

DOI: [10.32702/2307-2105-2019.4.62](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.4.62)

УДК 339.9+339.5

*Т. М. Мірошниченко,  
викладач кафедри туристичного бізнесу та країнознавства  
Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна  
ORCID: 0000-0001-6114-4866*

## **СПІВПРАЦЯ КРАЇН ШОС В МЕЖАХ ПРОЕКТУ «ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС НА ВЕЛИКОМУ ШОВКОВОМУ ШЛЯХУ»**

*Tetiana Miroshnychenko  
Teacher of the Department of Tourism Business and Country Studies  
V. N. Karazin Kharkiv National University*

### **COOPERATION OF SCO COUNTRIES IN THE FRAMEWORK OF THE PROJECT “ECONOMIC BELT ON THE GREAT SILK ROAD”**

*Показано, що ЕПВШШ – не перший проект відродження сухопутного Великого шовкового шляху, запропонований за останні роки. Економічний проект нового Шовкового шляху є продовженням Китайської інтеграційної політики в рамках ШОС. Обґрунтовується, що ЕПВШШ просувається керівництвом КНР як мегапроект посилення своїх геополітичних і гео економічних позицій на основі поглиблення багатосторонньої і комплексної взаємодії з країнами Євразії. В основу концепції покладено принцип «взаємної вигоди і спільного виграшу». КНР, маючи великі індустриальні, товарні і фінансові можливості, пропонує суміжним державам розширити торгово-економічне співробітництво, завдяки чому вони зможуть отримати для себе користь з економічного розвитку Китаю, а Китай – отримувати вигоду і підтримку від спільного з ними розвитку. Зроблено висновок про те, що китайський «Економічний проект нового Шовкового шляху» дасть новий імпульс розвитку багатосторонніх міжнародних угод у торговому і фінансовому секторі євразійського співробітництва, оскільки націлений на створення нового міжнародно-правового порядку в регіоні, нового простору торгівлі та інвестицій на основі євразійської валютно-фінансової системи розрахунків і фінансування в рамках розширення впливу Китаю через ШОС в азійському регіоні.*

*It has been shown that Economic Belt of the Great Silk Road (EBGSR) is not the first project of the revival of the Great Silk Road, proposed in recent years. An economic project of the new Silk Road is a continuation of China's integration policy within the framework of the SCO. It is substantiated that EBGSR is being promoted by the leadership of the China as a megaproject to strengthen its geopolitical and geo-economic positions on the basis of deepening multilateral and integrated cooperation with Eurasian countries. The basis of the concept is the principle of "mutual benefit and joint win". With great industrial, commodity and financial capabilities, the PRC offers the neighboring countries the opportunity to expand their trade and economic cooperation, thereby enabling them to benefit from the economic development of China, and China - to benefit from and*

*support for their joint development. The Chinese "silk" initiative relies heavily on the already established economic base of cooperation with the Central Asian countries in previous years. In the foreseeable future, China, which has huge investment potential, will take on an even more important role in the economic development of the SCO countries by continuing to provide large amounts of finance and implementing planned large-scale projects. At the same time, the joint construction and construction, based on the huge financial capabilities of the People's Republic of China new transport communications and objects of logistics in the territory of the Central Asian states promises serious benefits. The transport corridor connecting the Baltic Sea with the Pacific Ocean and Central Asia with the Indian Ocean and the Persian Gulf will increase the transport connectivity of the SCO space, will allow the economy and trade of partners with each other and with third countries to be fully realized, to realize the transit potential as fully as possible. and, accordingly, increase revenues from exports of transport services. It is concluded that the Chinese "Economic project of the new Silk Road" will give a new impetus to the development of multilateral international agreements in the trade and financial sector of Eurasian cooperation, since it seeks to create a new international legal order in the region, a new area of trade and investment based on the Eurasian currency -financial system of payments and financing in the framework of expanding China's influence through the SCO in the Asian region.*

**Ключові слова:** *Економічний проект нового Шовкового шляху; Шанхайська організація співробітництва; торгово-економічне співробітництво; інтеграційне об'єднання.*

**Key words:** *Economic Belt of the Great Silk Road; Shanghai Cooperation Organization; Trade and Economic Cooperation; Integration Association.*

**Вступ.** Ідею об'єднати зусилля і на основі інноваційних методів взаємодії створити «Економічний пояс Великого шовкового шляху» (ЕПВШШ) запропонував голова КНР Сі Цзіньпін у вересні 2013 р., а у жовтні 2013 року в Індонезії було озвучено аналогічну ініціативу для розвитку співпраці з країнами Південно-Західної, Південної та Південно-Східної Азії під назвою «Морський шовковий шлях XXI століття».

