

УДК 339.9

О. В. Генералов

**ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙ КНР В ІНФРАСТРУКТУРУ
В РАМКАХ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»
В УМОВАХ ІДЕАЛЬНОГО ШТОРМУ**

Ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ), що реалізується Китаєм, є важливою ініціативою з метою покращення зв'язку та сприяння економічному зростанню в багатьох країнах. Стратегія Китаю щодо стимулювання економічного зростання шляхом диверсифікації інвестицій в інфраструктуру в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» демонструє його прагнення заохочувати зв'язок і сталий розвиток у глобальному масштабі. Завдяки проактивній політиці диверсифікації Китай зменшує ризики та використовує можливості, гарантуючи стійкість і стабільність у мінливому економічному середовищі. Застосовуючи цифровізацію та оновлюючи фінансову інфраструктуру, Китай прискорює темпи економічних операцій, підтримує інновації та сприяє інклюзивному зростанню на всіх маршрутах ОПОШ. Оскільки Китай продовжує визначати майбутнє глобальних інвестицій в рамках ОПОШ, його стратегічний підхід пропонується як модель для прискорення економічного зростання та зв'язку між різними територіями та населенням. У цій статті досліджується методологія стратегії Китаю для стимулювання економічного зростання за допомогою різноманітних інвестицій в інфраструктуру в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» (ОПОШ). Він підкреслює важливість диверсифікації, цифровізації та розвитку фінансової інфраструктури.

Ключові слова: диверсифікація, «Один пояс, один шлях», діджиталізація, «ідеальний шторм», інфраструктура, COVID-19, логістика, сталий розвиток.

DOI 10.34079/2226-2822-2023-13-26-22-30

Ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) — це комплексний план, який реалізує Китай для встановлення глобального зв'язку з рештою світу. Він охоплює низку сухопутних і морських шляхів (Xiaochuan, 2017). Станом на грудень 2023 року китайська ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) збрала участь 150 країн (38 з Азії, 27 з Європи, 52 з Африки, 11 з Океанії та 22 з Америки) і 32 міжнародних організацій. Незважаючи на відсутність юридичної сили, вищевказані учасники підвищують легітимність ініціативи «Один пояс, один шлях» (ОПОШ). Країни ОПОШ разом представляють близько 60% населення світу та 40 % світового валового внутрішнього продукту (ВВП).

На сьогоднішній день спостерігається розквіт наступної хвилі конкуруючих регіональних і глобальних проєктів, усі з яких спрямовані на прискорення міжрегіонального зв'язку через інвестиції в інфраструктуру та зростання. Приклади включають Інфраструктурний фонд АСЕАН-Корея, Японське партнерство з якісної інфраструктури, ініціатива Європейського Союзу Global Gateway і Партнерство G7 для глобальної інфраструктури та інвестицій (PGII). Однак багато з цих конкуруючих програм підключення все ще знаходяться на стадії ідеї або розробки, без реальних успіхів. Жоден із цих проєктів поки що не зміг конкурувати з ОПОШ Китаю з точки зору масштабу, географічного охоплення та гео економічного ефекту (Zhang, 2019).

Китайська ініціатива «Один пояс, один шлях» (ОПОШ) широко вважається однією з найбільш значущих і амбітних ініціатив розвитку інфраструктури в світовій історії, якщо не найвидатнішою. Згідно з даними «China Global Investment Tracker», між 2013 і 2022 роками китайські інвестиції та контракти в рамках ОПОШ склали 369,12 мільярда доларів США (American Enterprise Institute, 2023). Щоб просувати програму в усьому світі, китайська влада активно мобілізувала різноманітні політичні, економічні та дипломатичні ресурси протягом останнього десятиліття. Інші країни не можуть зрівнятися з великими інфраструктурними обіцянками бажаного ОПОШ Китаю або невтомним прагненням до його реалізації.

