

УДК [94(315:3)»652/653»:339.5-044.247(510:5-191.2:4)»654»:911.3]:001.891
DOI [https://doi.org/10.32689/2523-4625-2024-4\(76\)-15](https://doi.org/10.32689/2523-4625-2024-4(76)-15)

Чу Чу

аспірантка кафедри міжнародних відносин і дипломатичної служби факультету міжнародних відносин, Львівський національний університет імені Івана Франка, chuchu8171@gmail.com
ORCID: 0009-0006-6649-7197

СТРАТЕГІЯ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» У МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИНАХ: ІСТОРИЧНЕ ПІДҐРУНТЯ ТА РЕЗУЛЬТАТИ

Стратегія «Один пояс, один шлях» має глибоке історичне коріння, що сягає часів стародавнього Шовкового шляху – мережі торговельних шляхів, що сполучали Схід і Захід. Всебічний аналіз зв'язку між ініціативою «Один пояс, один шлях» і стародавнім Шовковим шляхом дає можливість пролити світло на стратегічні мотиви та цілі, які є рушіями цього амбітного проєкту розвитку інфраструктури та економіки, а також є метою цієї статті.

Методологічну основу статті становить комплекс класичних методів і принципів наукового дослідження. Зокрема, за допомогою принципів аналогії та порівняння, окреслено конотацію Шовкового шляху, який у стародавньому Китаї слугував взаємодії із Заходом, а також висвітлено подібності та відмінності між стародавнім Шовковим шляхом і сьогодишнім «Одним поясом, одним шляхом». У статті також використано такі теоретичні методи, як індукція, аналіз, синтез і узагальнення, що дало змогу осмислити результати реалізації проєкту «Один пояс, один шлях», оцінити вплив стратегії «Один пояс, один шлях» на країни-учасниці та регіони. Всебічна вивчення історичного коріння і підсумків реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях», сприятиме глибшому розумінню значущості багатограних аспектів ініціативи «Один пояс, один шлях» в українському експертному середовищі.

Наукова новизна роботи полягає у комплексному аналізі ініціативи «Один пояс, один шлях» як глобальної стратегії, що поєднує історичний досвід Шовкового шляху з сучасними геополітичними та економічними реаліями. У статті вперше систематизовано історичне підґрунтя ініціативи, розкрито її багатовекторний вплив на міжнародну систему через інфраструктурні, економічні та культурні проєкти.

Висновки. Пропонована нова економічна модель «Один пояс, один шлях» – це поєднання історії та реальності, між якими існує цільний зв'язок, оскільки і морський Шовковий шлях, і сухопутний Шовковий шлях характеризуються широтою географічного охоплення. Ініціатива «Один пояс, один шлях» – це концепція, побудована та прагнєннє розвитку співпраці з опорою на історичних традиціях стародавнього Шовкового шляху і спрямована на активний розвиток економічного партнерства з країнами, розташованими вздовж маршруту, а також на побудову спільноти інтересів, заснованої на взаємній політичній довірі, економічній та культурній інтеграції.

Ключові слова: стародавній Шовковий шлях, «Один пояс, один шлях», відмінність і схожість, досягнення.

Chu Chu. THE ONE BELT, ONE ROAD STRATEGY IN INTERNATIONAL RELATIONS: HISTORICAL BACKGROUND AND RESULTS

The One Belt, One Road strategy has deep historical roots dating back to the ancient Silk Road, a network of trade routes connecting East and West. A comprehensive analysis of the connection between the Belt and Road Initiative and the ancient Silk Road can shed light on the strategic motivations and goals that drive this ambitious infrastructure and economic development project, and is the purpose of this article.

The methodological basis of the article is a set of classical methods and principles of scientific research. In particular, using the principles of analogy and comparison, the author outlines the connotations of the Silk Road, which in ancient China served as an interaction with the West, and highlights the similarities and differences between the ancient Silk Road and today's "One Belt, One Road". The article also uses theoretical methods such as induction, analysis, synthesis, and generalization, which made it possible to comprehend the results of the implementation of the One Belt, One Road project and assess the impact of the One Belt, One Road strategy on the participating countries and regions. A comprehensive study of the historical roots and outcomes of the Belt and Road Initiative will contribute to a deeper understanding of the importance of the multifaceted aspects of the Belt and Road Initiative in the Ukrainian expert community.

The scientific novelty of the paper lies in the comprehensive analysis of the One Belt, One Road initiative as a global strategy that combines the historical experience of the Silk Road with modern geopolitical and economic realities. The article is the first to systematize the historical background of the initiative, revealing its multidirectional impact on the international system through infrastructure, economic, and cultural projects.