Слід пояснити, що історично Великий шовковий шлях як торгова магістраль був системою караванних доріг, яка з'єднувала Схід із Заходом протягом майже 18 століть (починаючи з II століття до н.е.). Він повністю припинив своє існування до XVI століття у зв'язку з розвитком мореплавання вздовж узбережжя Близького Сходу, Південної та Південно-Східної Азії, численними війнами, що не раз порушували цілісність маршруту. А Морський Шовковий шлях у середні віки пов'язував порти на узбережжі Китаю з Персією і Аравійським півостровом.

ЕПВШШ – не перший проект відродження сухопутного Великого шовкового шляху, запропонований за останні роки. Спробою активізації древнього торгового шляху, що з'єднує Схід і Захід, є програма міжнародного транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія «ТРАСЕКА». Влітку 1998 року дванадцять країн Кавказу і Центральної Азії (ЦА), за підтримки США, дійшли згоди щодо створення залізничного, морського, повітряного й автомобільного транспортного коридору з Китаю і Монголії до Європи. Але протягом останніх 16 років цей проект інтеграції у світову економіку держав ЦА і Кавказу через створення розгалуженої транспортної та комунікаційної мережі не отримав свого розвитку. Влітку 2011 року адміністрація Б. Обама оприлюднила концепцію «Нового шовкового шляху». Ініціатива передбачала створення інфраструктури, що зв'яже Центральну і Південну Азію через Афганістан і лібералізацію регіональної торгівлі. В межах програми було здійснено будівництво кількох автодоріг, мостів, електричних ліній і залізничної гілки на Мазарі-Шариф між Іраном і суміжними центрально-азійськими державами.

На відміну від американської програми китайський проект формування економічної зони «шовкового шляху» є більш грандіозним. Він охоплює широку горизонтальну смугу – від Тихого океану до Європи, включаючи в себе держави Південної і Центральної Азії, Закавказзя. Побудовою зони тісних відносин в економічній, політичній і гуманітарній сферах передбачається об'єднати 18 країн Євразії з населенням у 3 млрд осіб (понад 40% населення Землі). Проект включає всі країни-члени Шанхайської організації співпраці (ШОС), але в плані регіональної кооперації виходить далеко за межі цієї організації.

Відомі загальні контури сухопутного проекту. Передбачається, що північний коридор «шовкового шляху» (протяжністю 8,5 тис. км) пройде із Західного Китаю до Європи через Казахстан і далі через Оренбург до Санкт-Петербурга і Балтійського моря, від нього західна гілка піде через Білорусію і далі через Варшаву – до Берліну. Маршрут середнього коридору буде прокладений в Європу через країни Закавказзя (Азербайджан, Вірменія, Грузія, Абхазія і Південна Осетія) і Туреччину. Південний коридор пройде до Індійського океану через М'янму, Індію та Бангладеш в обхід Індокитаю.

**Аналіз попередніх досліджень.** Питання діяльності ШОС, особливо в останні роки, привертають увагу експертного та наукового співтовариства, а також аналітиків, перш за все в інших державах-членах ШОС. Основний масив робіт зачіпає проблеми інтеграції держав у зовнішньоекономічній діяльності, економічного співробітництва країн Центральної Азії [1-5]. У той же час недостатньо дослідженими залишаються питання розкриття проблеми співпраці в межах «Економічного поясу Великого шовкового шляху».

**Метою роботи** є дослідження теоретичних і практичних аспектів співпраці країн ШОС у межах «Економічного поясу Великого шовкового шляху».

