

УДК 327(470)

ББК 66.5

**ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»:  
ГЕОСТРАТЕГІЯ ПО-КИТАЙСЬКИ****О. В. Дем'янчук**

*Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника;  
76018, Івано-Франківськ, вул. Т. Шевченка, 57;  
тел. +38 (097) 307-42-60; e-mail: [olyademyanchuk@i.ua](mailto:olyademyanchuk@i.ua)*

*У статті проведено аналіз проекту Китайської Народної Республіки, відомий під узагальнюючою назвою «Один пояс, один шлях». Китайська сторона вже заявила про виділення понад 40 млрд. дол. США для реалізації масштабних інфраструктурних проектів. Сьогодні від розбудови нових транспортних коридорів за участю європейських держав залежить реалізація не лише їх транзитного потенціалу, а і стабілізація економіки регіонів у цілому за рахунок розвитку політичних та економічних механізмів співробітництва. Стверджується, що Україна має унікальний шанс приєднатися до цієї ініціативи та зробити внесок у створення нового економічного порядку в Європі, Азії та Африці. Зволікання з визначенням національних пріоритетів на даному напрямі може призвести до усунення її від прийняття стратегічних рішень щодо розбудови взаємовигідних регіональних відносин. Ключовим завданням для українського Уряду має стати прискорення темпів реформування економіки, яке забезпечить чіткі та прозорі правила гри для всіх зацікавлених учасників та істотно поліпшить інвестиційний клімат в Україні.*

**Ключові слова:** *Китайська Народна Республіка, Європа, «Один пояс, один шлях», Україна, Європа, Азія, економіка.*

Сьогодні можна сміливо твердити, що роль КНР зростає не тільки кожного року, а й кожного дня. Прогнозують, що через найближчих 20 років Китай сприйматимуть, як державу, що впевнено конкурує з США та ЄС [3]. Китай є одним із найважливіших та найвагоміших гравців міжнародної арени.

Починаючи з 2000 років Пекін вклав величезні кошти у розвиток власної інфраструктури. Це зумовлено світовою кризою та падінням попиту на китайський експорт. Вкладаючи гроші у інфраструктуру, Китаю вдалося вийти на перший місце за кількістю високошвидкісних поїздів, житла, офісних приміщень та портів. Це призвело до збільшення виробничих потужностей та виробітку величезної кількості продукції. Проблема полягає в тому, що попит в середині самого Китаю носить кітцевий характер. Будувати весь час не можна, тому віддача вкладених

коштів відбувається значно повільніше аніж планувалось. Для зменшення надлишкових потужностей всередині самої держави, розвитку західних областей країни для вирішення проблеми так званих «порожніх міст» та з метою зміцнення і посилення впливу на світовий порядок Пекіном була висунута нова стратегія – «Один пояс, один шлях». Це не лише зміцнить зовнішні позиції Китаю у світі, але й вирішить проблему нерівномірного регіонального розвитку.

Розмови про відродження найзнаменитішого із стародавніх торгових каналів планети велися давно, однак стратегія «Економічного пояса Великого Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху 21-го століття» (далі – ВШШ, Економічний пояс) під загальною назвою «Один пояс, один шлях» була оприлюднена керівництвом Китаю відносно недавно. 16 вересня 2013, виступаючи в Астані, Голова КНР Сі Цзіньпін висловив ідею створення «Економічного пояса Шовкового шляху» як нової форми поглиблення співробітництва Китаю, держав Центральної Азії, Росії та Європи, а у листопаді 2014-го року було оголошено про створення інвестиційного фонду у розмірі 40 млрд. доларів, кошти якого мають бути інвестовані в проекти розвитку наземного і морського «шовкових шляхів». Представляючи свою концепцію, китайський лідер сформулював програму дій з п'яти пунктів:

1. посилення координації держав регіону в політичній області;
2. інтенсифікація будівництва єдиної дорожньої мережі;
3. розвиток торгівлі шляхом ліквідації торговельних бар'єрів, зниження витрат торгівлі та інвестицій, підвищення швидкості і якості економічних операцій в регіоні;
4. збільшення валютних потоків за рахунок переходу на розрахунки в національних валютах;
5. посилення ролі народної дипломатії, розширення прямих зв'язків між народами країн регіону.

