

UDC 327(339)

BELT AND ROAD INITIATIVE: FORMATION OF THE CHINA-MYANMAR ECONOMIC CORRIDOR

P. Lenskyi

PhD (Politics),

First secretary, Embassy of Ukraine in Vietnam.

6B Le Hong Phong Str., Ba Dinh, Ha Noi, 110000, Viet Nam

p.lenskyi@ukr.net

The goal of the paper is to study the Chinese “Belt and Road Initiative”, first of all, in the context of its specific economic content and to analyze the prospects of the investment and trade economic policy of China in regard to the involved groups and countries. Myanmar is a key link in China’s geopolitical plans. It occupies a strategic geographical position between China and India, and connects Southeast Asia with South Asia. This article investigates the policy of the PRC leadership on building a new type of bilateral relations with the Asian country, the process of formation and implementation of the China-Myanmar economic corridor (CMEC), the challenges and problems that China faces when implementing “Belt and Road Initiative” on the example of CMEC. The research shows that China considers the territory of Myanmar, as well as other countries of the region, like a “section” of the “Belt and Road”. Implementation of projects within the framework of the Chinese initiative is carried out on the principles of general consultation, joint work and mutual benefit, consideration and integration of development strategies of all participating countries. In the future, the fulfilling of the China-Myanmar Economic Corridor will contribute to the economic development of not only China and Myanmar, but also will stimulate regional cooperation and strengthen mutual understanding between the cultures of all countries along the Belt and Road. At the same time, the successful implementation of CMEC will provide China a direct, land access to the Indian Ocean, which will significantly strengthen the Beijing’s position in the Indo-Pacific region, which has consistently and firmly entered in the realm of its priority interests.

Keywords: China, Myanmar, Chinese “Belt and Road Initiative”, China-Myanmar Economic Corridor, infrastructure investment, Indo-Pacific region

ІНІЦІАТИВА “ПОЯС ТА ШЛЯХ”: ФОРМУВАННЯ КИТАЙСЬКО-М’ЯНМАНСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО КОРИДОРУ

П. С. Ленський

2020 рік у міжнародному житті КНР розпочався з події, яка на тлі розгорнутої світовими засобами масової інформації кампанії навколо поширення епідемії коронавірусу в Китаї привернула увагу лише вузького кола експертів і спостерігачів. 17–18 січня ц. р. відбувся державний візит Голови КНР Сі Цзіньпіна до М’янми, колишньої Бірми. Виникає питання, чому в такий важкий для

країни час китайський лідер не змінив свій робочий графік та здійснив перший зарубіжний візит у поточному році до непримітної, невеликої країни Південно-Східної Азії?

Відносини КНР та М'янми мають бурхливе минуле. У 1990-х та 2000-х рр. Китай широко підтримував військовий режим у Бірмі, захищав його на міжнародних форумах, зокрема в ООН. Використовуючи тісні зв'язки з повстанськими та етнічними угрупованнями, що базуються вздовж кордону двох країн, Пекін і досі надає сприяння уряду М'янми у врегулюванні міжнаціональних і міжконфесійних конфліктів, що періодично виникають на теренах країни. У свою чергу, Найп'ідо традиційно висловлює підтримку територіальним претензіям КНР, передусім в акваторії Південно-Китайського моря. Разом із тим, незважаючи на тісну міждержавну взаємодію, очільники Китаю не жалували увагою країну – останній раз із державним візитом тут перебував Цзян Цземінь ще у 2001 році.

Стрімке зростання китайської економіки, що спостерігалось на початку цього століття, надало значний поштовх поглибленню торговельно-економічного співробітництва КНР із сусідніми країнами, у т. ч. з М'янмою. Китай був вкрай зацікавлений у диверсифікації маршрутів постачань енергоносіїв із Близького Сходу. У 2007 р. було досягнуто двосторонніх домовленостей стосовно інвестування китайською стороною низки проектів на території М'янми, зокрема, з будівництва глибоководного порту Кяокпу на узбережжі Індійського океану, газопроводу та нафтопроводу від вказаного порту до китайського міста Куньмін, греблі та гідроелектростанції Мійцоне та ін. Відповідні угоди були офіційно укладені у 2009 році під час візиту до М'янми тодішнього віце-президента КНР Сі Цзіньпіна. У 2013 році відбувся запуск газопроводу, а в 2017 році відкриття нафтотерміналу і трубопроводу, що, за оцінкою аналітиків, стало “однією з найбільших подій десятиліття у сфері світових потоків нафти” [Albert 2020, 36].