Існує п'ять компонентів ОПОШ, включаючи координацію політики, підключення, комерцію, фінансову інтеграцію та взаємодію між людьми. ОПОШ базується на підключенні фізичної інфраструктури. Мета полягає в тому, щоб побудувати широку регіональну мережу інфраструктури, яка охоплює від доріг, поїздів, аеропортів, морських портів до енергетичних установок і послуг цифрового зв'язку. Враховуючи масштаби фінансованих Китаєм інфраструктурних проектів у країнах Шовкового шляху, впровадження ОПОШ змінює геоекономічне середовище в Азії та за її межами.

Китай є світовим лідером у фінансуванні та будівництві інфраструктури завдяки використанню висококонкурентного виробничого та будівельного секторів. Наприклад, у сфері технологічного потенціалу та розвитку інфраструктури чотирнадцять китайських будівельних підприємств входять до 20 найбільших інфраструктурних підрядників у світі. Китайські підприємства є не лише основними учасниками; насправді Китай структурно контролює світовий ринок будівництва інфраструктури.

Впровадження ОПОШ досі здійснювалося переважно через китайські державні фірми та банки. Прагнення Китаю щодо ОПОШ підживлюються як місцевими економічними, так і глобальними геостратегічними проблемами, що може призвести до «ідеального шторму». З внутрішньої точки зору, проект має вирішальне значення для сприяння китайському промислового та економічному зростанню всередині країни, щоб гарантувати доступ на ринки китайських підприємств у країнах ОПОШ. З глобальної геостратегічної точки зору, щоб доповнити свій економічний розвиток, Китай має намір відігравати життєво важливу роль у зміні міжнародної системи та норм на користь Китаю. ОПОШ служить важливим місцем для Китаю, щоб відстоювати свою амбітну програму реформ регіонального та глобального управління.

ОПОШ є новою версією столітнього Шовкового шляху, який з'єднує величезний євразійський континент зі Східною Азією. Історичні відносини ОПОШ з Шовковим шляхом підвищують привабливість залучених країн регіону та за його межами, спонукаючи Китай використовувати бренд ОПОШ для посилення своєї м'якої сили за кордоном.

Підключення, засноване на розвитку інфраструктури, є основою ОПОШ Китаю. Це основний фактор продажів у сприянні взаємодії країн регіону. Багатьом країнам, що розвиваються, не вистачає як технологічного ноу-хау, так і спроможності генерувати значні суми фінансування для оплати основних інфраструктурних проектів. Країни, що розвиваються, дуже потребують іноземних інвестицій, виробничих потужностей і технологічного ноу-хау в цих галузях, оскільки вони прискорюють темпи індустріалізації та модернізації інфраструктури.

Спалах Covid-19 змусив Китай переглянути цілі та розмір ініціативи. Зараз Китай зосереджується на більш орієнтованій всередину економічної політики, і наслідки цього переходу впливають не лише на інфраструктурні проекти ОПОШ, але й на економічне та геополітичне середовище в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та за його межами. Основні проблеми включають стратосферні витрати, фінансову стійкість, доступ до ринку та потрясіння для внутрішньої економіки Китаю, які висвітлює банкрутство

майнового конгломерату Evergrande. Незважаючи на те, що гранти та позики, надані китайськими банками, є важливими для фінансування інфраструктурних проєктів, пов'язаних з ОПОШ, за кордоном, необхідність приділяти пріоритет національній економічній стабільності змусить китайські банківські установи надавати більше позик усередині країни, а не витратити мільярди доларів за кордоном, як раніше. Крім того, економічний спад у Китаї може спричинити негативні наслідки для експорту багатьох країн до Китаю через слабкість внутрішнього промислового виробництва та зниження потреб споживачів у Китаї. Для подолання цих викликів знадобиться стратегія «м'якої сили», яка використовує регіональне співробітництво та економічні союзи та вітає технологічні прориви. Ребрендинг проєкту як регіонального партнерства та вивчення нових методів може допомогти створити новий імпульс і адаптувати кампанію до мінливих умов.

Однією з потенційних відповідей може бути стратегія «м'якої сили», яка використовує економічні зв'язки та вітає технологічні прориви. Наприклад, хмарний план Шовкового шляху може дати абсолютно новий шлях. Більше регіонального комерційного співробітництва через угоди про вільну торгівлю та інші інститути, такі як рамки регіонального всеосяжного економічного партнерства (RCEP), Угода про вільну комерційну діяльність АСЕАН (AFTA) і Економічне співтовариство АСЕАН (AEC) також можуть мати ключове значення.