Conclusions. The proposed new economic model of "One Belt, One Road" is a combination of history and reality, which are closely linked, as both the Maritime Silk Road and the Land Silk Road are characterized by the breadth of their geographical coverage. The Belt and Road Initiative is a concept built on the historical traditions of the ancient Silk Road and is aimed at actively developing economic partnerships with countries along the route, as well as building a community of interests based on mutual political trust, economic and cultural integration.

Key words: ancient Silk Road; "One Belt, One Road"; differences and similarities; achievements.

Постановка проблеми. Сучасна світова політика та економіка перебувають у постійній динаміці, характеризуються процесами інтернаціоналізації та глобалізації. Безперечно, існують позитивні ефекти від таких процесів у вигляді кількісного і якісного розширення зовнішньої торгівлі, збільшення притоку інвестицій, що своєю чергою веде до економічного зростання. У той же час, існують і негативні наслідки – нестабільність та фінансові потрясіння, а також нівелювання національної самобутності. Звісно, є країни, які не втрачають своїх національних цінностей, хоча й досягати цього непросто. Яскравим прикладом збереження національної самобутності є Китай. Нинішня реалізація китайської стратегії «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський шовковий шлях 21 століття» має нове значення, що є розвитком та інновацією традиційної геополітичної теорії. Це нове втілення китайської дипломатичної стратегії, слушне рішення, прийняте на основі реальності китайського геополітичного середовища. Безперечно, стратегія «Економічний пояс Шовкового шляху» та «Морський шовковий шлях 21 століття» також матиме різні проблеми на шляху втілення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. І китайські та іноземні вчені приділяли ініціативі «Один пояс, один шлях» достатньо уваги, наприклад, зарубіжні вчені Джейкоб Стокс, А. Пельо, О. Шайди, М. Матули та інші, а також китайські вчені Му Чантай, Сюй Лунцзин, Гун Ін्यान та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак в українському науковому доробку дослідження історичних передумов проєкту «Один пояс, один шлях» зазвичай є неповними, що зумовлює потребу в комплексному дослідженні.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Дослідити та проаналізувати історичну передумову стратегії «Один пояс, один шлях». Для досягнення мети поставлено такі завдання:

- 1) заглибитися в історичні джерела стратегії «Один пояс, один шлях»;
- 2) простежити її походження та еволюцію;
- 3) всебічно проаналізувати зв'язок між ініціативою «Один пояс, один шлях» і стародавнім Шовковим шляхом.

Виклад основного матеріалу дослідження. «Один пояс, один шлях» – це спільна назва двох програм «Економічний пояс Шовкового шляху» (ЕПШШ) і «Морський шовковий шлях XXI століття» (МШШ), які 2013 року запропонував китайський лідер Сі Цзіньпін, наголосивши на їхньому стратегіч-

ному значенні. У вересні 2013 року, під час офіційного візиту в Казахстан, він виступив із промовою в Назарбаєвському університеті Астани, уперше представивши світові ініціативу ЕПШШ. Через місяць, у жовтні, під час наради лідерів країн Азійсько-Тихоокеанського економічного співробітництва (АТЕС), Сі Цзіньпін оприлюднив другу частину проєкту – МШШ. Обидві ініціативи є складовими ширшого проєкту під назвою «Один пояс, один шлях» [9] – нової стратегії Китаю та нового плану налагодження стосунків із сусідніми країнами. Проєкт має цільову дату завершення – 2049 рік. Ініціатива є найбільшим проєктом економічної співпраці після плану Маршалла часів Другої світової війни [5].

Стратегія «Один пояс, один шлях» має глибоке історичне підґрунтя, вона тісно пов'язана зі стародавнім Шовковим шляхом і – системою караванних доріг, що вели Євразію від Середземномор'я до Китаю, сприяючи торгівлі і налагодженню діалогу культур Сходу і Заходу [10, с. 278–279]. Свою назву цей торговельний шлях отримав від того, що основним товаром, який експортував Стародавній Китай, був шовк. Опинившись на стародавньому Шовковому шляху, люди з усього світу разом творили історію, набутки якої передали через століття своїм нащадкам. Історія двох тисяч років засвідчила, що, дотримуючись дипломатичних принципів єдності, взаємної довіри, рівноправності, толерантності, різні національності, релігії та країни можуть мирно співіснувати та розвиватися.

