаного контролю всередині держави [10].

Ще одним фактором впливу КНР у Європі за допомогою інвестицій є підхід до оцінки проєктів із підходом, відмінним від підходу ЄС. Інституції Європейського Союзу схильні інвестувати в проєкти, реалізація яких призведе до розвитку економіки, створення робочих місць, не матиме значного негативного впливу на довкілля, тощо. Китай у цьому контексті націлений на реалізацію проєктів із використанням китайської робочої сили, ігноруванням впливу на довкілля або отримання контролю над підприємствами чи територіями іншої держави в процесі реалізації проєкту чи як забезпечення невиконаних кредитів. Прикладом цього є Чорногорія, яка зверталася до ЄС із проханням профінансувати проєкт із побудови магістралі від прибережного міста Бар до Белграда в Сербії. ЄС відмовився фінансувати цей проєкт з огляду на невеликий трафік та складні умови побудови в гірські місцевості, оскільки населення Чорногорії становить менше ніж 700 тис. осіб, а отже, ці інвестиції було важко окупити. Однак КНР у 2014 р. погодилися побудувати транспортну магістраль у рамках ОПОШ [11].

У 2022 році завершено лише частину шляху від Смоковаца біля Подгориці до Матешево поблизу Колашина, а сам проєкт становить близько чверті всього зовнішнього боргу Чорногорії [12]. У травні 2021 р. МВФ заявив, що країна не може більше брати позик для завершення проєкту. Потрібно зауважити, що 70 % робочої сили на проєкті становлять китайці, що суперечить заявам про сприяння працевлаштуванню в приймаючих країнах і сприяє виходу капіталу з держави. Поміж тим National Public Radio оприлюднили копію між Чорногорією та китайським банком-кредитором Export-Import, у якому зазначено, що банк матиме право на конфіскацію землі в Чорногорії, якщо кредит не буде виплачено вчасно, однак цю землю не буде використано для військових чи дипломатичних цілей [13].

Станом на 2023 р. Чорногорія все ще гостро потребує фінансової допомоги від партнерів та міжнародних організацій. Хоча ЄС неодноразово заявляв, що не допомагатиме виплачувати кредит, узятий у третьої сторони, у 2021 р. офіційний Брюссель заявив про плани допомогти Чорногорії через німецький Реконструкційний кредитний банк, Французьке агентство розвитку та італійський інвестиційний банк Cassa Depositi e Prestiti [12]. Попри проблеми, які виникли внаслідок співпраці Чорногорії з Китаєм, Чорногорія не відкидає можливості розвитку майбутніх проєктів за фінансування КНР, що може призвести до нових фінансових викликів у майбутньому, а отже, ще більше дестабілізувати ситуацію Європі та створювати сприятливе підґрунтя для експансії КНР у цій частині світу [14].



Інтерес КНР у фінансуванні Чорногорії та створенні її боргової залежності від Китаю полягає також і в тому, що Чорногорія є одним із пріоритетних кандидатів на вступ до ЄС (очікується, що це відбудеться у 2025 р.). Також важливим фактором є те, що Чорногорія розміщена на узбережжі Адриатичного моря, тобто одному з транспортних шляхів ОПОШ. Крім того, Чорногорія є членом НАТО, а тому досить вагомим є занепокоєння щодо того, що держава потрапить під вплив Китаю та буде змушена передати деякі державні активи, що напряму загрожує НАТО, зважаючи на нестабільність у відносинах між Заходом і КНР в останні роки. За таких умов КНР зможе отримати плацдарм для розширення впливу в Європі не лише шляхом укладання угод і надання кредитів, а цілком територіально. Потрібно також зауважити, що Чорногорія не єдина країна Балканського регіону, яка наближається у відносинах до Китаю, це ж стосується Сербії, економічна й політична залежність якої від КНР лише зростає.

У зв'язку з наведеним вище, бачення ЄС ініціативи ОПОШ змінюється: ініціатива 17+1 не виправдала очікувань, результативність спільних проєктів у рамках ініціативи має низькі результати або ж узагалі негативні для ЄС, а багато проєктів було зупинено, відкладено або скасовано. У 2020 р. спецслужби Латвії назвали КНР «загрозою західним цінностям», посиляючись на порушення прав уйгурської меншини в Китаї. Поміж тим Литва відкрила тайванське представництво в ЄС під назвою Тайвань, а не Тайбей, що суперечить політиці «Одного Китаю» і є конфліктогенним чинником у відносинах між сторонами [15], [16]. Водночас треба зауважити, що низка європейських країн дотримується думки, що ОПОШ потрібно підтримувати та розвивати, серед них – Угорщина, Сербія та Греція, тобто держави, схильні до збільшення свого зовнішнього боргу й отримання кредитів на умовах, які не вимагають спрямування отриманих коштів на розвиток внутрішньої економіки.