**Матеріал і результати досліджень.** Економічний проект нового Шовкового шляху є продовженням Китайської інтеграційної політики в рамках ШОС. Шанхайська організація співробітництва (ШОС) - це регіональна міжнародна організація, заснована 15 червня 2001 рік на базі Декларації про створення Шанхайської Організації Співробітництва, членами якої є Росія, Китай, Казахстан, Киргизія, Таджикистан і Узбекистан, а з 2015 року Індія і Пакистан. Держави-члени ШОС, будучи по історичній природі багатонаціональними і багато конфесійними державами, розташовані в центрі Євразії на стику абсолютно різних цивілізацій. Тому вони зацікавлені в створенні в своєму оточенні нового міжнародного інтеграційного права, спрямованого на захист зон фінансово-економічної стабільності, взаєморозуміння, добросусідства, безпеки, інвестиційної активності і валютної стабільності відповідно з такими загально визнаними принципами міжнародного права як суверенна рівність держав (з якого випливає бюджетний суверенітет), їх територіальна цілісність, незастосування сили, невтручання у внутрішні справи держав (з якого випливає право на захист своїх фінансових ринків від криз), мирне вирішення міжнародних суперечок і конфліктів тощо.

ЕПВШШ просувається керівництвом КНР як мегапроект посилення своїх геополітичних і гео економічних позицій на основі поглиблення багатосторонньої і комплексної взаємодії з країнами Євразії. В основу концепції покладено принцип «взаємної вигоди і спільного виграшу». КНР, маючи великі індустриальні, товарні і фінансові можливості, пропонує суміжним державам розширити торгово-економічне співробітництво, завдяки чому вони зможуть отримати для себе користь з економічного розвитку Китаю, а Китай – отримувати вигоду і підтримку від спільного з ними розвитку.

З точки зору китайських експертів, формування ЕПВШШ передбачає:

- руйнування політичних бар'єрів між країнами і знаходження точок дотику інтересів шляхом обміну думками, консультацій і узгоджень з метою просування регіонального співробітництва;
- створення сучасної єдиної інфраструктури (транспортної, телекомунікаційної), що з'єднає Китай і Центральну Азію з Європою, – від Тихого океану до Балтійського моря;
- збільшення торговельних зв'язків і масштабів взаємної співпраці на основі створення сприятливих умов для торгівлі та інвестицій: обговорення і прийняття відповідного комплексу заходів з метою поступового зниження і потім повної ліквідації торговельних і інвестиційних бар'єрів між учасниками ЕПВШШ і полегшення завдяки цьому діяльності підприємств держав регіону;
- розширення використання національних валют у взаємних розрахунках для зниження валютних витрат, зміцнення спроможності до забезпечення власної фінансової безпеки і захисту національних економічних інтересів на міжнародній арені;
- розвиток культурних і гуманітарних зв'язків, взаєморозуміння і дружби між народами як надійної основи розгортання регіональної співпраці тощо [6].

Економічна зона буде формуватися по восьми напрямками («смугами»): транспорт, енергетика, торгівля, сільське господарство, туризм, інформаційне та науково-технічне співробітництво, безпеку і політична взаємодія [6]. Будівництво цих спеціальних «смуг» може просуватися одночасно, а також по черзі, залежно від ступеня зрілості умов, активності і сприйнятливості країн-учасниць. Відзначимо, що «спеціальні смуги» ЕПВШШ відповідають основним напрямкам співпраці, відбитим в документах ШОС.

