

ШЕВЧЕНКО Б. О., кандидат економічних наук, доцент

ДООУ ЦЗЯШІ, здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти

Полтавський національний педагогічний університет імені В. Г. Короленка

ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»

Висунення ініціативи «Один пояс – один шлях» стало своєрідною відповіддю на виклики економічному розвитку Китаю, складну міжнародну та регіональну обстановку, з якою зіткнулося п'яте покоління китайських керівників. Є низка причин, що стоять за створенням ініціативи «Один пояс – один шлях».

Початково китайська концепція орієнтована виконання вимог до розвитку самого Китаю. Важливим є той факт, що політика реформ та відкритості у Китаї увійшла до нової фази – фази нової нормальності, що вимагає від Китаю виробити нову стратегію розвитку. 35 років тому Китай відчинив двері назустріч зовнішньому світу, щоб залучити іноземні інвестиції, передові технології та досвід в управлінні. Відповідно до загальних правил світової економіки та торгівлі Китай врегулював усі внутрішні відносини, інтегрувавши свою економіку зі світовою економікою. Щодо цього Китай доклав великих зусиль і досяг величезних досягнень: вступ до СОТ допоміг Китаю об'єднати економіку країни зі світовою економікою.

Упродовж 35 років національна економіка Китаю бурхливо розвивалася. За показником ВВП, що становив 367,9 млрд юанів у 1978 р., Китай був лише на 10-му місці [1]. У 2008 р. Китай випередив Німеччину і посів 3-є місце у світі. 2010 р. показав наявність великого прогресу, коли за загальним обсягом ВВП Китай перевершив і Японію, офіційно ставши другою найбільшою економікою у світі після США. Загальний обсяг ВВП Китаю у 2015 р. і становить 10,42 трлн дол., зберігаючи 2-ге місце після США. Завдяки стрімкому зростанню

економіки частка ВВП Китаю у світовому ВВП зростає з 5 % у 1978 р. до 15,5 % у 2022 р. [2]. Зазначена статистика демонструє, що Китай, ставши головним двигуном зростання економіки світу, поступово відіграє важливу роль як у регіоні, так і в усьому світі.

Однак, пройшовши довгий і складний шлях економічних перетворень, через особливості, пов'язані з географічним розташуванням країни, слабкою забезпеченістю деякими ресурсами розвиток Китай, як і раніше, відрізняється нерівномірністю та незбалансованістю. Виникла ситуація, за якої східні райони Китаю, особливо прибережна зона, швидко розвивалися, але на заході країни, у внутрішніх районах розвиток помітно відставав. За офіційною статистикою, за останні п'ять років обсяг ВВП східних районів Китаю становить у 2,5 рази більший за західні райони Китаю [3]. Велика різниця рівня економічного розвитку східної та західної частин країни є однією з перешкод, що заважають китайській всебічній модернізації.

Щоб подолати перешкоди, зумовлені відмінностями у структурі та рівні розвитку різних регіонів, Китай має відмовитися від екстенсивного способу стимуляції економічного зростання і натомість прискорити регулювання своєї економічної структури, перейти до трансформації традиційних галузей, тим самим гарантувавши подальший стійкий економічний розвиток. У зв'язку з цим китайське керівництво висунуло нову концепцію «Один пояс – один шлях», яка є економічним проектом, спрямованим на прискорення розвитку західної частини Китаю та відродження Північно-Східних регіонів Китаю. Реалізація концепції «Один пояс – один шлях» може сприяти підвищенню рівня розвитку регіону та покращенню рівня життя місцевого населення зокрема. Крім економічної мети, більшу увагу приділятимуть і питанням безпеки. Її реалізація може знизити сепаратистські настрої (у Сіньцзян-Уйгурському автономному районі та Тибеті), забезпечити стабільність та безпеку як у західних регіонах, так і у всій країні загалом.

Зміна міжнародної та регіональної обстановки одночасно є зовнішнім фактором, що впливає на висунення концепції «Один пояс – один шлях».

Вступивши у XXI століття, у світовій торгівлі, інвестиційній структурі та фінансовому потоці назрівають глибокі зміни. Світова економіка відновлюється уповільнено.

Концепція «Один пояс – один шлях» стала відповіддю Китаю на економічні виклики, з якими країна зіткнулася останніми роками. Глобальна економічна криза і подальше загострення соціально-економічних проблем призвели до зниження ефективності китайської економічної моделі, заснованої на експорті та прямих іноземних інвестиціях [4].

