

УДК [327-048.87:339.92](510:100)«20»
DOI <https://doi.org/10.30970/PPS.2024.57.22>

ГЕОПОЛІТИЧНА ПІДОСНОВА СТРАТЕГІЇ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» І ЙОГО ТРАНСЦЕНДЕНТНІСТЬ ТРАДИЦІЙНОЇ ГЕОПОЛІТИКИ

Чу Чу

*Львівський національний університет імені Івана Франка,
факультет міжнародних відносин,
кафедра міжнародних відносин і дипломатичної служби
вул. Січових Стрільців, 19, 79000, м. Львів, Україна*

Геополітика виникла наприкінці 19 століття, і більше ніж за століття розвитку стала важливою теоретичною системою в політології та міжнародних відносинах, основою для держав, що розробляють політичні та військові стратегії, а також для формування зовнішньої політики.

Будівництво «Одного поясу, одного шляху» є важливою стратегічною ініціативою Китаю, спрямованою на активне реагування на можливості та виклики світового розвитку на початку XXI століття, а також сприяння економічному розвитку та співробітництву між Китаєм і зарубіжними країнами. Ініціатива «Один пояс, один шлях» та її будівництво є новим способом мислення для вивчення китайсько-іноземного стикування та взаємовигідного співробітництва в контексті зростаючої сили Китаю як потужної країни, а також є трансценденцією гегемоністського стратегічного мислення традиційної геостратегії, яка прагне розширити інтереси країни в геопросторовому просторі.

Стратегія «Один пояс, один шлях», яку Китай ініціював у 2013 році, є найбільшим інфраструктурним та економічним проектом сучасної глобалізованої епохи. Її мета – створення потужної мережі торгових і транспортних шляхів, які з'єднують Азію, Європу, Африку та інші частини світу. Хоча стратегія має передусім економічний характер, вона глибоко впливає на міжнародні відносини та геополітичний ландшафт. В рамках цієї стратегії Китай прагне не тільки зміцнити свої економічні зв'язки з іншими країнами, але й забезпечити собі лідерство в новій глобальній архітектурі, подолавши традиційні моделі геополітики.

Такий процес передбачає не лише зміни в економічній і політичній сферах, а й формування нової концепції глобальної взаємозалежності, що виходить за межі традиційних геополітичних уявлень. У цьому контексті важливо розглянути геополітичну основу «Один пояс, один шлях» та її можливе перевернення традиційних геополітичних моделей.

Ключові слова: «Один пояс, один шлях»; геополітика; Спільнота людської долі.

Постановка проблеми. Просування будівництва стратегії «Один пояс, один шлях» має велике значення для виходу за рамки традиційного геополітичного мислення і уникнення пасток геополітичної боротьби за владу між великими країнами. Ця тема є актуальною, оскільки Ініціатива та практика «Один пояс, один шлях» сприяли розвитку геополітичної теорії, яка йде в ногу з часом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Китайські та іноземні вчені приділяють цій темі багато уваги. Іноземні фахівці більш схильні розглядати стратегічну конотацію «Одного поясу, одного шляху» з точки зору геополітики. Варті уваги напрацювання Шеннона Тієцці, Лусіо Бланко Пігго, Альфреда Тейера Мехен, Чжен Йонн्यान, Лу Бінгян та інших.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Хоча в доробку українських вчених є чимало праць, в яких висвітлюються гео економічні параметри «Одного

поясу, одного шляху», але порівняно мало досліджень його геополітичних аспектів, що зумовлює необхідність проведення такого аналізу.

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

- дослідити геополітичну підоснову стратегії «Один пояс, один шлях»;
- розглянути її здатність трансцендувати традиційну геополітику.

Виклад основного матеріалу дослідження. Геополітика – це не просто вивчення географічних факторів, а й складна «владна гра», яка впливає на взаємодію між державами в межах географічного простору. Вона має різні національні риси, оскільки кожна країна має свої специфічні умови, що визначають її геополітичні інтереси [1]. Стратегія «Один пояс, один шлях» є геополітичним проектом, який вимагає чіткої і комплексної оцінки географічного простору. Для ефективного просування цього проекту необхідно всебічно проаналізувати геополітичні аспекти та зрозуміти зміст, цілі та сутність цієї стратегії з геополітичної точки зору. Одним із основних завдань є правильна оцінка геополітичних ризиків і викликів, з якими може зіткнутися реалізація цього проекту, а також визначення оптимальних геостратегічних варіантів для його розвитку.