Демократичні реформи, що були впроваджені у М'янмі протягом 2012–2015 рр., вплинули і на стан двосторонніх стосунків між двома країнами, які вперше за останні 20 років зазнали певних ускладнень. Китайські інвестиції в окремі життєво важливі для економіки М'янми проекти були призупинені через конфлікт навколо будівництва греблі Мійцоне, що був ініційований міжнародними і місцевими правозахисними та екологічними організаціями під приводом загрози забруднення навколишнього середовища та економічної недоцільності. У подальшому підйом антикитайських настроїв у М'янмі зростав через звинувачення у захопленні земель, шкоді довкіллю, продажу ресурсів країни, а також підтримці Пекіном прокомуністичних повстанців, які діють на півночі країни.

Вагому роль у зовнішньополітичній переорієнтації нової влади у М'янмі зіграла і успішна реалізація адміністрацією колишнього президента США Б. Обами стратегії щодо “перебалансування сил в Азії”, яка була спрямована на стримування Китаю в Індо-Тихоокеанському регіоні [Pillsbury 2015, 18]. У М'янмі було відкрито посольство США, розпочали діяльність численні фонди та програми, основною метою яких було формування у місцевого населення прихильності до західних цінностей та створення проамериканського лобі.

На тлі політичної нестабільності та зростання антикитайських настроїв Пекін змінив лінію поведінки із сусідом, поєднуючи економічну доцільність зі стратегічними інтересами, тому вживав активних заходів для подальшого просування власних геополітичних амбіцій.

Слід зазначити, що китайські керівники приділяють підвищену увагу розвитку стосунків із М'янмою – країна займає стратегічне географічне становище між Китаєм та Індією, а також пов'язує Південно-Східну Азію з Південною Азією. У рамках китайської ініціативи “Пояс та Шлях” (“一带一路”, “Yīdài yīlù”), як інноваційної моделі регіонального співробітництва, положення М'янми є унікальним – це єдина країна, окрім Пакистану, яка є частиною як “Морського Шовкового шляху 21-го століття” (“21世纪“海上丝绸之路”, “Èrshíyī shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù”), так і “Економічного поясу Шовкового шляху” (“丝绸之路经济带”, “Sīchóu zhī lù jīngjì dài”), тобто сухопутної та морської ланок “Пояса та Шляху” відповідно.

У листопаді 2017 року під час зустрічі міністра закордонних справ КНР Ван Ї та держсекретаря (прем'єр-міністра) М'янми Аун Сан Су Чжі вперше було висунуто пропозицію про створення Китайсько-М'янманського економічного коридору. Планується, що КМЕК, довжина якого становить 1700 км, пролягатиме від міста Куньмін китайської провінції Юньнань, перетне китайсько-м'янманський кордон у містечку Мусе і продовжиться до Мандалая, другого за величиною міста М'янми, де розділиться на дві частини. Перша пролягатиме на захід до порту Кяукпо, що розташований у Бенгальській затоці, а інша – на південь до ділового центру країни міста Янгон. Маршрут проходить паралельно вже діючим газопровідним та нафтопровідним спорудам, які разом з іншими проектами отримали ребрендинг, будучи частиною китайської ініціативи “Пояс та Шлях”.