Окрему увагу звернемо на активну співпрацю Угорщини з Китаєм. Політика чинного прем'єр-міністра Угорщини Віктора Орбана «Відкриття на Схід» передбачає розвиток відносин КНР, у тому числі в межах ініціативи ОПОШ. Серед найконтroversійніших рішень у цьому напрямі стала згода Віктора Орбана побудувати перший китайський університет Фудань у Європі. Ця подія викликала широкий резонанс не лише в політичних колах, а й також серед угорського народу, що спричинило хвилю протестів [17]. Опитування серед угорців виявило широке занепокоєння тим, що університет сприятиме просуванню китайської культури та ідеології, а також може створити умови, за яких Угорщина стане зоною зіткнення інтересів США та КНР у Європі [18].

У зв'язку з активізацією КНР у Європі, у червні 2022 р. на саміті НАТО в Мадриді серед основних питань була загроза експансії Китаю і його інтересів для держав-учасниць НАТО. Серед найбільших загроз учасники саміту визначили також і економічний чинник, наголошуючи на тому, як саме КНР використовує інвестиції та кредитування задля поширення свого впливу. Тому погоджено скласти спеціальну стратегію протидії КНР до 2022 р. [19]. Навіть у 2023 р. на саміті у Вільнюсі другим за важливістю питанням після російсько-української війни стояло протистояння інтересам КНР, однак уже з огляду на реальні ризики наростання конфронтації у зв'язку з наростанням напруженості навколо Тайваню, який загрожує вибухом нового військового конфлікту на політичній карті світу. Водночас спікер китайської місії в ЄС заявив, що підсумкове комюніке саміту «сповнене повторюваної риторики, що відбиває менталітет часів холодної війни та ідеологічну упередженість» [20].

Подібні тенденції спостерігаємо також і в інших форматах. Прикладом цього стало створення ініціативи Build Back Better for the World (B3W). Метою проєкту є утвердження західного способу ведення бізнесу за акцентом на прогресивному трудовому законодавстві в країнах, які потребують розвитку інфраструктури. Ця ініціатива об'єднуватиме США, партнерів із G7, а також приватні компанії та інші сторони, зацікавлені в транскордонних інвестиціях. Основними пріоритетами діяльності ініціативи є захист навколишнього середовища, протидія корупції, вільне поширення інформації та захист інтелектуальної власності, відповідальне фінансування проєктів, які не призводять до надмірного зростання заборгованості. Фактично, діяльність B3W об'єднує всі погляди, які сформувались у процесі наростання конфронтації різних держав світу з економічною експансією КНР у межах реалізації ініціативи ОПОШ [21].

Ще одним конфліктогенним чинником між КНР та ЄС є те, що Китай усе ще визнають країною, що розвивається, а тому може не дотримуватись екологічних норм, які мають навіть менше виробництво й ВВП, але визнані розвиненими країнами. Суперечність полягає в тому, що згадана вище особливість дозволяє КНР укладати угоди з побудови виробничих й інфраструктурних об'єктів, які забруднюють навколишнє середовище як під час функціонування, так і на етапі будівництва. Це стало однією з причин того, що конгрес США ухвалив рішення визнавати Китай розвиненою країною в контактах із нею [22]. Відбулося це 3 березня 2023 р., незадовго до візиту спеціального представника США з питань

клімату Джона Керрі до Пекіну 18 липня 2023 р. [23]. Попри досягнутий консенсус щодо напрямів співпраці під час цього візиту, а також хвилі аномальної спеки у різних частинах світу, під час яких відбувалася зустріч, лідер Китаю Сі Цзіньпін заявив, що КНР має намір зменшити викиди вуглецю до 2030 р. та стати повністю вуглецево-нейтральною країною до 2060 р., однак робитиме це своїм шляхом, незалежно від інших. Таку заяву цілком можна розглядати як спосіб ухилення від домовленостей задля збереження екстенсивного росту економіки без витрат на підвищення екологічних стандартів, що відповідає загальній економічній моделі КНР [24].