Китайська «шовкова» ініціатива значною мірою спирається на вже створену в попередні роки економічну базу співробітництва з країнами ЦА. За останні роки КНР став провідним торговим партнером країн ШОС: займає перше місце у зовнішньоторговельному обороті Росії й Казахстану, друге у Киргизії й Узбекистану і третє – у Таджикистану. Стрімке зростання масштабів китайської економічної присутності в державах-учасницях стало можливим, у першу чергу, завдяки наданню партнерам цільових пільгових кредитів (під 2-5% із п'ятирічним відстроченням платежу) для реалізації проектів. Сьогодні Китай – це провідний кредитор держав ЦА і великий інвестор в їх економіку – переважно в енергетичний сектор, гірничодобувну галузь та інфраструктуру (транспортну, енергетичну). Розгортається створення потужної регіональної енергетичної системи, зорієнтованої на Китай. За фінансової участі КНР здійснені великомасштабні інфраструктурні проекти, що забезпечують транспортування вуглеводнів. Активно йде формування нової транспортної інфраструктури, що з'єднає Китай з регіоном ШОС і зарубіжними країнами. На території всіх учасниць ШОС створені спільні з КНР наукові та індустриальні парки, сільськогосподарські зони, видобувні і обробні підприємства.

У доступному для огляду майбутньому Китай, який володіє величезним інвестиційним потенціалом, займе ще більш важливе місце в економічному розвитку країн ШОС на основі продовження надання великих фінансових коштів, а також реалізації запланованих великомасштабних проектів. Держави Центральної Азії, перш за все, Киргизія і Таджикистан, розглядають продовження кредитно-інвестиційного співробітництва з КНР як найважливіший фактор соціально-економічного розвитку.

Поява ініціативи «Економічний пояс Великого шовкового шляху» продиктовано низкою взаємопов'язаних внутрішніх і зовнішніх причин. Проект спрямований на реалізацію економічних інтересів Китаю, що стрімко нарощує свою міць. Однак його часто називають проявом не тільки економічних, а й зовнішньополітичних амбіцій КНР – найбільшої економіки світу. ЕПВШШ логічно пов'язаний зі стратегією «Китайської мрії про відродження величі Китаю і китайської нації», націленої на побудову до 2021 р. (століття утворення КПК) «середньозаможного суспільства», а до 2049 року (століття утворення КНР) – «процвітаючої, сильної, демократичної, культурно розвиненої, гармонійної і сучасної соціалістичної країни».

Передбачається, що формування економічної зони Великого шовкового шляху дозволить Китаю:

- більш повно розкрити потенціал менш економічно розвинених північних і північно-західних територій – Нінся-Хуейського автономного і Синьцзян-Уйгурського автономного районів, провінцій Шеньсі, Ганьсу і Цинхай;

- зміцнити ресурсну базу, необхідну для подальшого підйому китайської економіки, за рахунок природних багатств Росії та географічно близького центрально-азійського регіону;

- забезпечити умови (шляхом створення зон вільної торгівлі) для безперешкодного просування китайських товарів на ринки країн, через які проходить «шовковий» шлях;

- сформувати більш короткі і безпечні маршрути доставки експортних та імпорتنих вантажів, перш за все вуглеводнів;

- підвищити регіональну безпеку, необхідну для динамічного і стабільного соціально-економічного зростання, з урахуванням загроз із сусідніх країн (радикалізація ісламу, тероризм, високий рівень соціальної напруженості тощо);

- поліпшити імідж Китаю в сусідніх державах шляхом популяризації китайських морально-етичних цінностей, просування освітніх проектів, фінансування різних культурних заходів [7].

Реалізація концепції побудови економічної «шовкової» зони розрахована на тривалий період часу – майбутні десятиліття. Успіх грандіозного проекту не гарантований: сьогодні цілий ряд політичних і економічних чинників перешкоджають досягненню домовленостей між країнами євразійського регіону, між Китаєм, з одного боку, державами Євразії і Росією, з іншого. Важкими питаннями, наприклад, є суттєве полегшення митних процедур і створення зон вільної торгівлі, гармонізація тарифів на перевезення вантажів та інші. Нестабільність у Центральній Азії, пов'язана із неврегульованими територіальними і етнічними проблемами, використанням трансграничних водних ресурсів, або відновлення збройних конфліктів у Афганістані та інші проблеми можуть обрушити струнку логістику «шовкового» проекту.