Щоб ОПОШ набрав обертів, Китай має сприяти співпраці та ребрендингувати його як регіональний проєкт замість того, щоб постійно відстоювати оригінальні передумови. Пекін усвідомлює критику плану і повинен належним чином подолати перешкоди, які виникли. Роблячи це, Китай може відновити свої зусилля для досягнення амбітних цілей ОПОШ щодо підвищення зв'язку, заохочення економічного співробітництва та підтримки регіонального зростання.

Диверсифікація лежить в основі китайського плану інвестицій в інфраструктуру в рамках ОПОШ. Розподіляючи інвестиції між кількома секторами, такими як транспорт, енергетика, телекомунікації та інші, Китай намагається обмежити ризики та максимізувати винагороди. Диверсифікація сприяє стійкості до нестабільності ринку та геополітичних проблем, забезпечуючи стійке зростання вздовж маршрутів ОПОШ. Завдяки стратегічній диверсифікації Китай покращує економічні зв'язки та сприяє інклюзивному зростанню між країнами та регіонами-учасниками.

Аналіз потреб у глобальній інфраструктурі виявив різні суми та методи, хоча всі джерела вказують на зростаючий дефіцит інвестицій у глобальну інфраструктуру. Значна частина глобального дефіциту інвестицій включає в себе критичні сектори підключення, життєво важливі для ОПОШ, зокрема транспорт, енергетику, водопостачання та телекомунікації.

Виходячи з цих джерел, щорічні потреби в інвестиціях коливаються від 2,9 трлн доларів США до 6,3 трлн доларів США. За поточними структурами інвестицій це, за оцінками, призведе до кумулятивного дефіциту інвестицій у розмірі від 5,2 трильйонів доларів США до 2030 року або до 14,9 трильйонів доларів США до 2040 року, коли береться досягнення цілей сталого розвитку (ЦСР). Щорічно це вказує на те, що глобальні інвестиції в інфраструктуру в середньому не вистачають на 0,35–0,37 трильйона доларів США на рік (Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, 2023).

У глобальному масштабі, за галузями, найбільші інвестиційні потреби в транспортній та енергетичній інфраструктурі. Зокрема, за оцінками, інфраструктура автомобільного транспорту та енергопостачання становить приблизно 60 % світових інвестиційних потреб (Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, 2023). За ними йдуть залізничний транспорт, телекомунікації та водна інфраструктура. Найбільші

показники недоінвестування прогноуються у секторах дорожньої та енергетичної інфраструктури. Наприклад, GI Hub оцінює, що глобальні інвестиції в дорожню інфраструктуру в найближчі десятиліття будуть меншими приблизно на 0,4 трильйона доларів США на рік у поєднанні з річним дефіцитом інвестицій в енергетичну інфраструктуру приблизно в 0,15 трильйона доларів США. Розглядаючи, зокрема, транспортне сполучення, приблизно 0,44 трильйона доларів США передбачуваних річних інвестиційних потреб не буде досягнуто.

Лише для Азії прогнози Азіатського банку розвитку передбачають потреби в інвестиціях у розмірі приблизно 26 трильйонів доларів США до 2030 року (включаючи потреби, пов'язані з кліматом). Це підтверджується McKinsey і GI Hub, які вважають, що приблизно 50% їхніх відповідних інвестиційних потреб прив'язані до азіатського регіону. Витрати в рамках ОПОШ значно допомагають фінансувати інфраструктурні потреби Азії. Тим не менш, очікується, що до 2040 року кумулятивний дефіцит у розмірі майже 4,6 трильйона доларів США, або в чотири рази більше 1 трильйона доларів США, ніж очікується для проектів, пов'язаних з ОПОШ (Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, 2023). Зокрема, інвестиції в стійку та якісну інфраструктуру в цьому регіоні мають важливе значення, щоб дозволити Азії зберегти свій імпульс розвитку, належним чином боротися зі зміною клімату та знизити високий рівень стійкої бідності та не призвести до формування умов «ідеального шторму»