Для Пекіна Китайсько-М'янманський економічний коридор має важливе економічне та стратегічне значення. Сухопутний вихід до Індійського океану скорочує понад 5000 км відстані для транспортних перевезень Китаю в інші регіони світу. У перспективі введення в експлуатацію усіх сегментів КМЕК надасть можливість Пекіну розвивати інфраструктуру “Пояса та шляху” у різних напрямках. Зокрема, очікується, що КМЕК сприятиме торгівлі КНР з Африкою та Західною Азією, а також стимулюватиме економіку слаборозвиненої провінції Юньнань, яка межує з М'янмою. КМЕК стане першою частиною амбітного проекту в рамках китайської ініціативи зі створення Паназійської мережі, що поєднає Китай, Камбоджу, Лаос, М'янму, Таїланд, Малайзію та Сінгапур, де південно-китайському місту Куньмін відводиться роль центрального хабу. З точки зору стратегічних міркувань, КМЕК повинен посилити присутність Китаю в Індійському океані, а також значною мірою має послабити залежність від протоки Малакка та Південно-Китайського моря, що зменшить вразливість імпорту нафти та іншої торгівлі у випадку виникнення конфлікту.

У свою чергу уряд М'янми розглядає участь у китайській ініціативі “Пояс та Шлях” і КМЕК як можливість для країни модернізувати свою занедбану інфраструктуру, розширити торгівлю та створити робочі місця для бірманської молоді. На сьогодні, Китай є найбільшим торговельним партнером та інвестором М'янми. Імпорт із Китаю та експорт до Китаю становлять майже третину загального обсягу зовнішньої торгівлі країни. У 2019 році двостороння торгівля склала 17,7 млрд. доларів США, що перевищує річний показник на 28 відсотків. Китайські інвестиції до країни в 2019 році становили близько 4,8 млрд. доларів США, що трохи більше порівняно з 4,7 млрд. інвестицій роком раніше.

Слід зауважити, що наразі м'янманський уряд опинився у складних умовах, потрапивши під хвилю критики та осуд із боку міжнародної спільноти

через гуманітарну кризу, що виникла в результаті міжконфесійних сутичок у штаті Ракхайн, наслідком яких стала насильницька депортація до Бангладеш понад 700 тисяч мусульман з-поміж нацменшин. Водночас, у результаті невиразної, протекціоністської політики нової адміністрації США на чолі з Д. Трампом суттєво змінилася геополітична архітектура в Індо-Тихоокеанському регіоні у напрямку значного посилення позицій КНР. Втративши підтримку з боку США та опинившись у міжнародній ізоляції, уряд М'янми був вимушений знову звернутися до КНР за політичною та економічною підтримкою. Під час перебування у м. Пекін у 2017 році Аун Сан Су Чжі остаточно погодилася з пропозицією щодо створення Китайсько-М'янманського економічного коридору, розраховуючи на широку участь китайського бізнесу у розбудові країни.

Водночас, завдяки політичним і військово-дипломатичним зусиллям, передусім у справі забезпечення мирного процесу у М'янмі шляхом участі в організації переговорів із повстанськими угрупованнями, Пекіну вдалося отримати підтримку проєктів “Пояса та шляху” з боку м'янманських військових, які і досі залишаються вагомим політичним силою, зберігаючи значну частку в економіці країни через свій конгломерат Союзу економічних холдингів М'янми, а також здійснюючи контроль над поліцією. Відповідні запевнення були висловлені головнокомандуючим збройними силами країни генералом армії Мін Аун Хлайн під час його візиту до м. Пекін у квітні 2019 року.

Крім того, про доцільність і підтримку китайських проєктів заявили і окремі повстанські угруповання, такі як армія Аракан, яка є найбільшим за чисельністю військовим формуванням у штаті Ракхайн, через який проходить КМЕК. Це, передусім, стало результатом певних змін регіональної політики Китаю, який останнім часом поступово відходить від підтримки етнічних збройних формувань у їхньому протистоянні з центральним урядом М'янми, віддаючи перевагу ролі посередника між сторонами конфлікту, що більш відповідає його економічним інтересам, водночас, зберігаючи важелі впливу над Найп'їдо.

Тим не менш, існують певні виклики та проблеми у реалізації двосторонніх домовленостей для формування Китайсько-М'янманського економічного коридору.

Наголошується, що комплекс проєктів/субпроєктів КМЕК сторони планують здійснювати поетапно, відповідно до наявних завдань у короткостроковій перспективі на період 2020–2021 рр., середньостроковій – 2022–2025 рр. і довгостроковій перспективі – 2026–2030 рр. Із самого початку єдиний план КМЕК не передбачався.