Потрібно також зазначити, що активна експансія Китаю в Європі має великою мірою децентралізований характер. Участь в ініціативі для низки китайських провінцій і компаній є об'єктом боротьби, що є каталізатором їхньої активності в питанні розширення впливу в межах ініціативи. Із самого початку історії ОПОШ у 2013–2014 рр. офіційний Пекін намагається дистанціюватися від прямого контролю над компаніями, залученими до реалізації ініціативи. Так китайський уряд створив умови для економічної експансії, а юридичні особи (державні й недержавні) як виконавці змагаються за можливість отримати найбільшу вигоду в цих умовах. Однак китайська влада постійно змінює умови підтримки компаній на провінцій, дійових осіб, фактично дозволяє й забороняє їм брати участь у реалізації ініціативи. Водночас офіційний Пекін не контролює своїх виконавців у їхній зовнішній діяльності, таким чином мотивуючи до активної економічної експансії без установаження обмежень [25].

Крайнім і найбільшим викликом для реалізації ОПОШ, з огляду на інтереси ЄС та КНР, стала російсько-українська війна. Зважаючи на те, що офіційний Пекін прийняв переважно нейтральну сторону в конфлікті, а ЄС з іншими країнами так званого Заходу підтримують Україну, можна очікувати все більшого наростання розбіжностей між західними демократіями та авторитарними режимами, одним із яких є режим КНР.

Крім того, війна вже стала причиною того, що контейнерні перевезення з Китаю до Європи через Росію припинилися через дію санкцій, оскільки компанія Maersk зупинила бронювання залізничних вантажних перевезень через РФ. Це означає, що близько половини логістики Залізничного шовкового шляху припинено, а тому всі економічні здобутки, досягнуті в умовах розвитку логістичної інфраструктури в ініціативі ОПОШ, втратили своє значення [26].

### 3. ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Із вищевикладеного ми можемо зробити висновок, що інтереси та цілі КНР у реалізації ініціативи ОПОШ полягають у збільшенні впливу в Європі із застосуванням «м'якої сили», тобто економічної й культурної експансії, отримання контролю над ключовими інфраструктурними та виробничими об'єктами на торговельних шляхах, тощо. Ця стратегія має успіх у державах, які не входять до ЄС або ж мають складний економічний стан чи уряди, які намагаються створити опозицію наднаціональним інституціям.

Ускладнює ситуацію також і загальний підхід до реалізації проектів у межах ОПОШ – КНР пропонує не лише вигідні кредити без додаткових умов, окрім застави, на відміну від ЄС, але й також і використовує китайську робочу силу, що сприяє відтоку капіталу та не створює додаткових робочих місць у країнах-членах об'єднання. Додатковим чинником є те, що КНР часто ігнорує екологічні норми, а це суперечить європейським цінностям і викликає супротив на різних рівнях європейського суспільства. Важливим фактором є також і те, що КНР намагається поширити свій вплив і на культурний, освітній та науковий простір Європи, що не відповідає інтересам ЄС. Поглибленню суперечностей сприяла й російсько-українська війна, яка розвинула конфронтацію між демократичними та авторитарними державами на фоні глобальної економічної та військово-політичної кризи.

За підсумками дослідження можливо зробити прогноз, за яким перспективи реалізації ОПОШ, відповідно до тенденцій віддалення інтересів КНР та ЄС від консенсусу, видаються негативними. Китай зацікавлений у розвитку ініціативи винятково на своїх інтересах, тобто в отриманні власної вигоди в різних сферах, незважаючи на дестабілізацію та втрату контролю європейськими державами на їхніх власних територіях. Водночас ЄС займає протекціоністську позицію, яка лише посилилася в умовах російсько-української війни, а тому підвищення інтересу серед європейської політичної більшості (принаймні в самому ЄС) не передбачається. Перспективними для Китаю залишаються країни Балканського півострова, які не входять до ЄС, а також Греція й Угорщина, що розвивають свої відносини з КНР усупереч спільній політиці ЄС, а тому саме ці держави перебувають у зоні ризику потрапити в залежність від Китаю та стати плацдармом для поширення китайського впливу в Європі.