Найбільші потреби в інвестиціях, у відсотках ВВП, у регіоні спостерігаються в Тихоокеанському регіоні (9,1 %), а також у Південній (8,8 %) і Центральній Азії (7,8 %). Для порівняння це приблизно 5,7 % у Південно-Східній Азії та 5,2 % ВВП у країнах Східної Азії. Оскільки поточні моделі інвестицій, ймовірно, не задовольняють ці потреби, річний дефіцит інвестицій в інфраструктуру Азії збільшиться до 459 мільярдів доларів США до 2020 року, що дорівнюватиме 2,4 % від розрахунковий ВВП регіону. Наприклад, економіки з низьким рівнем доходу в Південній Азії стикаються з більшими розривами (в середньому 5,7 % прогнозованого ВВП) порівняно з більш розвиненими країнами Південно-Східної Азії (в середньому 4,1 % ВВП). Розрив внутрішньої інфраструктури Китаю, який помітно вирізняється з більшості своїх азіатських сусідів, оцінюється лише приблизно в 1,2 % очікуваного ВВП до 2020 року.

Диверсифікація інвестицій в інфраструктуру в рамках ОПОШ має далекосяжні наслідки для економічного зростання та розвитку. Інвестуючи в різноманітні проекти, включаючи транспортні мережі, енергетичні об'єкти, телекомунікаційну інфраструктуру та цифрові мережі, Китай створює шанси для економічного розвитку, створення робочих місць і технічних інновацій. Крім того, різноманітність заохочує регіональну інтеграцію, стимулює комерцію та покращує зв'язок, створюючи основу для сталого зростання та спільного процвітання. За допомогою стратегічної диверсифікації Китай хоче розкрити економічний потенціал і задовольнити різні потреби країн-учасниць і територій уздовж «Одного поясу, одного шляху».

На галузевому рівні близько 14,7 трильйонів доларів США, або більше половини інфраструктурних потреб Азії до 2030 року, лежать в енергетиці та енергетичному секторі, оскільки 400 мільйонів людей все ще не мають доступу до електроенергії. Потреби в транспортній інфраструктурі займають друге місце з 8 трильйонами доларів США, що еквівалентно трохи менше однієї третини інвестиційних потреб в інфраструктурному середовищі Азії. Далі йдуть інвестиції в телекомунікаційну інфраструктуру в розмірі приблизно 2,3 трильйона доларів США, або 9 % від загальної суми. Крім того, оскільки 300 мільйонів азіатів не мають доступу до чистої питної води, а майже 1,5 мільярда людей потребують доступу до базової санітарії, такі інвестиційні потреби, за оцінками, становлять 3 %, або 800 мільярдів доларів США, від загальних потреб Азії в інфраструктурі до 2030 року.

Лідерство Китаю в ОПОШ представляє його як рушійний фактор глобальних інвестицій та економічного розвитку. Завдяки стратегічним альянсам, спільним зусиллям і сталим інвестиціям Китай покращує відносини з країнами-учасниками та територіями, забезпечуючи взаємне процвітання та спільний прогрес. Проактивний підхід Китаю до диверсифікації, цифровізації та інвестицій у фінансову інфраструктуру є зразком для інклюзивних і стійких моделей зростання. Використовуючи свої знання, ресурси та бачення, Китай впливає на майбутнє глобальних інвестицій, сприяючи економічному зростанню та з'єднанню уздовж маршрутів ОПОШ.

Фінансова інфраструктура є основою ОПОШ Китаю, сприяючи інвестиціям, транзакціям та економічному співробітництву. Стратегічні інвестиції Китаю у фінансові установи, ринки капіталу та фінтех-платформи зміцнюють зв'язок та інтеграцію вздовж маршрутів ОПОШ. Модернізована фінансова інфраструктура знижує бар'єри для інвестицій, зміцнює довіру між зацікавленими сторонами та закладає основу для сталого розвитку. Зміцнюючи фінансову інфраструктуру, Китай підвищує ефективність, зменшує ризики та сприяє інклюзивному зростанню та процвітання уздовж маршрутів ОПОШ.