Наразі, у рамках ініціативи “Пояс та шлях” реалізується величезна кількість проєктів за такими напрямками:

- енергетика, зокрема взаємозв'язок національних електромереж двох країн;
- транспортна інфраструктура (високошвидкісна залізниця, портові і міські проєкти Кяукпо, індустріальні парки, сухопутні і водні ділянки КМЕК);
- промислове співробітництво, розвиток спеціальних економічних зон;
- заходи для запобігання природних лих і ліквідації їхніх наслідків;
- забезпечення безпеки КМЕК.

Значна кількість проєктів, передусім, що стосуються спеціальних і промислових зон, за визнанням сторін, потребує додаткового опрацювання, як попередніх умов, так і орієнтовних термінів їхньої реалізації. У той же час на

провінційному рівні вже попередньо визначені потенційні сфери взаємодії, зокрема сільське господарство, промисловість, туризм, розвиток людських ресурсів, фінанси тощо.

Слід зазначити, що техніко-економічне обґрунтування більшості пріоритетних проектів опрацьовувалося протягом тривалого періоду, ще за часів правління у М'янмі військової хунти. Вочевидь, що високий рівень напруги дискусій у бірманському суспільстві став викликом для нової влади країни, яка намагається досягнути політичного консенсусу усіх зацікавлених сторін. Сучасна законодавча та політична база регулювання іноземних інвестицій у М'янмі є досить слабкою та не враховує особливості національно-етнічних груп та інтереси місцевих громад, в межах яких розташована значна кількість інвестиційних проектів. Через відсутність належних консультацій та експертних оцінок у постановах уряду не враховуються екологічні стандарти, компенсації та інші ключові питання, пов'язані з іноземними інвестиціями. Тому часто іноземні інвестиційні проекти стикаються з опором місцевого населення. Крім того, значна кількість заходів відбувається в районах, де протягом тривалого часу спалахують сутички на етнічній та конфесійній основі, що потребує від уряду виважених дій з метою недопущення загострення існуючих конфліктів або створення нових, а також посилення мілітаризації згаданих районів під приводом захисту іноземних інвестицій.

З огляду на це, бірманська сторона досить обережно ставиться до проектів КМЕК, добре пам'ятаючи ситуацію навколо гідропроекту Мійцоне, коли масштабні народні протести змусили тодішнього президента М'янми Теїна Сейна призупинити будівництво греблі у 2011 році. Нині майбутнє проекту так і залишається невизначеним. Рішення про його скасування може мати негативні політичні наслідки для китайсько-м'янманських відносин, у той же час відновлення проекту може спровокувати масові заворушення у всій країні. Тому уряд надає схвалення лише тих проектів, які відповідають пріоритетам, політиці та внутрішнім процедурам країни, а також після подальшого узгодження обома сторонами їхнього техніко-економічного обґрунтування та вирішення фінансових питань.

Також серйозне занепокоєння уряду викликає висока вартість китайських проектів. Так, ділянка запланованого залізничного проекту "Мусе-Мандалай" обійдеться майже у 9 млрд. доларів США, вартість проекту "Нью-Янгон Сіті" становить 1,68 млрд. доларів, а сукупна ціна проекту будівництва порту та спеціальної економічної зони Кяокпу перевищує 10 млрд. доларів. Висока вартість вказаних проектів спонукала місцевих експертів поставити під сумнів їхню доцільність, передусім, через невелику економічну життєздатність деяких із них. Зокрема, для Найп'ідо реалізація проекту з будівництва спеціальної економічної зони Кяокпу матиме досить обмежений прибуток та лише у разі активного залучення місцевого бізнесу, що є малоімовірним через значну відстань вказаної СЕЗ від ділових центрів країни. Крім того, вказаний проект викликав сильну опозицію місцевих рибалок та фермерів, які побоюються, що обмеження риболовлі та придбання земель урядом призведуть до втрати засобів для існування та масового переселення.