Станом на серпень 2023 року до ініціативи «Один пояс, один шлях» долучилися 155 країн, у яких проживає майже 75% населення світу, що виробляють більше половини світового ВВП. Китай інвестував кошти у понад 3000 проєктів у цих країнах, а нефінансові інвестиції сягнули 785,9 млрд юанів, більшість із яких були перетворені на порти, залізниці, мости та індустріальні парки [1]. Така кількість учасників не випадкова, адже шлях пролягає через багато регіонів, зокрема через Західну Азію, Південну Азію, території держав – членів асоціації АСЕАН, Близький Схід, Північну Африку, Європу та ін.. Країни, розташовані уздовж цього маршруту, мають багаті природні та культурні ресурси, величезний ринковий потенціал, а тому налагоджують співпрацю в різних сферах – це ринок, економіка, торгівля, транспорт та енергія, що важливо для досягнення спільного процвітання та розвитку [2, с. 314].

Інфраструктурний проєкт «Один пояс, один шлях» складається з таких елементів: 1)

«Економічний пояс Шовкового шляху» – створення трьох транс'євразійських економічних коридорів: північного (Китай – Центральна Азія – Росія – Європа), центрального (Китай – Центральна і Західна Азія – Перська затока і Середземне море) і південного (Китай – Південно-Східна Азія – Південна Азія – Індійський океан); 2) «Морський Шовковий шлях XXI століття» – створення двох морських маршрутів: один маршрут веде від узбережжя Китаю через Південно-Китайське море до Південно-Тихоокеанського регіону, інший передбачає сполучення приморських районів Китаю та Європи через Південно-Китайське море та Індійський океан, Китайсько-пакистанський економічний коридор, Економічний коридор Китай – Бангладеш – Індія – М'янма [4].

«Економічний пояс Шовкового шляху» – це мережа наземних автомобільних і залізничних доріг, нафтопроводів і газопроводів, а також інших інфраструктурних проєктів, які простягатимуться від Сіаня в центральному Китаї через Центральну Азію до Роттердама та Венеції. «Морський Шовковий шлях XXI століття» – це морський еквівалент Шовкового шляху: мережа портів та інших інфраструктурних об'єктів у узбережних районів Південної і Південно-Східної Азії, Східної Африки і Північного Середземномор'я. Інфраструктурні проєкти покликані відіграти конструктивну роль у регіональній економічній архітектурі та допомогти зміцнити політичні інститути в регіоні і водночас обмежити можливості терористичних рухів. В опублікованих Міністерством закордонних справ КНР і Міністерством комерції КНР документах підкреслюється, що масштаби ініціативи «Один пояс, один шлях» не обмежуються спорудженням об'єктів інфраструктури. Програма також передбачає фінансову інтеграцію, інтернаціоналізацію юаня, налагодження зв'язку між регіональними мережами інформаційно-комунікаційних технологій («Інформаційний Шовковий шлях»), розширення транскордонної торгівлі та збільшення обсягів інвестицій тощо [3]. Загалом тут відбувається поєднання традиційних для китайської дипломатії принципів (передусім повага до суверенітету і невтручання у внутрішні справи) із новими засадами дотримання високих стандартів і міжнародних норм, а також визначення визначальної ролі ринку і промисловості в реалізації проєкту. Отже, «Один пояс, один шлях» – це потужна стратегія нового етапу провадження політики зовнішньої відкритості Китаю.

Проєкт «Один пояс, один шлях» фокусується на життєвих інтересах людей різних

країн, передбачаючи співпрацю за п'ятьма основними напрямками.

По-перше, політика. Країни регіону можуть вільно спілкуватися й обмінюватися думками щодо майбутніх стратегій розвитку торгівлі та заходів політики з метою пошуку спільних точок зору, не втрачаючи ідентичності. Це дає змогу органічно поєднати економічні стратегічні рішення різних країн і шляхом консультацій на їхній основі сформулюватися конкретні плани і стратегії взаємної співпраці в певному регіоні.

По-друге, сполучення шляхів. Завдяки поглибленню економічного обміну між Китаєм та іншими країнами вдасться прискорити вирішення проблем з дорожнім рухом, удосконалити маршрути руху та базові транспортні засоби, і, як наслідок, поступово сформувати транспортну мережу, яка поєднає різні регіони Азії, Європи та Африки. Та, зрештою, остаточно вирішить проблему безперешкодного руху.

По-третє, розблокування торгівлі. У процесі обговорення того, як забезпечити зручний та ефективний спосіб двосторонньої торгівлі та інвестицій, пропонуватимуться конструктивні рішення, які допоможуть усунути бар'єри і суттєво прискорити економічний обмін в регіоні, використовуючи багатий потенціал торгівлі й інвестицій різних країн, та реалізувати колективну співпрацю.