Структура інвестицій і фінансування ОПОШ розділена на п'ять етапів залежно від джерел коштів: Перший рівень – це фінансові установи розвитку, представлені банками політики, які включають Китайський банк розвитку та Експортно-імпортний банк Китаю. Перший є найбільшим зовнішнім інвестиційно-фінансовим банком у Китаї. На додаток до типового кредитного бізнесу, обидва банки створили китайсько-іноземні фонди співпраці. Другий рівень – це нові глобальні фінансові організації розвитку, такі як Індивідуальний фонд Шовкового шляху ОПОШ, розроблений відповідно до міжнародних норм. Фонд Шовкового шляху в основному зосереджується на інвестуванні в акції. Третій рівень – комерційні банки в Китаї, які містять в основному чотири основні державні комерційні банки. Банк Китаю та Індустріально-комерційний банк Китаю (ICBC) мають свої закордонні філії та створену диверсифіковану інфраструктуру фінансових послуг, займаючи значну частку ринку у фінансуванні ОПОШ. Щоб допомогти ОПОШ, Пекін перекачав величезні суми готівки в китайські державні фінансові установи, такі як Китайський банк розвитку (CDB) і Експортно-імпортний банк Китаю (EXIM). Ці банки мають мінімальну вартість запозичень, оскільки їхні облігації вважаються державним боргом Китаю з дуже низькими процентними ставками. Крім того, вони мають доступ до кредитів від Народного банку Китаю, що дозволяє їм дешево позичати китайські підприємства, які беруть участь у проектах ОПОШ. Це безкоштовне фінансування допомагає державним підприємствам (ДП) Китаю подавати надзвичайно конкурентоспроможні пропозиції на проекти порівняно з міжнародними корпораціями, які можуть бути більш обмеженими у фінансовому плані. Наприклад, у 2015 році японські будівельні компанії програли своїм китайським колегам у пропозиції щодо розвитку проекту високошвидкісної залізниці в Індонезії. Четвертий рівень – класичні міжнародні багатосторонні фінансові організації, такі як Світовий банк і Азіатський банк розвитку, які тісно пов'язані з ОПОШ. П'ятий рівень – це допоміжні установи, представлені компаніями страхування імпортно-експортних кредитів. Основні учасники різних рівнів мають різні фінансові підходи. Комерційні банки в Китаї мають багато представництв за кордоном і пропонують повний спектр кредитних продуктів, основними моделями яких є банківський кредит (як балансовий, так і позабалансовий), синдиковані позики, внутрішні та міжнародні облігації та транскордонні загальні фінансові послуги. Сильні сторони банків, що базуються на внутрішній політиці, включають низькострокові та довгострокові позики, такі як пільгові позики, пільгові експортні кредити для покупців та цільові позики зі стратегічними інвестиціями в капітал через багатосторонні або двосторонні фонди. Нові міжнародні фінансові

організації розвитку, такі як Азіатський банк інфраструктурних інвестицій і Фонд Шовкового шляху, виділяються своєю зосередженістю на ОПОШ. Ці установи пропонують широкі та творчі стратегії кредитування, засновані на світових стандартах, і пропонуються в таких формах: кредит, облігації, інвестиції в акції та страхування. Водночас визнані багатосторонні фінансові установи по всьому світу зазвичай надають кредити за привабливими ставками та умовами для проектів ОПОШ. Спільні інвестиції та фінансування між цими організаціями та політичними та комерційними банками в Китаї та Фондом Шовкового шляху також можливі. Інші ключові допоміжні фінансові установи, включаючи підприємства зі страхування експортних кредитів, юридичні фірми та бухгалтерські фірми, які надають такі послуги, як гарантії іноземних інвестицій та страхування експортних кредитів, інвестиційні та фінансові консультації.