При цьому, спільне будівництво і облаштування з опорою на величезні фінансові можливості КНР нових транспортних комунікацій і об'єктів логістики на території країн ЦА обіцяє серйозні вигоди. Транспортний коридор, що з'єднує Балтійське море з Тихим океаном, а Центральну Азію з Індійським океаном і Перською затокою, підвищить транспортну зв'язаність простору ШОС, дозволить розвивати економіку і торгівлю партнерів один з одним і з третіми країнами, максимально повно реалізовувати транзитний потенціал і, відповідно, збільшити доходи від експорту транспортних послуг.

Для партнерів по ШОС є й ризики реалізації «шовкового» проекту, однією з цілей якого є прискорення створення зон вільної торгівлі для забезпечення безперешкодного взаємного обміну товарами, послугами і капіталами між Китаєм і країнами, розташованими на основних напрямках торгових комунікацій Піднебесної. Повне митне роззброєння учасниць ШОС може поставити хрест на планах створення сучасних виробництв з високою доданою вартістю, реіндустріалізації пострадянських країн, які нині програють конкурентну боротьбу із більш дешевими китайськими промисловими товарами на внутрішньому та регіональному ринку. Імпорт китайських споживчих товарів і продовольства за відносно низькими цінами, як відомо, стримує розвиток (блокує відродження) аналогічних галузей промисловості в Росії і учасницях ШОС, в тому числі на рівні малих і середніх підприємств і, відповідно, збільшує дефіцит внутрішніх джерел господарського зростання.

Однак реалізація китайського проекту ще не почалася, вона розрахована на десятиліття, які країни-партнери по ШОС та ЄАЕС можуть використовувати для модернізації економік на основі проведення ефективної національної та загальної узгодженої промислової і сільськогосподарської політики в умовах забезпечення помірного рівня протекціонізму [8-9].

Питанням є і те, як міжнародна організація регіональної економічної інтеграції – Євразійський Економічний Союз буде поєднуватися з ЕПВШШ? Протиставлення цих двох проектів видається необґрунтованим через існуючі відмінності. «Шовкова» ініціатива не має на меті інтеграційного зближення, не спрямована на проведення скоординованої, узгодженої або єдиної політики в ряді галузей економіки, або створення міжнародної організації. Китайське керівництво розглядає ЕПВШШ як відкритий формат економічної взаємодії з використанням існуючих механізмів та організацій. Тобто пропонується механізм економічної координації з урахуванням інтересів, побажань і потреб усіх партнерів зі своїми національними центрами прийняття рішень. Утворення наднаціональної керуючої структури, яка існує в рамках ЄАЕС, цей проект не передбачає.

Відповідно до «шовковим» проектом створення «нового зразка» регіональної економічної кооперації буде проходити під егідою її ініціатора – Китаю, спираючись на величезні фінансові та технологічні можливості країни. Наслідком реалізації ЕПВШШ з'явиться зміцнення стану КНР як провідної економічної сили в регіоні Євразія. Розширення обсягів взаємної торгівлі в національних валютах (одна з цілей ініціативи)

робить цілком можливою перспективу перетворення юаня на регіональну резервну валюту, яка буде здатна потіснити позиції долара і євро [10]

Пропозиція Китаю щодо створення «Економічного пояса на Великому шовковому шляху» було прийнято і підтримано Шанхайською організацією співробітництва, про що свідчить резолюція Форуму ШОС (Бішкек, червень 2014 г.) [11]. В даний час китайська сторона активно працює над конкретизацією «шовкової» концепції із залученням великої кількості експертів: в КНР і зацікавлених державах проводяться конференції, симпозіуми та наукові форуми. З метою формування умов для реалізації проектів «Економічний пояс Великого шовкового шляху» і «Морський шовковий шлях ХХІ століття» засновано Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (АБІ) зі статутним фондом 100 млрд дол. США. Найбільшим його акціонером виступає Китай із часткою в капіталі до 50%. Меморандуми про взаєморозуміння зі створення АБІ підписали 22 азіатські держави. Азіатський банк інфраструктурних інвестицій може в перспективі скласти конкуренцію Азіатському банку розвитку, капітал якого становить 165 млрд дол. США, а 31% акцій належить США і Японії.) [12].