По-четверте, валюта обігу. У цьому напрямі важливими завданнями є всебічне сприяння зручним операціям і розрахункам у місцевій валюті, а також безперешкодне завершення обміну двох валют з метою поживлення двосторонньої та багатосторонньої співпраці у фінансовій сфері. Це передбачає створення відповідних фінансових установ в регіоні, постійне зменшення обсягу витрат на трансакції та вжиття заходів для зменшення фінансових ризиків, що сприятиме підвищенню стійкості та конкурентоспроможності економіки регіону на міжнародній арені.

По-п'яте, духовний зв'язок народів. Розширення культурного цивілізаційного обміну між різними країнами, поширення культурних цінностей сприятиме взаємному духовному збагаченню громадян цих держав, консолідації відносин між країнами та налагодженню дружніх і кооперативних відносин із Китаєм.

Початково пріоритетними у проєкті вважалися завдання вдосконалення інфраструктури, досягнення зручної і взаємовигідної торговельно-інвестиційної співпраці та зміцнення культурного обміну між регіонами. Зберігаючи свою первісну політичну орієнтацію на справедливість і переваги проєкту,

Китай щиро допомагатиме країнам, які розвиваються, включаючи арабські та інші дружні країни, сприятиме їхньому розвитку. Збільшуючи обсяги інвестицій у сусідні регіони, Китай докладає чимало зусиль для створення більш гармонійного та доброзичливого оточення та морського простору. Про це свідчать передбачені ініціативою «Один пояс, один шлях» плани побудови доріг і трубопроводів через Пакистан та Бірму; будівництво портів у таких країнах, як Шрі-Ланка, Бангладеш; налагодження вантажного залізничного сполучення від центрально-західного міста Чунцін через північно-західну провінцію Сінцзян до центральної Азії та Європи та багато інших.

Країни, розташовані уздовж «Одного поясу, одного шляху», попри різні ресурси, характеризуються значною економічною взаємодоповнюваністю та значним потенціалом для співпраці. Спираючись на політичну комунікацію, зв'язок між об'єктами, безперешкодність торгівлі, капітал і фінансові зв'язки, а також комунікацію між людьми, свої зусилля вони спрямовують на зміцнення співпраці у зазначених сферах.

28 березня 2015 року під час Форуму Боао для Азії (неурядова та некомерційна міжнародна організація, офіційно створена 2001 року) зроблено важливий крок на шляху реалізації проєкту: визначено основні цілі ініціативи «Один пояс, один шлях», серед яких упорядкування потоку економічних чинників, сприяння високоефективному розподілу ресурсів та глибокій інтеграції ринків; заохочення країн уздовж «Одного поясу, одного шляху» до координації економічної політики, поглиблення регіональної співпраці, побудови відкритої, всеохопної і збалансованої архітектури регіональної економічної співпраці корисної усім [8].

Як заявив Голова КНР Сі Цзіньпін, багато урядів у всьому світі вже заявили про своє приєднання до ряду необхідних інвестицій. Більше того, є багато країн, які розвиваються, а відтак мають великий простір для подальшого економічного зростання.

Спираючись на досвід стародавнього Шовкового шляху в поєднанні з прагненням і розвитку доброзичливих відносин, Китай сподівається розширити взаємну довіру і взаємовигідну у співпрацю із сусідніми країнами та країнами Центральної Азії. Саме для цього і постав економічний пояс «Шовковий шлях».

Поява ініціативи «Один пояс, один шлях» є історично закономірною. У час, коли у світі накопичуються негативні наслідки економічної глобалізації, поглиблюються геополітичні

конфлікти, які згубно впливають на економічний розвиток та співпрацю всіх країн світу. Китай, покладаючись на цінності власної цивілізації й ґрунтуючись на успішному історичному досвіді, спроможний надати допомогу у забезпеченні міжнародного порядку і глобального розвитку, що і є завданням ініціативи «Один пояс, один шлях».

Ідея відродження стародавнього Шовкового шляху як запоруку висловлювалася неодноразово. Ще у 1998 року Японія почала говорити про дипломатію Шовкового шляху як спосіб зміцнення своєї присутності у Центральній Азії. У 2011 році колишня державна секретарка США Хілларі Клінтон виступила з пропозицією «Нового Шовкового шляху» під час офіційного візиту в Індію. Зрештою, сама Індія виявила зацікавленість у набутті більшого впливу на узбережжі Індійського океану, виступивши із «Проєктом Маусам», який було запущено 2014 року. Над розробкою власного інтеграційного плану Євразійський економічний союз (ЄАЕС) працював останні десятиліття [6]. Подібні проєкти представили й менш потужні держави, зокрема Казахстан і Північна Корея. Але, здається, лише Китай спроможний задовольнити реальні інтереси сусідніх країн: першорядною метою КНР є створення спільноти, орієнтованої на розвиток, у якій усі партнери використовуватимуть на власний розвиток.