Вперше ідею створення древнього Шовкового шляху було висунуто у 2013 році теперішнім керівником держави. Це мав бути транспортний коридор країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону та Європейсько-Союзу як головного споживача китайської продукції.

Пізніше в тому ж 2013 році Сі Цзіньпін запропонував ще одну стратегію «Морського Шовкового шляху XXI століття» з метою розширити існуючий морський транспортний міст для виходу товарів КНР та Південно-Східної Азії на світовий ринок [2].

З тих пір пройшло вже п'ять років, на цю ініціативу активно реагують і беруть участь понад 140 світових країн і регіонів. В рамках будівництва «Поясу і шляху» досягнуті блискучі результати [4].

Так званою візитівкою стали високошвидкісні залізничні магістралі, контракти на будівництво яких укладені з такими країнами як США, Великобританія та країни Південно-Східної Азії. Ще одну важливу проблему, яку має вирішити цей проект, – це вирішення енергетичної без-

пеки. Швидке зростання економіки укупі з урбанізацією країни привели до різкого збільшення потреби Китаю в імпорті вуглеводнів [2]. Зростання споживання вуглеводнів в Китаї продовжує випереджати зростання їх видобутку всередині країни і найближчим часом імпорт вуглеводнів складе близько 75% від загального споживання.

У рамках проекту Китай будує нафтові і газові магістралі з Росії та країн Центральної Азії. В цілому ця програма повинна знизити вразливість поставок і забезпечити достатню пропозицію вуглеводнів за прийнятною для Китаю ціною.

Представники уряду відвідали понад 20 країн, організували зустрічі на найвищому рівні, в рамках яких обговорювалися перспективи розвитку двосторонніх відносин та тлумачення програми «Один пояс, один шлях». На сьогоднішній день більше 70 країн готові до міжнародної співпраці з КНР, більше 30 підписали угоду «Один пояс, один шлях».

У 2017 році відбувся саміт, в якому взяло участь понад 30 країн та більше 1000 делегацій з різних куточків світу. Під час саміту було обговорено перспективи та розвиток програми, зміцнення міжнародних стосунків через призму програми «Один пояс, один шлях». Завдяки цьому Пекіну вдалося реалізувати та підписати понад 60 масштабних проектів, які включають вільну торгівлю, політичну консолідацію та фінансову підтримку.

За даними Міністерства торгівлі Китаю прямі інвестиції Китаю в країни так званого «шовкового шляху» (а це більше 60 країн) збільшилися в рази. Тобто, якщо до 2014 року контракти складали суму не більше як 14 млрд. дол. США, то у 2017 році було укладено договори на інвестиції у загальній сумі 126 млрд. дол. США [4].

З даних випливає наступне, Китай планує побудувати ряд так званих економічних коридорів: Монголії і Китаю, нового Континентального моста Азія-Європа, Китай – Центральна Азія – Західна Азія, Китай – Індокитайський півострів, Китай-Пакистан, Бангладеш, Індія і Бірма.

Китайський лідер хоче втілити зухвалішу версію плану Маршалла – американської програми економічної допомоги Європі після Другої світової війни. Тоді США надали величезні обсяги допомоги, чим забезпечили собі союзників. Китай теж планує надати сотні мільярдів в надії знайти друзів по всьому світу.

План Сі Цзіньпіна контрастує з планом Трампа і його тезою «Америка перш за все». Трамп відійшов від Транс-Тихоокеанського партнерства – торгового договору, який повинен був стати бастионом проти зростаючого впливу Китаю. Китай рухається настільки швидко, що він готовий робити короткострокові помилки взамін на те, що, як він розраховує, приноситиме довгострокові вигоди [1].

Крихітний Лаос, шестимільйонна країна без виходу до моря, є важливою частиною стратегії Пекіна із зменшення американського впливу в Південно-Східній Азії.