На нашу думку, станом на 2023 р. існує низка умов, відповідно до яких реалізація ініціативи «Один пояс, один шлях» неможлива в її

оригінальному вигляді. Найімовірнішим є варіант виконання проекту як логістичної структури від КНР до кордонів ЄС, але без узяття під контроль Китаєм транспортної інфраструктури всередині об'єднання. Однак проєкт може сприяти геополітичній експансії КНР до кордонів Європейського Союзу, що лише частково задовольняє інтереси Китаю. Водночас європейська спільнота зіткнеться з потужним економічним конкурентом, що послабить провідну позицію об'єднання в регіоні та вимагатиме переосмислення зовнішньополітичної стратегії ЄС у цьому напрямі.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Minghao, Z. (2016). The belt and road initiative and its implications for China-Europe relations. *The International Spectator*, 51(4), 109–118.
2. Sanderson, R. (2014). China Swoops in on Italy's Power Grids and Luxury Brands. *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/1bd60160-4496-11e4-bce8-00144feabdc0>
3. How Countries View China. (2020). *Pew Research Center's Global Attitudes Project*. URL: <https://www.pewresearch.org/global/2014/07/14/chapter-2-chinas-image/>
4. Asian Infrastructure Investment Bank: France, Germany and Italy Said to Join. (2015). *Guardian News and Media*. URL: <https://www.theguardian.com/world/2015/mar/17/asian-infrastructure-investment-bank-france-germany-and-italy-said-to-join>
5. Glass, D. Cosco Shipping RAISES Stake in Piraeus Port to 67%. (2021). *Seatrade Maritime*. URL: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/cosco-shipping-raises-stake-piraeus-port-67>
6. Sielker, F. & Kaufmann, E. (2020). The Influence of the Belt and Road Initiative in Europe. Taylor & Francis. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21681376.2020.1790411>
7. Brattberg, E. & Soula, E. (2018). Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative. *Carnegie Endowment for International Peace*. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536>
8. What 100 Contracts Reveal about China's Development Lending (2021). *The Economist Newspaper*. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2021/03/31/what-100-contracts-reveal-about-chinas-development-lending>
9. Ghiretti, F. (2021). The Belt and Road Initiative in Italy: The Ports of Genoa and Trieste. *Istituto Affari Internazionali (IAI)*. URL: [https://www.academia.edu/48866657/The\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_in\\_Italy\\_The\\_Ports\\_of\\_Genoa\\_and\\_Trieste](https://www.academia.edu/48866657/The_Belt_and_Road_Initiative_in_Italy_The_Ports_of_Genoa_and_Trieste)
10. Italy to hold talks with China about exiting Belt and Road Initiative (2023). *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/5666fcde-2a5d-4af0-927c-ab971517554d>
11. Barkin, T. & Vasovic, A. (2018). Chinese 'Highway to Nowhere' Haunts Montenegro. *Reuters*. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX>
12. Jankovic, S., Standish, R., & Tuhina, G. (2021). Montenegro Getting European Help to Refinance Its MASSIVE China Debt. *Radio Free Europe Radio Liberty*. URL: <https://www.rferl.org/a/montenegro-china-debt-eu-assistance-refinance-1-billion-motorway/31322151.html>

13. Schmitz, R. (2021). How a Chinese-Built Highway Drove Montenegro Deep Into Debt. *NPR*. URL: <https://www.npr.org/2021/06/28/1010832606/road-deal-with-china-is-blamed-for-catapulting-montenegro-into-historic-debt>

14. Standish, R. & Chapple A. (2023). A Journey Along Montenegro's \$1 Billion Chinese-Built Highway. *RadioFreeEurope*. URL: <https://www.rferl.org/a/montenegro-billion-dollar-chinese-highway/32217524.html>

15. Kobierski, L. (2020). Latvia's Intelligence about China. *Warsaw Institute*. URL: <https://warsawinstitute.org/latvias-intelligence-china/>

16. Taiwan to Open Diplomatic Facility in Lithuania, Angering China. (2021). *DW*. URL: <https://www.dw.com/en/taiwan-to-open-diplomatic-facility-in-lithuania-angering-china/a-58566875>

17. Standish, R. & Keller-Alant, A. (2022). What's Next For China's Fudan University Campus In Hungary? *RadioFreeEurope*. URL: <https://www.rferl.org/a/hungary-orban-china-fudan-budapest/31888800.html>

18. How Orbán's Eastern Opening Brought Chinese Spy Games to Budapest. *Direkt36*. URL: <https://www.direkt36.hu/en/kemjatszmatat-hozott-budapestre-orban-kinai-nyitasa/>