Однією з можливостей фінансової інфраструктури Китаю є її імплементація у проект ОПОШ 2.0, що покликаний розширити співпрацю в рамках «Одного поясу, одного шляху» на інші сектори, включно з цифровим фронтом і охороною здоров'я в країнах ОПОШ в період після COVID-19, відходячи від початкового підходу, орієнтованого на інфраструктуру. ОПОШ 2.0 також прагне зробити проекти, що фінансуються Китаєм, більш економічно життєздатними та фінансово стійкими для країн-одержувачів, а також заохотити екологізацію та локалізацію проектів ОПОШ. Крім того, Китай закликає країни ОПОШ узгодити свої власні цілі розвитку з програмою.

Щоб зменшити внутрішнє фінансове навантаження, Китай переходить від двосторонньої стратегії до більш багатостороннього підходу до фінансування проектів через співпрацю з багатосторонніми установами розвитку та приватними інвесторами. Щоб досягти стійкості ОПОШ в цілому, Китай повинен більше зосередитися на стійкості фінансів для країн, що розвиваються вздовж маршрутів ОПОШ, і мінімізувати довгострокові фінансові наслідки позик для інфраструктурних проектів. Китай намагається співпрацювати з країнами-учасницями та міжнародними фінансовими установами для спільного розвитку спроможності країн-позичальників керувати боргом. Відповідно, він використовує «ринкову співпрацю третіх сторін» як гнучкий метод у своєму прагненні до співпраці з іншими країнами під егідою ОПОШ. Однак розірвати історичну односторонність ОПОШ легше сказати, ніж зробити.

Китай також запустив новий «цифровий шовковий шлях», зосереджений на комунікації та цифровій інфраструктурі. Аналітики вважають, що це забезпечить більш стійке джерело доходу для китайського бізнесу, одночасно зменшивши вплив західних заборон на китайське обладнання 5G. Завдяки цьому новому плану Китай скоротив фінансування. Він встановив обмеження на іноземне фінансування китайськими банками, і згідно з дослідженням GFDC, інвестиційні угоди зараз приблизно на 50 % менші, ніж вони були п'ять років тому. Він також перестав бути єдиним кредитором у ОПОШ і розробив платформу, на якій інші країни та іноземні банки можуть позичати гроші.

Крім сприяння економічному зростанню, стратегічна стратегія Китаю в рамках ОПОШ надає пріоритет стійкості та інклюзивному розвитку. Інфраструктурні ініціативи в рамках програми мають на меті відповідати екологічним стандартам, заохочувати збереження ресурсів і пом'якшувати зміни клімату. Інвестиції у відновлювані джерела енергії, екологічний транспорт і сталий розвиток міст спрямовані на зменшення викидів вуглецю, покращення якості повітря та підвищення якості життя місцевих жителів. Крім того, Китай регулярно співпрацює з місцевими зацікавленими сторонами, урядами та міжнародними організаціями, щоб гарантувати, що інфраструктурні проекти приносять користь усім зацікавленим сторонам, особливо незахищеним спільнотам і вразливим групам. Пропагуючи сталий розвиток та інклюзивність, Китай прагне побудувати

довгостроковий розвиток і добробут уздовж «Одного поясу, одного шляху» (Global infrastructure hub, n.d).