З іншого боку, існують застереження, що мегапроекти збільшать борговий тягар М'янми та, враховуючи її надзвичайну залежність від Китаю, підштовхнуть країну до "боргової пастки", що, наприклад, сталося з Шрі-Ланкою, яка була вимушена передати Китаю в оренду на 99 років глибоководний порт

Хамбантота через неможливість повернення позики на його будівництво у сумі 1,3 млрд. доларів США. З огляду на це, уряд М'янми вживає активних заходів з повторного перегляду умов наявних двосторонніх домовленостей у бік зменшення державних витрат. Так, вартість проекту будівництва порту Кяокпу була знижена на 80 % шляхом скорочення проектної кількості причалів до двох замість десяти, запланованих раніше.

Уряд КНР також добре пам'ятає події 2011 року, коли реалізація китайського проекту викликала масові народні протести у штаті Качін, та належним чином будує відносини з м'янманською стороною, намагаючись здійснювати гнучку, виважену лінію поведінки. У Пекіні чітко усвідомлюють, що будь-які необережні дії можуть наштовхнутися на опір і гнів місцевої громадськості та поставити під загрозу реалізацію не тільки геополітичного проекту створення Китайсько-М'янманського економічного коридору, але і китайської ініціативи “Пояс та Шлях” у цілому.

Іншим серйозним викликом для реалізації проектів КМЕК є пандемія коронавірусу COVID-19. Незважаючи на непогану епідеміологічну ситуацію в країні, пандемія вже завдала великої шкоди економіці М'янми, головним чином, завдяки домінуванню Китаю в секторах туризму, торгівлі, аквакультури, сільського господарства та промисловості. Наявні двосторонні бізнес-зв'язки були порушені. Китайські бізнесмени повернулися додому, взявши із собою обладнання та машини. Тільки через закриття прикордонного пункту в м. Мусе, починаючи з 27 січня 2020 р. м'янманський уряд щоденно зазнає збитків на суму 8 млн. доларів США. У цих обставинах китайський уряд досить успішно здійснює так звану “дипломатію COVID”, періодично направляючи до сусідньої країни медичний персонал і обладнання з метою розвитку доброчливості та демонстрації глобального лідерства у боротьбі з пандемією.

Ускладнюючим фактором, який може кардинально вплинути на наміри Пекіна, є загальні вибори в М'янмі, що заплановані на кінець 2020 року та певна невизначеність їхніх результатів. Правляча партія “Національна ліга за демократію” чітко розуміє, що єдиною можливістю утримати економіку на плаву та залишитися при владі є прискорення реалізації, за участю КНР, великих економічних проектів, тому планує розіграти “китайську карту”, представляючи Китай у статусі каталізатора економічного зростання в країні та головного страхувальника у разі впровадження санкцій з боку країн Заходу.

Таким чином, цьогорічна поїздка Сі Цзіньпіна до М'янми, що відбулась у рамках відзначення 70-ї річниці встановлення дипломатичних відносин між двома державами, була, головним чином, спрямована на прискорення впровадження Китайсько-М'янманського економічного коридору, ключового компонента китайської ініціативи “Пояса та Шляху”.

Напередодні візиту китайські та м'янманські ЗМІ опублікували інтерв'ю Голови КНР, в якому він охарактеризував сусідські зв'язки як “pauk phaw” (Прим.: термін 50-х років із часів встановлення дипломатичних відносин між країнами, що з бірманської мови перекладається як “братські, єдиноклубні”) та пообіцяв перенести двосторонні відносини в “нову еру”, наголошуючи на тезі про необхідність формування системи міжнародних відносин нового типу у рамках китайської теорії створення “Спільноти єдиної долі людства” (“人类命运共同体”, “Rénlèi mìngyùn gòngtóngtǐ”), згідно з якою Китай набуває нової геополітичної риси. У цьому контексті стосунки між КНР і М'янмою мають

продемонструвати на практиці живучість і прагматизм теоретичних постулатів Сі Цзіньпіня, який наголосив на необхідності переходу проектів КМЕК від “концептуальної стадії до конкретного планування та реалізації” [Ramachandran 2020].

Слід зазначити, що візит Голови КНР відбувся практично відразу після розгляду у Міжнародному Суді в Гаазі питання гуманітарної кризи у М’янмі, що забезпечило китайській стороні сприятливий момент для того, щоб підштовхнути Найп’їдо до виконання своїх зобов’язань із КМЕК.