19. Tucker, S. (2022). 2022 NATO Summit: China High on the Agenda. *Stimson Center*. URL: <https://www.stimson.org/2022/2022-nato-summit-china-high-on-the-agenda/>

20. NATO Summit Takes Aim at China. (2023). *The Diplomat*. URL: <https://thediplomat.com/2023/07/nato-summit-takes-aim-at-china/>

21. G7 Adopts Infrastructure Plan to Rival China's Belt and Road Strategy (2021). *South China Morning Post*. URL: <https://www.scmp.com/news/world/europe/article/3137097/g7-leaders-adopt-build-back-better-world-plan-rival-chinas-belt>

22. У США схвалили рішення позбавити Китай статусу «країни, що розвивається». (2023). *UKRINFORM*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3688351-u-ssa-sh-valili-risenna-pozbaviti-kitaj-statusu-kraini-so-rozviwaetsa.html>

23. США проти Китаю – Спецпредставник Штатів із питань клімату прокоментував візит у Пекін. (2023). *ZN.ua*. URL: <https://zn.ua/ukr/usa/spivpratsja-u-borotbi-zi-zminoju-klimatu-mozhe-dati-novij-start-vidnosinam-vashinhtona-i-pekina-predstavnik-ssha.html>

24. Зміна клімату – Сі Цзіньпін каже, що Китай йтиме власним шляхом зі скорочення викидів. (2023). *ZN.ua*. URL: <https://zn.ua/ukr/china/kitaj-bude-jti-vlasnim-shljakhom-skorochennja-vikidiv-vuhletsju-si-na-tli-vizitu-v-pekina-predstavnika-ssha-z-pitan-klimatu.html>

25. Jones, L., & Zeng, J. (2019). Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis. *Third World Quarterly*, 40(8), 1415–1439.

26. Umbach, F. (2022). Future of China's Belt and Road Initiative. *GIS Reports*. URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>

## REFERENCES

1. Minghao, Z. (2016). The belt and road initiative and its implications for China-Europe relations. *The International Spectator*, 51(4), 109–118.

2. Sanderson, R. China Swoops in on Italy's Power Grids and Luxury Brands. (2014) *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/1bd60160-4496-11e4-bce8-00144feabdc0>

3. How Countries View China. (2020). *Pew Research Center's Global Attitudes Project*. URL: <https://www.pewresearch.org/global/2014/07/14/chapter-2-chinas-image/>

4. Asian Infrastructure Investment Bank: France, Germany and Italy Said to Join. (2015). *Guardian News and Media*. URL: <https://www.theguardian.com/world/2015/mar/17/asian-infrastructure-investment-bank-france-germany-and-italy-said-to-join>
5. Glass, D. Cosco Shipping RAISES Stake in Piraeus Port to 67 %. (2021). *Seatrade Maritime*. URL: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/cosco-shipping-raises-stake-piraeus-port-67>
6. Sielker, F. & Kaufmann, E. (2020). The Influence of the Belt and Road Initiative in Europe. *Taylor & Francis*. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21681376.2020.1790411>
7. Brattberg, E. & Soula, E. (2018). Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative. *Carnegie Endowment for International Peace*. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536>
8. What 100 Contracts Reveal about China's Development Lending. (2021). *The Economist Newspaper*. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2021/03/31/what-100-contracts-reveal-about-chinas-development-lending>
9. Ghiretti, F. (2021). The Belt and Road Initiative in Italy: The Ports of Genoa and Trieste. *Istituto Affari Internazionali (IAI)*. URL: [https://www.academia.edu/48866657/The\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_in\\_Italy\\_The\\_Ports\\_of\\_Genoa\\_and\\_Trieste](https://www.academia.edu/48866657/The_Belt_and_Road_Initiative_in_Italy_The_Ports_of_Genoa_and_Trieste)
10. Italy to hold talks with China about exiting Belt and Road Initiative. (2023). *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/5666fcde-2a5d-4af0-927c-ab971517554d>
11. Barkin, T. & Vasovic, A. (2018). Chinese 'Highway to Nowhere' Haunts Montenegro. *Reuters*. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX>
12. Jankovic, S., Standish, R., & Tuhina, G. (2021). Montenegro Getting European Help to Refinance Its MASSIVE China Debt. *Radio Free Europe Radio Liberty*. URL: <https://www.rferl.org/a/montenegro-china-debt-eu-assistance-refinance-1-billion-motorway/31322151.html>
13. Schmitz, R. (2021). How a Chinese-Built Highway Drove Montenegro Deep Into Debt. *NPR*. URL: <https://www.npr.org/2021/06/28/1010832606/road-deal-with-china-is-blamed-for-catapulting-montenegro-into-historic-debt>
14. Standish, R. & Chapple A. (2023). A Journey Along Montenegro's \$1 Billion Chinese-Built Highway. *RadioFreeEurope*. URL: <https://www.rferl.org/a/montenegro-billion-dollar-chinese-highway/32217524.html>
15. Kobierski, L. (2020). Latvia's Intelligence about China. *Warsaw Institute*. URL: <https://warsawinstitute.org/latvias-intelligence-china/>
16. Taiwan to Open Diplomatic Facility in Lithuania, Angering China. (2021). *DW*. URL: <https://www.dw.com/en/taiwan-to-open-diplomatic-facility-in-lithuania-angering-china/a-58566875>
17. Standish, R. & Keller-Alant, A. (2022). What's Next For China's Fudan University Campus In Hungary? *RadioFreeEurope*. URL: <https://www.rferl.org/a/hungary-orban-china-fudan-budapest/31888800.html>
18. How Orbán's Eastern Opening Brought Chinese Spy Games to Budapest. *Direkt36*. URL: <https://www.direkt36.hu/en/kemjatszmatat-hozott-budapestre-orban-kinai-nyitasa/>
19. Tucker, S. (2022). 2022 NATO Summit: China High on the Agenda. *Stimson Center*. URL: <https://www.stimson.org/2022/2022-nato-summit-china-high-on-the-agenda/>