Китай інвестував у кілька нерентабельних інфраструктурних проєктів у багатьох країнах. Згідно з даними уряду Китаю, опублікованими в 2024 році, борг країн-учасниць ОПОШ перед Експортно-імпортним банком Китаю досяг понад 300 мільярдів доларів США із загальної участі Китаю в розмірі близько 1 трильйона доларів з моменту початку ОПОШ. Згідно з новим звітом Університету Гріффіта в Австралії та Університету Фудань в Шанхаї, інвестиції Китаю в країни ОПОШ минулого року були найбільшими з 2018 року та приблизно на 80 відсотків перевищили показники 2022 року, причому китайські корпорації направили майже 50 мільярдів доларів на іноземні проєкти. За даними Центру зеленого фінансування та розвитку в Шанхаї, загальна участь включає майже 600 мільярдів доларів у контрактах на будівництво та близько 420 мільярдів доларів у нефінансових інвестиціях. Спочатку Китай вважав щедрість у наданні кредитів ключовим аспектом проєктів ОПОШ. Але останнім часом неспроможність країн-боржників погасити свої борги викликає більше занепокоєння для Пекіна, який оголосив про зміну політики щодо «малих і елегантних» проєктів; вони рідше передбачають інвестиції в інфраструктуру. Економічні проблеми часто поступалися місцем політичним компромісам. Пекін тиснув на деякі державні фірми, щоб вони брали участь у проєктах «Один пояс, один шлях» у деяких економічно менш привабливих країнах, таких як Білорусь. Безумовно, є багато чудових проєктів. Однак вони часто супроводжувалися темними аспектами. Багато країн-реципієнтів скористалися ініціативами ОПОШ для розробки нових видів корупції. Нарешті, імперський стиль Китаю ускладнював забезпечення якості проєктів. Одним із таких сценаріїв є погано побудований міжнародний аеропорт Непалу вартістю 216 мільйонів доларів. Китайських підрядників звинувачують у нехтуванні найкращими міжнародними стандартами під час тендерного процесу та перевірок. Незалежно від рівня корупції та заборгованості в 1000 з гаком проєктів Китаю, ОПОШ та його реалізація є китайською інновацією. Пекін, безперечно, відривається від існуючих західних методів допомоги країнам, що розвиваються, і прагне запропонувати альтернативну стратегію для задоволення потреб модернізації країн, які відчувають дефіцит готівки, інфраструктури, технологій і людських ресурсів (International Renewable Energy Agency, 2021).

Концентрована та швидка організація та розгортання ресурсів китайського уряду зазвичай спостерігається під час реалізації проєктів. Коли Huawei допомогла встановити телекомунікаційні мережі в багатьох бідніших африканських країнах, китайський уряд негайно допоміг їм оплатити ініціативи Huawei, дозволивши продавати Китаю сільськогосподарську продукцію чи корисні копалини. Глобальному Півдню бракує фінансів і технологій. Присутність Китаю в поєднанні з ініціативою ОПОШ, можливо, є можливістю зростання для цих країн, однак довгострокові наслідки залишаються сумнівними. Незважаючи на численні невдачі, Китай отримує прибуток від підтримки ініціатив з модернізації своїми активами: навігаційною системою Beidou, телекомунікаціями Huawei, відновлюваними джерелами енергії та штучним інтелектом, і це лише деякі з них. Зараз Захід, схоже, готовий піти подібним шляхом у розвитку інфраструктури, тоді як Китай звертається до корпоративних інвестицій і зростання на інших континентах.

Одним із головних мегапроєктів ОПОШ на сьогоднішній день був «флагманський» Китайсько-Пакистанський економічний маршрут (СРЕС), 3000-кілометровий маршрут, який пролягає від далекого західного китайського міста Кашгар до прибережного пакистанського порту Гвадар. СРЕС містить широкий спектр інфраструктурних проєктів, включаючи автомагістралі, потяги, трубопроводи та оптичні кабелі, але велика частина очікуваних інвестицій для СРЕС пішла на енергетичні проєкти, такі як

електростанції. Він має на меті скоротити час і витрати на транспортування продуктів і енергії, наприклад природного газу, до Китаю шляхом обходу Малаккської протоки та Південно-Китайського моря. Проект також передбачає створення кількох спеціальних економічних зон (СЕЗ) за зразком подібних зон у Китаї, які створюють стимули для інвестицій і покликані стимулювати швидке економічне зростання. У 2016 році було оголошено про співпрацю між Пакистаном і Китаєм щодо космічної та супутникової співпраці, яку просував СПЕС.

Висновки.

Стратегічний підхід Китаю до прискорення економічного зростання шляхом диверсифікації інвестицій в інфраструктуру в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях» ілюструє його прагнення заохочувати зв'язок, стійкість і інклюзивний розвиток у глобальному масштабі. Диверсифікуючи інвестиції в інфраструктуру, Китай має намір розподілити ризики, оптимізувати винагороди та підвищити стійкість перед обличчям економічної невизначеності. Крім того, наголошуючи на стійкості та інклюзивності, Китай має намір гарантувати, що інвестиції в інфраструктуру в рамках ОПОШ сприятимуть довгостроковому розвитку та добробуту для всіх зацікавлених сторін. Оскільки програма продовжує розвиватися, співпраця, кооперація та інновації будуть життєво важливими для повної реалізації її потенціалу в сприянні економічному зростанню та розвитку в різних областях і громадах уздовж «Одного поясу, одного шляху».