З точки зору міжнародної ситуації китайський новий Шовковий шлях проходить материки Азії, Європи та Африки, знаходиться між двома важливими регіонами світу. З одного кінця – економіки Азіатсько-Тихоокеанського регіону, що швидко розвиваються, з іншого – розвинені економіки Європи. А в середині між ними пролягають великі землі країн Центральної та Західної Азії, що знаходяться вздовж Шовкового шляху, і досить багаті на мінеральні, енергетичні, земельні та людські ресурси [5]. Народи країн цього регіону значно прагнуть економічного розвитку країни та кращого життя. Регіональне співробітництво в Азії знаходиться на підйомі, ефективно сприяє мирному розвитку Азії. Тут слід зауважити, що між регіональним співробітництвом як у Європі та Північній Америці, так і в Азії, як і раніше, залишився чималий розрив, особливо це стосується незбалансованості розвитку азіатських країн, відсутності тісних зв'язків – все це є великими перешкодами для поглиблення регіональної співпраці та економічної інтеграції. Китайська концепція «Один пояс – один шлях» малює будівництво обох проєктів сухопутного та морського «Шовкового шляху» як спільну справу, яка приносить вигоди всім учасникам.

Подібний проєкт охопить різні країни Центральної, Південної, Південно-Східної та Західної Азії, що сприятиме міжрегіональному обміну, взаємному

доповненню перевагами, створенню євразійського виробничого ланцюжка та ланцюжка цін, що дозволить регіональному співробітництву Азії та Європи вийти на новий рівень. Ймовірно, що ініціатива «Один пояс – один шлях» стимулюватиме міжурядове співробітництво країн, що розташовані вздовж Шовкового шляху. Іншим словом, китайська супер-ініціатива націлена на формування транспортно-інфраструктурного, енергетичного та торговельно-економічного коридору між країнами Азії, Європи та Африки, в останньому плані на поглиблення економічної співпраці між учасниками-країнами вздовж «Поясу та Шляху» та просування економічної інтеграції під своєю егідою. Взагалі, ідея інтеграції, забезпечення вільної торгівлі є стрижневою для всієї зовнішньоекономічної стратегії Пекіна на євразійському просторі. Крім того, китайська концепція «Один пояс – один шлях» має гарну політичну основу, яка полягає в поступовому зміцненні двосторонніх політичних відносин. Незважаючи на те, що країни, що знаходяться вздовж «Шовкового шляху», відрізняються одна від одної політичними режимами та культурою, майже всі вони проводять мирну та дружню зовнішню політику.

З погляду геополітики та безпеки, на думку експертів, Китай пропонує нову стратегію «Один пояс – один шлях» у відповідь на зовнішні виклики, особливо привнесені Сполученими штатами Америки. США розглядає Китай як стратегічного суперника в АТР і поступово створює звані кільця оточення Китаю, що позначається на китайській безпеці, неминуче скорочується вплив Китаю в регіоні. Такі зовнішні чинники стали приводом, який спонукає Китай звернути велику увагу на євразійський континент. Просування ініціативи «Один пояс – один шлях» за допомогою будівництва інфраструктури, економічної взаємодії та культурного взаємозв'язку може досягти консенсусу в регіональних справах з країнами на Євразії, також дозволяє знизити тиск, послабити вплив політики США «перебалансування в АТР», тому забезпечує стратегічну безпеку Китаю, стимулює євразійську економічну інтеграцію, надалі підвищуватиме вплив Китаю в регіоні [6].

Таким чином, слід зазначити, що створення Китаєм концепції «Один пояс – один шлях» дозволить вирішити кілька завдань як внутрішніх, так і зовнішніх. Основним із мотивів цієї концепції є економічні інтереси: необхідність забезпечення сталого економічного розвитку Китаю, стимулювання розподілу ресурсів у регіоні, зміцнення ефективної інтеграції та економічної взаємодії між країнами вздовж Шовкового шляху. Створення сухопутного і морського Шовкового шляху сприймається як величезна рушійна сила для реалізації китайської стратегії розвитку, суттєво впливаючи на процес регіональної інтеграції.

ЛІТЕРАТУРА

1. 年中国国民生产总值数据。URL : <http://data.stats.gov.cn/ks.htm?cn=C01&zb=A0501>
2. 中国国民生产总值总量(1978-2015 年)—中国统计年鉴。URL : <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/>
3. 中国统计年鉴(2011-2015) 年 URL : <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/>
4. Yu Bin. China-Russia relations: Putin's Glory and Xi's Dream//Comparative Connections. A Triannual E-Journal on East Asian Bilateral Relations. May 2013. № 15. P. 137.
5. 吴建民。中国特色大国外交与“一带一路”。外文出版社。2021年。第34页
6. Su Ge. The Belt and Road Initiative in Global Perspectives. *China International Studies*. 2022. P. 19.