Перебуваючи у М’янмі, Голова КНР зустрівся з Президентом країни Він М’їн, державним радником Аун Сан Су Чжі, міністром оборони генералом армії Мін Аун Хлайн. Як і очікувалося, під час двосторонніх переговорів першочергову увагу було приділено торговельно-економічним питанням. Під час візиту було підписано 33 угоди, меморандуми про взаєморозуміння, протоколи та обмінні листи, що стосуються торгівлі, залізниць, промислових та енергетичних проектів. Обидві сторони підтвердили свої зобов’язання продовжувати розвиток спеціальної економічної зони Кяокпу, у тому числі доопрацювання глибоководного порту на суму 1,3 млрд. доларів США. Також були укладені угоди щодо будівництва залізниці, що поєднає м. Куньмін китайської провінції Юньнань із СЕЗ Кяокпу, а також проект будівництва зони урбанізованого розвитку “Нью-Янгон”, що розташовується неподалік від Янгон, колишньої столиці та найбільшого міста М’янми.

За результатами китайсько-м’янманських переговорів було підтверджено прихильність сторін до формування Китайсько-М’янманського економічного коридору та участі у трьох його центральних складових: спеціальній економічній зоні Кяокпу, залізниці та промисловій зоні “Нью-Янгон”. Було наголошено, що реалізація КМЕК надасть поштовх економічному розвитку двох країн, розширенню регіональної торгівлі та комунікацій. Вважається, що КМЕК сприятиме створенню нової моделі регіонального співробітництва, метою якої є подальше інфраструктурне об’єднання територій.

У цілому візит Голови КНР Сі Цзіньпіня до М’янми, який виходить далеко за рамки двосторонніх відносин та “передвіщає про початок нової глави геополітичного ландшафту Індійського океану” [Albert 2020], засвідчив таке:

Стосунки КНР з М’янмою мають тривалий, особливий характер через їхню історичну спільність. Відновлення міждержавних зв’язків відповідає обоюстороннім інтересам – китайський уряд прагне активізувати проекти, що з’єднують Китай з Індійським океаном у рамках ініціативи “Пояс та Шлях”, водночас нинішня влада М’янми, в умовах міжнародної ізоляції, зацікавлена у політичній та економічній підтримці з боку КНР. На сьогодні китайській стороні вдалося забезпечити сприяння з боку різних прошарків бірманського суспільства стосовно просування власних економічних інтересів. Разом із тим, цілком ймовірно, що відповідно до погіршення епідеміологічної ситуації в М’янмі робота над проектами КМЕК може уповільнитися на деякий час.

Безперечно, Індо-Тихоокеанський регіон непорушно і міцно увійшов до сфери пріоритетних інтересів КНР. У той час, коли США тільки вибудовують конфігурацію партнерства в рамках власної зовнішньополітичної стратегії, Пекін, вміло користуючись помилками та невдачами регіональної політики адміністрації Д. Трампа, послідовно реалізує довгострокову концепцію у рамках ініціатив “Пояс та Шлях”, “Спільнота єдиної долі людства”, ідеї яких, у

сукупності з перспективами широкомасштабного співробітництва, є більш привабливими для країн ІТР, які з побоюванням сприймають майже маніакальні намагання Вашингтона нав'язати власне світосприйняття аж до повалення небажаних політичних режимів.

Китай поступово нарощує глобальні позиції, поділяючи вказаний процес на низку взаємопов'язаних етапів, одним з яких є створення стратегічного потенціалу в ІТР [Балакин 2020, 53]. М'янма є важливою ланкою геополітичних амбіцій КНР, яка забезпечує доступ до Індійського океану та значний імпорт нафти та газу з Перської затоки в обхід Південно-Китайського моря та стратегічно вразливої протоки Малакка, що у майбутньому надасть можливість уникнути морських сутічок із країнами АСЕАН, а також світовими державами, включно із США і Японією. У цьому контексті Китайсько-М'янманський економічний коридор, за своїм географічним розташуванням та станом завершення інфраструктурних проєктів, що входять до нього, посідає одне з центральних місць у китайській ініціативі "Пояс та Шлях". Водночас, прямий вихід до Бенгальської затоки дозволить КНР стримувати зростання впливу одного з основних регіональних конкурентів – Індії, яка також уважно стежить за діями Пекіна в ІТР, передусім за китайськими портовими проєктами, такими як Кяокпу (М'янма), Гвадар (Пакистан), Хамбантота (Шрі-Ланка), Читтагонг (Бангладеш) тощо.