У листопаді 2014 р. Китай оголосив про створення Фонду розвитку Великого шовкового шляху в розмірі 40 млрд дол. США. Кошти Фонду будуть використані для фінансування проектів у сфері інфраструктури, освоєння природних ресурсів, індустріального співробітництва на території країн Центральної і Південної Азії, розташованих уздовж сухопутного і морського «шовкового шляху». Виділення Китаєм великих фінансових ресурсів свідчить про серйозність намірів реалізувати ідею відродження Великого шовкового шляху. У найкоротші терміни передбачається скласти плани дій на найближчі кілька років з конкретними цілями і термінами будівництва об'єктів інфраструктури, розробити дорожні карти.

Крім АБІ, важливим фактором формування євразійської валютно-фінансової інфраструктури є угода про створення в 2015 році в рамках Саміту ШОС-БРІКС в Уфі Банку «Розвиток» ШОС, який може стати аналогом Банку Розвитку БРІКС, створеного в 2014 році. На Саміті в Уфі китайськими представниками було відзначено, що створення Банку «Розвиток» ШОС є стратегічним заходом для розвитку багатостороннього співробітництва, яка допоможе створити власну платформу для фінансування організації ШОС. У становленні валютно-фінансової системи під егідою ШОС особлива роль належить таким валютно-фінансовим інститутам, як Фонд «Шовкового шляху» і Фонд «Економічного співробітництва Китай-Євразія», спрямованих на інвестиційні потреби держав-членів ШОС.

ШОС має величезне значення для забезпечення міжнародного економіко-фінансового правопорядку в євразійському регіоні. Спільне між ШОС і Економічним проектом нового Шовкового шляху в тому, що вони об'єднують держави, що мають як загальні, так і різні вектори стратегічних інтересів. Всі вони зацікавлені у формуванні через ШОС системи регіональної фінансової, інформаційної, інвестиційної та економічної безпеки і стабільності шляхом вироблення спільних підходів євразійських держав, що стосуються питань глобальної політики і стратегії в сфері фінансових ринків, торгівлі енергоресурсами, питань економічного, а також соціально-культурного характеру. Країни ШОС прагнуть за допомогою створюваних ними міжнародно-правових механізмів функціонування інтеграційних співтовариств до здійснення нових проектів світового масштабу і до створення повномасштабних зон вільної торгівлі, тим більше що Хартія ШОС передбачає в якості одного з напрямків співпраці поступове розширення зон вільного пересування не тільки товарів, але і капіталів, послуг і технологій.

Економічний проект ЕПНШШ є трансконтинентальною угодою, що базується на міжнародному праві ООН, праві держав євразійської інтеграції в рамках ШОС, БРІКС, принципах взаємної вигоди, історико-культурних традиціях, що мають стратегічну перспективу. Інвестиційні плани розвитку в рамках ЕПНШШ хоча і відповідають загальносвітовим тенденціям глобалізації, але відрізняються від американської «глобалізації» традиціями поваги суверенітету і тисячолітньою історією, що дає шанси для згуртування країн євразійського регіону, відновлення історичної спільності, розкриття їх економічного потенціалу

Стратегія ЕПНШШ кореспондується зі стратегією організації Азіатсько-Тихоокеанського Економічного Співробітництва (АТЕС), куди в даний час входять 21 країна, включаючи країни Тихоокеанського узбережжя, а критерієм членства є те, що учасник АТЕС є самостійною «економікою» і не обов'язково державою. Тому АТЕС використовує термін «економіки-учасниці», а не країни-члени, щоб звертатися до своїх членів. Один з результатів цієї умови полягає в тому, що АТЕС включає Тайвань. Офіційно Республіка Китай, бере участь також під назвою «Китайський Тайбей», поряд з Китайською Народною Республікою, а також «Гонконг», який вступив в АТЕС як британська колонія, але розглядається як спеціальний адміністративний район Китайської Народної Республіки. Тобто членство в АТЕС Китаю включає в себе три офіційних спостерігача: АСЕАН, Форум тихоокеанських островів і Тихоокеанський рада економічного співробітництва.