З точки зору Китаю, інвестиції в ключові об'єкти допомагають диверсифікувати транспортну мережу Китаю для таких важливих товарів, як нафта, газ та інші товари. Це допомагає зменшити залежність від морських перешкод, таких як Ормузька та Малаккська протоки, через які Китай зараз отримує більшу частину своїх поставок нафти та торгівлі. Країни-партнери також можуть отримати значні вигоди. Задоволення інфраструктурних потреб цих країн допомагає прискорити розвиток, дозволяючи їм краще продавати свою продукцію на зовнішніх ринках, що може ще більше сприяти створенню робочих місць і підтримувати стабільне зростання.

References

- American Enterprise Institute, 2023. *The China Global Investment Tracker*. [online] Available at: <<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>>.
- Global infrastructure hub, n.d. *Infracompass country profile. China* [online] Available at: <<https://content.gihub.org/live/media/2017/china.pdf>>.
- International Renewable Energy Agency, 2021. *World adds record new renewable energy capacity in 2020*. Press release, 5 April. [online] Available at <<https://www.irena.org/newsroom/pressreleases/2021/Apr/World-Adds-Record-NewRenewable-Energy-Capacity-in-2020>>.
- Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, 2023. *H.E. Wang Yi spoke at the Third Belt and Road Forum for International Cooperation's Press Conference* [online] Available at: <https://www.fmprc.gov.cn/eng/zxxx_662805/202310/t20231020_11164742.html>. (Accessed 22 Oct 2023).
- Zhang, Yu., 2019. China's Opening Up: Idea, Process and Logic. *Social Sciences in China*, 40(2), pp. 134–151. DOI: <https://doi.org/10.1080/02529203.2019.1595104>
- Xiaochuan, Zh, 2017. Co-negotiation and -building of the Belt-and-Road Initiative *Investmentand Financing Cooperation System in China Finance*, 9.

Стаття надійшла до редакції 18.12.2023

Generalov O. V.

**DIVERSIFICATION OF INFRASTRUCTURE INVESTMENTS
OF THE PRC IN THE FRAMEWORK OF THE ONE BELT ONE ROAD
INITIATIVE IN A PERFECT STORM**

China's Belt and Road Initiative (BRI) is an important initiative to strengthen connectivity and promote economic growth in many countries. China's strategy to stimulate economic growth by diversifying infrastructure investment under the Belt and Road Initiative demonstrates its commitment to promoting connectivity and sustainable development on a global scale. Through a proactive diversification policy, China reduces risks and seizes opportunities, ensuring sustainability and stability in a minimal economic environment. By embracing digitalization and upgrading financial infrastructure, China is accelerating the pace of economic transactions, supporting innovation and promoting inclusive growth along all BRI routes. As China continues to define future global investments under the BRI, its strategic approach offers a model for accelerating economic growth and connectivity across broad territories and populations. This paper examines the methodology of China's strategy to stimulate economic growth through a variety of infrastructure investments under the Belt and Road Initiative (BRI). He emphasizes the importance of diversification, digitalization and development of financial infrastructure. China's Belt and Road Initiative (BRI) has attracted worldwide attention as one of the most ambitious infrastructure and economic development initiatives in modern history. Since its inception in 2013, the BRI has sought to revive old trade routes, enhance connectivity and develop economic cooperation in Asia, Europe and Africa. By embracing digital innovation and upgrading financial systems, China is expediting economic transactions, fostering innovation, and promoting inclusive growth along all BRI corridors. As China continues to shape the future trajectory of global investments through the BRI, its strategic blueprint serves as a model for accelerating economic growth and connectivity across vast regions and diverse populations. Through a comprehensive examination of China's approach, this paper contributes to a deeper understanding of the dynamics driving economic development and connectivity within the context of the Belt and Road Initiative.

Keywords: *diversification, Belt and Road initiative (BRI), digitalization, perfect storm, infrastructure, COVID-19, logistics, sustainable development.*