Після того як Трамп відмовився від Транс-Тихоокеанського партнерства, американський вплив у регіоні почав слабшати. А залізнична лінія через Лаос допоможе Китаю ще міцніше прив'язати до себе країни регіону. Водночас кожна країна в плані Сі Цзіньпіна має свої стратегічні переваги.

Будівництво електростанцій в Пакистані, оновлення шосе та розширення порту вартістю 1 млрд. дол. є політичним рішенням. Підтримуючи економічне зростання в Пакистані, Китай хоче зменшити поширення терористів з цієї країни в провінцію Сінцзян, де проживає мусульманське населення уйгурів.

Такі інвестиції мають і військові переваги, забезпечуючи доступ китайського флоту до порту в Гвадарі, який знаходиться під керівництвом державної китайської компанії згідно із 40-річним контрактом.

Багато країн, які входять до стратегічного плану Китаю, потребують фінансування. Азіатський банк розвитку оцінив потребу в інвестиціях для азіатських країн, що розвиваються, 1,7 трлн. дол. на рік.

У Кенії Китай модернізує залізницю від порту Момбаси до Найробі, що дозволить полегшити доступ китайських товарів на континент. Кенійський уряд не зміг переконати інших інвесторів у необхідності такого кроку, тоді як Китай швидко погодився, маючи десятирічний досвід відбудови африканської інфраструктури. Залізниця, яку введуть в експлуатацію наступного місяця, є першим об'єктом, побудованим за китайськими стандартами за межами Китаю. Тепер Пекін ще багато років отримуватиме вигоду від контрактів з її обслуговування.

Великі інфраструктурні проекти, а також сотні інших в Азії, Африці та Європі, формують основу амбітних економічних та геополітичних планів Китаю. Лідер країни в прямому і переносному сенсах виводить міжнародні зв'язки, створюючи нові ринки для будівельних компаній Китаю, експортуючи свою модель економічного розвитку під пильним наглядом держави, прагнучи створити міцні економічні союзи та дипломатичні відносини.

Отже, ініціатива, котра отримала назву «Один пояс, один шлях», починає вимальовуватися у таких масштабах, яких не знала сучасна історія. Ось декілька прикладів: у Великобританії було профінансовано в рамках проекту «Один пояс, один шлях» будівництво атомної електростанції на суму майже 24 млрд. дол. США. У Африці Китай профінансував більшу частину 4 мільярдної вартості транснаціональної електрифікованої залізниці, будівництво порту в Пакистані.

Сміливо можна сказати, що «Один пояс, один шлях» спрямований на поліпшення внутрішньої економічної інтеграції та конкурентоспроможності Китаю, а також стимулювання збалансованого регіонального зростання, що в цілому спрямоване на досягнення більш стійкого економічного розвитку країни («нова нормальність»). Будівництво інфраструктурних проектів покликане допомогти використовувати величезні ви-

робничі потужності Китаю і полегшити вхід китайських товарів на регіональні ринки. «Один пояс, один шлях» не містить у собі ідею створення зони вільної торгівлі та не передбачає обов'язкових угод між державами. Замість цього в основу покладені наміри Китаю використовувати свої економічні ресурси та дипломатичні інструменти для здійснення інвестицій в інфраструктурні та економічні проекти, що в цілому має забезпечити більш тісний зв'язок з країнами Азії та Європи. Використання менш формальних механізмів надає проекту гнучкість і дозволяє Пекіну максимально використовувати свої економічні та політичні можливості. Проект співпраці в рамках «Одного поясу, одного шляху» є не стільки результатом переговорів, скільки результатом узгодження шляхом консультацій, що є новою моделлю розвитку співпраці. Китайський уряд, оцінивши внутрішні й міжнародні чинники з урахуванням часу та обставин, запропонував стратегію відкритості нового типу, яка складається з двох важливих компонентів – «взаємодоповнюваності і загального виграшу» та геополітичних міркувань. Стратегічне мислення полягає в тому, що Китай повинен виступати на світовій арені як відповідальна велика держава. Сама суть ініціативи «Один пояс, один шлях» в тому, що Китай має навчитися бути конструктивним лідером, давати світовій спільноті більше міжнародних суспільних благ.