У ХХІ столітті, із введенням ініціативи «Один пояс, один шлях», стародавній шовковий шлях та «Один пояс, один шлях» поєднали історію та реальність, а тому між ними є як схожості, так і відмінності.

Стародавній Шовковий шлях починався від стародавнього міста Чаньань, пролягав через Центральну Азію та інші країни, аж до Середземномор'я до Риму, простягшись загалом більш як на 6000 кілометрів. У цього маршруту було дві гілки: південна і північна. Південний шлях проходив від застави Янгуань у Дуньхуані на захід, до підніжжя гір Куньлунь; він тягнувся гірським хребтом Цунлін до сучасних кордонів Афганістану, Ірану, охоплюючи Аравійський півострів і завершувався в Римській імперії. Західний шлях пролягав від застави Юйменьгуань на захід, проходив уздовж гірського ланцюга Тянь-Шань через гірський хребет Цунлін, сучасну Центральну Азію, і на заході з'єднався з південною гілкою. Ці два маршрути називаються «сухопутним шовковим Шляхом» [7, с. 261].

Більша частина старого Шовкового шляху пролягала через район із несприятливим природним кліматом і складним рельєфом пустелі та високі гори, а тому пересуватися ним

можна було лише такими транспортними засобами, як верблюди та кінні екіпажі. Труднощі, які доводилося долати цим засобам пересування, врешті стали причиною того, що стародавній Шовковий шлях не отримав широкого відгуку у світі. У Середньовіччі піднесення і падіння цього мережевого Шовкового шляху були пов'язані з міграцією азійських та європейських держав, змінами на політичній карті, економічним зростанням і занепадом, технічним прогресом, з торгівлею, імміграцією, подорожами, війнами, етнічними конфліктами, розповсюдженням релігій тощо.

Висновки та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Отже, тільки адекватно розуміючи історію Шовкового шляху, зможемо повністю збагнути велике стратегічне значення будівництва «Одного поясу, одного шляху», чітко усвідомити мож-

ливості та виклики, які стоять перед цим будівництвом.

Ініціатива «Один пояс, один шлях» забезпечує великий простір для світового розвитку та співпраці. Як мультирегіональна платформа співпраці, проєкт «Один пояс, один шлях» є дуже інклюзивною і зосереджується на прилеглих районах, але не обмежується ними: це відкритий каркас, адже він простягається від Азії до Європи і навіть Африки.

Як бачимо, проєкт «Один пояс, один шлях» приніс багато можливостей для розвитку Китаю та світу, сприяв розвитку світової економіки та культури. У той же час він приніс і деякі проблеми та виклики Китаю та світу. Тільки повністю зрозумівши його, ми можемо вирішити ці проблеми.

Загалом отримані висновки можуть слугувати основою для більш детального аналізу теми в майбутніх дослідженнях.

Література:

1. Belt and Road Initiative. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative
2. Huang Y. Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment, *China Economic Review*, 2016, № 40, 314 p. URL: <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>
3. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. *Belt and Road Portal*. 2021. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/>
4. 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动. /新华社. 20.02.2016. URL: http://news.xinhuanet.com/2015-03/28/c_1114793986.html.
5. Вілсон С. Як Китай будує новий Шовковий шлях. У *Грошовий тиждень*. 03.12.2016. URL: <http://moneyweek.com/how-china-is-building-a-new-silk-road/>.
6. Історія створення Євразійського економічного союзу. / *Офіційний сайт ЄАЕС*. URL: <http://www.eaeunion.org/#abouthistory>
7. 慕长泰. 古代丝绸之路与“一带一路”倡议浅析. / 《广角镜》 (*Wide-angle Lens*). 07.2022. № 573., 261 с.
8. Національна комісія розвитку та реформ та Міністерство закордонних справ Китайської Народної Республіки (2016) Бачення та дії щодо спільної побудови економічного поясу Шовкового шляху та Морського шовкового шляху 21 століття. URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
9. 共同建设“丝绸之路经济带”和二十一世纪“海上丝绸之路”. 习近平谈治国理政. 2014.
10. 徐龙静. “一带一路”的历史背景和现实基础. / 《青年与社会》. 08.2021. VOL. 604. № 22, 278–279 с.