Таким чином, Індо-Тихоокеанський регіон послідовно перетворюється у геополітичний простір, що динамічно розвивається та стає важливим центром глобальної політики.

ЛІТЕРАТУРА

Балакин В. И. Геостратегия Китая в Индо-Тихоокеанской зоне // **Восточная Азия: факты и аналитика**, 2020, № 1.

Albert E. M. Revisiting China's Mercurial History With Myanmar // **The Diplomat Magazine**, February 2020, Issue 63.

Bharat S. S. Is China Deploying COVID-19 Diplomacy to Speed BRI Projects in Myanmar? // **The Diplomat Magazine**, ASEAN Beat, 20 May 2020, available at: <https://thediplomat.com/2020/05/is-china-deploying-covid-19-diplomacy-to-speed-bri-projects-in-myanmar/> (accessed 25 May 2020).

Günter H. H. Geoeconomics Meets Geopolitics. China's New Economic and Foreign Policy Initiatives // **Stiftung Wissenschaft und Politik**. German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2015.

Pillsbury M. **The Hundred-Year Marathon: China's Secret Strategy to Replace America as the Global Superpower**. New York, 2015.

Ramachandran S. The China-Myanmar Economic Corridor: Delays Ahead // **China Brief**, Jamestown Foundation. 2020. Vol. 20, No, 7.

Selling the Silk Road Spirit: China's Belt and Road Initiative in Myanmar // **Myanmar Policy Briefing**, Transnational institute. No. 22, November 2019, available at: <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit> (accessed 25 May 2020).

The Belt and Road Initiative (BRI): An AEPF Framing Paper // **Asia Europe People's Forum**. November 2019, available at: <https://aepf.info/BRI-AEPF-Framing-Paper> (accessed 25 May 2020).

中国安全战略报告 2020 // 防卫研究所编, 东京, 2019, 84 页.

REFERENCES

Balakin V. I. (2020), “Geostrategiya Kitaya v Indo-Tihookeanskoj zone” [China’s Geostrategy in the Indo-Pacific zone], *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], No. 1, pp. 47–58. (In Russian).

Albert E. M. (2020), “Revisiting China’s Mercurial History With Myanmar”, in *The Diplomat Magazine*, Issue 63.

Bharat S. S. (2020), “Is China Deploying COVID-19 Diplomacy to Speed BRI Projects in Myanmar?”, *The Diplomat Magazine*, ASEAN Beat, available at: <https://thediplomat.com/2020/05/is-china-deploying-covid-19-diplomacy-to-speed-bri-projects-in-myanmar/> (accessed 25 May 2020).

Günter H. H. (2015), “Goeconomics Meets Geopolitics. China’s New Economic and Foreign Policy Initiatives”, in *Stiftung Wissenschaft und Politik*, German Institute for International and Security Affairs, Berlin.

Pillsbury M. (2015), *The Hundred-Year Marathon: China’s Secret Strategy to Replace America as the Global Superpower*, Henry Holt and Co., New York, NY.

Ramachandran S. (2020), “The China-Myanmar Economic Corridor: Delays Ahead”, *China Brief*, Jamestown Foundation, Vol. 20, No. 7, pp. 12–17.

“Selling the Silk Road Spirit: China’s Belt and Road Initiative in Myanmar”, *Myanmar Policy Briefing*, Transnational institute, No. 22, 2019, available at: <https://www.tni.org/en/selling-the-silk-road-spirit> (accessed 25 May 2020).

“The Belt and Road Initiative (BRI): An AEPF Framing Paper”, *Asia Europe People’s Forum*, November 2019, available at: <https://aepf.info/BRI-AEPF-Framing-Paper> (accessed 25 May 2020).

“Zhongguo anquan zhanlue baogao 2020”, *Fangwei yanjiusuopian*, Dongjing, 2019. (In Chinese).