«Один пояс, один шлях» створить додатковий обсяг торгівлі на суму \$2,5 трлн. для 65 країн світу, а бюджет Азіатського банку інфраструктурних інвестицій (далі – АБІ) відповідає плану Маршалла для Європи після закінчення Другої світової війни. Проте даний проект твориться не за західним зразком, коли провідні країни формують і керують багатосторонніми інститутами, що підкріплюється договорами, міжнародним правом та об'єднанням суверенітету. Пекін пропонує свої економічні можливості на рівні двосторонніх відносин та регіональних зустрічей на вищому рівні, що демонструє не тільки економічне піднесення країни, а й взагалі національне відродження, або оновлення китайської нації. На відміну від інших країн Азії, в яких була вдало проведена модернізація й навіть, як прийнято казати, сталося «економічне диво», в Китаї вважають це поверненням свого статусу світового лідера, втраченого в першій половині XIX ст. Отже, геоекономічні дії Китаю спрямовані на те, щоб стати глобальним центром широкої економічної та геополітичної системи.

«Один пояс, один шлях» безпосередньо стосується Європи: поперше, європейські компанії мають особливий інтерес для китайських інвесторів з огляду на їхній високотехнологічний рівень, інноваційний потенціал, ноу-хау і навички концентрації; по-друге, це доступ на європейський ринок; по-третє, Європа – це кінцевий пункт китайського Нового Шовкового шляху. Після економічної кризи 2008 року багато європейських країн мають потребу у фінансах і тому вітають китайські інвестиції (наприклад, всі тринадцять країн-членів ЄС приєдналися до АБІ і до того ж створений особливий формат відносин Китаю з країнами

Центральної та Східної Європи («16+1»). Що ж стосується України, то розвиток відносин з КНР сьогодні обов'язково передбачає як подальше розширення двосторонніх відносин, насамперед на основі економічних інтересів, так і необхідність повноцінного входження до проекту «Один пояс, один шлях».

Хоча на деяких картах Україна позначена як країна, де транзит можливий залізницею, на даний момент транзит можливий лише через морське сполучення із Грузією і залізницею через Азербайджан та Казахстан. В 2016 році демонстраційний потяг вже поїхав цим шляхом. Китайці розвивають маршрути (інвестуючи в транспортну інфраструктуру), які обходять Україну. Якщо ми подивимося на документ виданий китайським урядом під назвою «План розвитку будівництва китайсько-європейського сполучення товарних потягів 2016-2020» то побачимо, що України в цьому плані немає.

Україна не є членом Азійського інвестиційного інфраструктурного банку, через який відбувається фінансування проектів ініціативи. Хоча серед учасників є Грузія, Азербайджан, Узбекистан, Польща, Німеччина та інші. Наша країна навіть не вказана як потенційний учасник цієї спільноти, на відміну від Вірменії, котра активно намагається долучитися до банку.

На проведеному форумі «Форум поясу та шляху» в травні 2017 року в Пекіні Україна не була представлена. Польщу представляла прем'єр Беата Шидло, Чехію президент Земан, Білорусія та РФ також були представлені президентами, що підкреслює їх принципову позицію щодо участі в ініціативі. Але незважаючи на це, наша країна також робить деякі кроки назустріч співпраці. Наприклад, проводяться форуми «Шовкового шляху» у Києві. Надаються гранти для навчання наших співвітчизників у Китаю від торгової палати Шовкового шляху (30 стипендій), для порівняння китайський уряд виділив 10000 стипендій для країн учасників ініціативи «Один пояс, один шлях». Китайська компанія виконує днопоглиблювальні роботи в порті «Південний», розпочинається співпраця між «Укрпоштою» та AliExpress. Досягнуто домовленість про будівництво багатостраждального метро на Троєщину, проект вартістю в \$2 млрд. має стартувати в 2019 році.