Лідери країн АТЕС активізують увагу щодо впровадження в національне право держав положень Сіднейської Декларації з проблем зміни клімату та енергетичної безпеки 2007 року, в якій проголошено загальна мета зниження енергоємності виробництва країн АТЕС до 2030 року на 25%. АТЕС прийняла на себе зобов'язання раціоналізувати обсяги і в середньостроковій перспективі поступово відмовитися від практики субсидування викопних видів палива, що заохочує марнотратне споживання.

АТЕС сконцентрувала свою міжнародну активність на реалізації програм надання життєво необхідних енергетичних послуг державам з обмеженими енергоресурсами, наголошуючи на необхідності: вживати заходів щодо стимулювання засобами міжнародного права поширення екологічно безпечних технологій, в тому числі за допомогою економічного і технічного співробітництва.

Економічний проект нового Шовкового шляху як і цілі АТЕС спрямований до нарощування потенціалів з обміну передовими технологіями в галузі енергетичної ефективності в цілях застосування більш чистих і енергоефективних технологій. АТЕС запропонувала не просто вирішувати локальні територіальні проблеми, а знайти і застосувати загальні підходи для вирішення подібних конфліктів між країнами співтовариства з урахуванням глобальних викликів XXI століття. Японія не раз демонструвала в АТЕС свій внесок в загальний економічний розвиток протягом останніх 30 років, коли вона створила одну з найбільш ефективних енергетик в світі.

**Висновки.** Таким чином, китайський «Економічний проект нового Шовкового шляху» дасть новий імпульс розвитку багатосторонніх міжнародних угод у торговому і фінансовому секторі євразійського співробітництва, оскільки націлений на створення нового міжнародно-правового порядку в регіоні, нового простору торгівлі та інвестицій на основі євразійської валютно-фінансової системи розрахунків і фінансування в рамках розширення впливу Китаю через ШОС в азіатському регіоні.

#### **Література.**

1. Allison R. Virtual Regionalism, Regional Structures and Regime Security in Central Asia // *Central Asian Survey*. 2008 (June). Vol. 27. No. 2. P. 185.
2. Jia Q. The Shanghai Cooperation Organization: China's Experiment in Multilateral Leadership // *Eager Eyes Fixed on Eurasia*. No. 16–2 / ed. by A. Iwashita. Sapporo : Slavic Research Center, 2007. P. 113–123.
3. Pan G. A New Diplomatic Model : A Chinese Perspective on the Shanghai Cooperation Organization // *Washington Journal of Modern China*. 2008. Vol. 9. Iss. 1. P. 57–58.
4. Болятко А.В. Проблемы стратегии развития Шанхайской Организации Сотрудничества // *Стратегия развития ШОС*. М. : ИДВ РАН, 2012. С. 18–32. [Boľ'atko A.V. Problemy strategii razvitiya Shankhaiskoy organizazii sotrudnichestva // *Strategiya razvitiya ShOS*. М. : IDV RAN, 2012. S. 18–32.]
5. Серебрякова Н.В. Шанхайская организация сотрудничества: многосторонний компромисс в Центральной Азии. М. : Инфо, 2011. С. 91. [Serebriakova N.V. Shankhaiskaya organizaziya sotrudnichestva: mnogostoronniy kompromiss v Zentralnoi Azii. М. : Info, 2011. S. 91.]
6. Великая шелковая полоса и Евразийский союз [Електронний ресурс]. URL : [www.news.putcorg/news/velikaja\\_shjolkovaja\\_polosa\\_i\\_evrazijskij\\_sojuz/2014-04-22-1703](http://www.news.putcorg/news/velikaja_shjolkovaja_polosa_i_evrazijskij_sojuz/2014-04-22-1703) (дата звернення 22.09.2018).
7. Китай выдвинул собственную программу переустройства Азии [Електронний ресурс]. URL: [www.szef.ru/index.php/ru/politica-i-geopolitica/proect/416-china-and-its-role-in-a-new-world-order/](http://www.szef.ru/index.php/ru/politica-i-geopolitica/proect/416-china-and-its-role-in-a-new-world-order/) (дата звернення 2.03.2019).
8. Довгаль О. А Протекціонізм і лібералізм у зовнішньоторговельних відносинах у процесі глобалізації економіки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра економ. наук : спец. 08.00.01 «Економічна теорія». Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2006. 35 с.
9. Довгаль О. А., Довгаль Г. В. Міжнародний технологічний поділ праці як синергетичний ефект глобалізації // *Академічний огляд*. 2008. № 2. С. 94–98.
10. Сыроежкин К. Концепция формирования «Экономического пояса на Шелковом пути»: Проблемы и перспективы [Електронний ресурс]. URL: [//www.ipp.kg/ru/news/2768/](http://www.ipp.kg/ru/news/2768/) (дата звернення 5.10.2018).
11. IX Форум ШОС: «Современные вызовы экономическому развитию региона» (июнь 2014 г.) [Електронний ресурс]. URL: [www/nisi.kg/uploads/jornal/Сборник%020ШОС- Final.pdf](http://www/nisi.kg/uploads/jornal/Сборник%020ШОС- Final.pdf) (дата звернення 22.02.2019).
12. Дергачев В. Кто будет владеть Евразией? Суперпроект века [Електронний ресурс]. URL: [/www.dergachev.ru/analit/The\\_Great\\_Silk\\_Road/](http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/) (дата звернення 5.10.2018).