ІНІЦІАТИВА “ПОЯС ТА ШЛЯХ”: ФОРМУВАННЯ КИТАЙСЬКО-М’ЯНМАНСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО КОРИДОРУ

П. С. Ленський

Мета статті полягає у дослідженні китайської ініціативи “Пояс та Шлях”, перш за все в контексті її конкретного економічного наповнення, та аналізі перспектив інвестиційної та торговельно-економічної політики Китаю стосовно залучених груп і країн. М’янма є найважливішою ланкою в геополітичних планах КНР, займає стратегічне географічне становище між Китаєм та Індією, а також пов’язує Південно-Східну Азію з Південною Азією. У статті розглядаються політика керівництва КНР з будовування двосторонніх відносин нового типу з азійською країною, процес формування та реалізації Китайсько-М’янманського економічного коридору, виклики та проблеми, з якими стикається Китай при реалізації ініціативи “Пояс та Шлях” на прикладі КМЕК. Дослідження демонструє, що КНР розглядає територію М’янми, як і інших країн регіону, в якості “секції” “Поясу та Шляху”. Реалізація проектів у рамках китайської ініціативи здійснюється на принципах загальних консультацій, спільної роботи і взаємної вигоди, врахування та інтеграції стратегій розвитку всіх країн-учасниць. У перспективі введення в експлуатацію Китайсько-М’янманського економічного коридору сприятиме економічному розвитку не тільки Китаю і М’янми, але і стимулюватиме регіональну взаємодію, зміцнюватиме взаєморозуміння між культурами країн, які розташовані уздовж “Поясу і Шляху”. У той же час успішна реалізація КМЕК забезпечить Китаю прямий, сухопутний вихід до Індійського океану, що значно зміцнить позиції Пекіна в Індо-Тихоокеанському регіоні, який послідовно і непорушно увійшов до сфери його пріоритетних інтересів.

Ключові слова: КНР, М’янма, ініціатива “Пояс та Шлях”, Китайсько-М’янманський економічний коридор (КМЕК), інфраструктура, інвестиції, Індо-Тихоокеанський регіон

ИНИЦИАТИВА “ПОЯС И ПУТЬ”: ФОРМИРОВАНИЕ КИТАЙСКО-МЬЯНМАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА

П. С. Ленский

Цель статьи заключается в исследовании китайской инициативы “Пояс и путь”, прежде всего в контексте ее конкретного экономического наполнения, и анализе перспектив инвестиционной и торгово-экономической политики Китая в отношении вовлеченных групп и стран. Мьянма является важнейшим звеном в геополитических планах КНР, занимает стратегическое географическое положение между Китаем и Индией, а также связывает Юго-Восточную Азию с Южной Азией. В статье рассматриваются политика руководства КНР по выстраиванию двусторонних отношений нового типа с азиатской страной, процесс формирования и реализации Китайско-Мьянманского экономического коридора, вызовы и проблемы, с которыми сталкивается Китай при реализации инициативы “Пояс и путь” на примере КМЭК.

Исследование показывает, что КНР рассматривает территорию Мьянмы, как и других стран региона, в качестве “секции” “Пояса и пути”. Реализация проектов в рамках китайской инициативы осуществляется на принципах общих консультаций, совместной работы и взаимной выгоды, учета и интеграции стратегий развития всех стран-участниц. В перспективе ввод в эксплуатацию Китайско-Мьянманского экономического коридора будет способствовать экономическому развитию не только Китая и Мьянмы, но и стимулировать региональное взаимодействие, укреплять взаимопонимание между культурами стран, располагающихся вдоль “Пояса и пути”. В то же время успешная реализация КМЭК обеспечит Китаю прямой, сухопутный выход к Индийскому океану, что значительно укрепит позиции Пекина в Индийско-Тихоокеанском регионе, который последовательно и твердо вошел в сферу его приоритетных интересов.

Ключевые слова: КНР, Мьянма, инициатива “Пояс и путь”, Китайско-Мьянманский экономический коридор (КМЭК), инфраструктура, инвестиции, Индийско-Тихоокеанский регион

Статья надійшла до редакції 27.05.2020