Тобто на даний момент Україні, котрій конче необхідно оновлення інфраструктури, треба бути більш активною щодо участі в цій китайській стратегії. Вона не є учасником проекту «16+1», де Китай налагоджує відносини із країнами Східної Європи, основну ставку роблячи на взаємодію з Польщею та балканськими країнами. В рамках проекту «16+1» китайці планують інвестувати в Східну Європу \$8 млрд.

В цьому регіоні Китай приділяє велику увагу Сербії та Угорщині. Вже стартувало будівництво високошвидкісного залізничного сполучення Белград-Будапешт. Фінансування йде від того ж китайського банку експорт-імпорту, за умовами угоди він інвестує 85% від вартості в

2,4 млрд. євро. Основна ідея китайського уряду на цьому напрямку – будівництво інфраструктури, що дозволить перевозити товари із грецького порту Пірей (ключовий хаб Морської Шовкової дороги) до ЄС через Сербію.

Усі потенційні можливості приєднатися до ініціативи в форматі win-win проходять повз нашу країну, більш того, очевидно, що починати рухати тему співробітництва України з «Одним поясом, одним шляхом» необхідно вже зараз, конкуренти не чекають, а намагаються якомога швидше зблизитися із Пекіном та запропонувати йому більш привабливі інвестиційні проекти, ніж сусідні країни.

### *Література*

1. Лю Сяоинь «Один пояс – один путь»: прошлое, настоящее и будущее. Тезисы доклада на Международном круглом столе «Китайский подход к формированию концепции «сообщества единой судьбы» (9 октября 2017 года, Киев, КНЭУ)
2. Народний Кореспондент. Что такое проект «Один пояс, один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nk.org.ua/geopolitika/chto-takoe-proekt-odin-poyas-odin-put-i-kakovyi-perspektivy-i-ego-sopryajeniya-s-evraziyskim-soyuzom-114506>
3. Ріа Новини. Що сказав товариш Сі і що варто знати українцям [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rian.com.ua/analytics/20171105/1029135249/China-ecsperti-geopolitika.html>
4. Центр сучасного Китаю «Тяньтяся лінь» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tianxia.link/uk/article/6680-v-ramkakh-poiasu-i-shliakhu-dosiagnuti-bliskuchi-riezul-tati>
5. The New York Times Behind China's \$1 Trillion Plan to Shake Up the Economic Order [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.nytimes.com/2017/05/13/business/china-railway-one-belt-one-road-1-trillion-plan.html?\\_r=1](https://www.nytimes.com/2017/05/13/business/china-railway-one-belt-one-road-1-trillion-plan.html?_r=1)

*Стаття надійшла до редакційної колегії 20. 04. 2018 р.*

*Рекомендовано до друку д. політ. н., професором **Нагорняком М. М.**, д. політ. н., професором **Наумкіною С. М.** (Одеса)*

## **THE PROJECT «ONE BELT, ONE WAY»: CHINESE GEOSTRATEGY**

**O. V. Demianchuk**

*Vasyl Stefanyk Precarpathian National University;  
76018, Ivano-Frankivsk, st. Shevchenka, 57;  
tel. +38 (097) 307 42 60; e-mail: [olyademyanchuk@i.ua](mailto:olyademyanchuk@i.ua)*

*This article reviews the project of the People's Republic of China "One Belt, One Way." The Chinese side has already announced the allocation of more than 40 billion dollars. USA to implement large-scale infrastructure projects. Today, the development of new transport corridors with the participation of European states depends on the realization of not only their transit potential, but also the stabilization of the region's economy as a whole through the development of political and economic cooperation mechanisms. Ukraine has a unique chance to join this initiative and contribute to the creation of a new economic order in Europe, Asia and Africa. Delaying the definition of national priorities in this direction can lead to its removal from strategic decisions on the development of mutually beneficial regional relations.*

*The key task for the Ukrainian Government is to accelerate the pace of economic reform, which will provide clear and transparent rules of the game for all interested parties and significantly improve the investment climate in Ukraine.*

**Key words:** *China People's Republic, Europe, One belt, one way, Ukraine, Europe, Asia, economy.*