20. NATO Summit Takes Aim at China. (2023). *The Diplomat*. URL: <https://thediplomat.com/2023/07/nato-summit-takes-aim-at-china/>

21. G7 Adopts Infrastructure Plan to Rival China's Belt and Road Strategy (2021). *South China Morning Post*. URL: <https://www.scmp.com/news/world/europe/article/3137097/g7-leaders-adopt-build-back-better-world-plan-rival-chinas-belt>

22. The US approved the decision to deprive China of the status of a «developing country». (2023). *UKRINFORM*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3688351-u-ssa-shvalili-risenna-pozbaviti-kitaj-statusu-kraini-so-rozvivaetsa.html> (in Ukrainian).

23. USA vs. China – US special representative on climate issues commented on the visit to Beijing. (2023). *ZN.ua*. URL: <https://zn.ua/ukr/usa/spivpratsja-u-borotbi-zi-zminoju-klimatu-mozhe-dati-novij-start-vidnosinam-vashinhtona-i-pekina-predstavnik-ssha.html> (in Ukrainian).

24. Climate change – Xi Jinping says China will go its own way to cut emissions. (2023). *ZN.ua*. URL: <https://zn.ua/ukr/china/kitaj-bude-jti-vlasnim-shljakhom-skorochennja-vikidiv-vuhletsju-si-na-tli-vizitu-v-pekini-predstavnika-ssha-z-pitan-klimatu.html> (in Ukrainian).

25. Jones, L., & Zeng, J. (2019). Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis. *Third World Quarterly*, 40(8), 1415–1439.

26. Umbach, F. (2022). Future of China's Belt and Road Initiative. *GIS Reports*. URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>

*Матеріал надійшов до редакції 05.09.2023 р.*

УДК 316.485.26:316.77

**Наталія Ніколаєнко,**

доктор політичних наук, професор,

керівник Навчально-наукового центру дослідження

гібридних загроз національної безпеки на Півдні України,

Національний університет кораблебудування

імені адмірала Макарова ,

ORCID ID: 0000-0002-2558-4749

DOI 10.29038/2524-2679-2023-03-164-172

## УКРАЇНА В СИСТЕМІ ЧОРНОМОРСЬКОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ

У статті визначено, що Чорноморський регіон перманентно опиняється у фокусі зіткнення стратегічних інтересів різних держав. Зазначається, що, з історичного погляду, Чорноморський регіон завжди був ареною економічного, політичного й культурного спілкування народів та цивілізацій і водночас складним вузлом суперечностей між блоками та країнами, а причини, що зумовлювали в минулому локальні конфлікти національного,