#### **References.**

13. Allison, R. (2008), “Virtual Regionalism, Regional Structures and Regime Security in Central Asia”, *Central Asian Survey*, vol. 27, p. 185.
14. Jia, Q. (2007), “The Shanghai Cooperation Organization: China's Experiment in Multilateral Leadership Eager Eyes Fixed on Eurasia”, *Iwashita. Sapporo: Slavic Research Center*, vol 16-2, pp. 113-123.
15. Pan, G. (2008), “New Diplomatic Model: A Chinese Perspective on the Shanghai Cooperation Organization”, *Journal of Modern China*, vol 9, pp. 57-58.
16. Bolatko, A.V. (2012), *Problemy strategii razvitiya Shankhaiskoy organizazii sotrudnichestva* [Problems of the development strategy of the Shanghai Cooperation Organization], IDV RAN, Moscow, Russia.
17. Serebriakova, N.V. (2011), *Shankhaiskaya organizaziya sotrudnichestva: mnogostoronniy kompromiss v Zentralnoi Azii* [Shanghai Cooperation Organization: a multilateral compromise in Central Asia], Info, Moscow, Russia.
18. The Great Silk Strip and the Eurasian Union (2018), available at: <http://www/news.putcorg/news/velikaja> (Accessed 22 Sep 2018).
19. China has put forward its own Asia redevelopment program. (2019) available at: <http://www.szef.ru/index.php/ru/politica-i-geopolitica/proect/416-china-and-its-role-in-a-new-world-order/> (Accessed 2 Mar 2019).
20. Dovhal O.A. (2006), “Protectionism and liberalism in foreign trade relations in the process of globalization of the economy”, PhD. Thesis, Economic economy. V. N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, Ukraine.

21. Dovhal O. A. and Dovhal G. V. (2008), *Mizhnarodnyi tekhnolohichniy podil pratsi yak synerhetychnyi efekt hlobalizatsii* [International technological division of labor as a synergistic effect of globalization], Akademichnyi ohliad Kharkiv, Ukraine.
22. Syroezhkin, K. “The concept of the formation of the “Economic Belt on the Silk Road”: Problems and Prospects”, [online], vol. 8, available at: <http://www.ipp.kg/ru/news/2768/> (Accessed 5 Oct 2018).
23. IX Forum ShOS: “Modern challenges to the economic development of the region”, [online], vol. 9, available at: <http://www//nisi.kg/uploads/jornal> (Accessed 22 Feb 2019).
24. Dergachev, V “Who will own Eurasia? Super project century” [online], vol. 15, available at: [http://www.dergachev.ru/analit/The\\_Great\\_Silk\\_Road/](http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/) (Accessed 5 Oct 2018).

*Стаття надійшла до редакції 18.04.2019 р.*