Геополітичний фон стратегії «Один пояс, один шлях» потрібно аналізувати на кількох рівнях. З точки зору глобальної геополітики цей проект є відповіддю на вимоги часу. Мир та розвиток є основними характеристиками нашої епохи, і прагнення до миру, а також досягнення сталого розвитку, є основними прагненнями людства. Стратегія «Один пояс, один шлях» цілком відповідає тенденціям світової багатополаризації, економічної глобалізації, культурного різноманіття та соціальної інформатизації. Вона сприяє інтеграції Азії, Європи та Африки, а також зміцненню партнерських відносин між країнами, що лежать на цьому шляху. Проект створює складну мережу взаємозв'язків і сприяє диверсифікації, збалансованому та стійкому розвитку країн, що його охоплюють.

Водночас із точки зору геополітики Азійсько-Тихоокеанського регіону, стратегія «Один пояс, один шлях» є продуктом китайсько-американської геополітичної гри в контексті піднесення Китаю і трансформації міжнародної системи в цьому регіоні. Після закінчення холодної війни Азійсько-Тихоокеанський регіон став центром глобальної геополітичної конкуренції. Підйом Китаю змінив геополітичний ландшафт не лише Азійсько-Тихоокеанського регіону, а й усього світу. Цей регіон став основним полем глобальної геополітичної боротьби. Щоб стримати піднесення Китаю, США реалізували стратегію перебалансування в Азійсько-Тихоокеанському регіоні: в галузі безпеки вони уклали військові союзи з регіональними партнерами; у політиці – намагаються об'єднати сусідні з Китаєм країни; в економіці – підписали Транстихоокеанське партнерство, яке виключає Китай. Щоб відповісти на виклики, спричинені стратегією перебалансування США в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, Китай і розгортає стратегію «Один пояс, один шлях» як в Євразії, так і в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, формуючи таким чином модель хеджування в контексті цієї стратегії США. Стратегія «Економічного поясу шовкового шляху» зосереджена на розвитку сухопутної могутності через економічну інтеграцію Євразії. Це врешті сформує візерунок хеджування сухопутної та морської могутності за допомогою угоди про транстихоокеанське партнерство, очолюваної США в Тихоокеанському регіоні. Реалізація «Морського шовкового шляху 21 століття» передбачає розвиток морської могутності в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, що створює конкуренцію Транстихоокеанському партнерству у морській сфері. Таким чином, стратегія «Один пояс, один шлях» є відповіддю на стратегію перебалансування США

в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, ефективно протидіє спробам стримати зростання впливу Китаю в цьому регіоні.

З точки зору геополітики внутрішнього регіонального розвитку Китаю стратегія «Один пояс, один шлях» спрямована на досягнення збалансованого розвитку різних регіонів країни. Оглядаючи практику «Реформ і відкритості» останніх трьох десятиліть, можна побачити, що західні регіони стали частиною програми відкриття пізніше, ніж прибережні східні райони. У порівнянні зі східними прибережними районами, західний регіон об'єктивно має дисбаланс у географічному розташуванні, розвитку інфраструктури, національній політиці регіонального розвитку та етапах економічного розвитку. З точки зору економічної потужності, інфраструктури, управління містами та розвитку міської культури, міста західного регіону значно відрізняються від прибережних міст сходу. Порівняно із сільським господарством у східних прибережних районах, сільська економіка західного регіону має більший розрив. Проект «Один пояс, один шлях» виведе на перший план Північно-Західний та Південно-Західний регіони, що сприятиме скороченню розриву між східними та західними регіонами, збалансованому розвитку та загальному процвітанню всіх частин країни.

Серед академічних кіл існують різні думки щодо геостратегічного вибору Китаю. Деякі експерти вважають, що сухопутна могутність є найважливішою, інші надають пріоритет морській силі, а ще інші – підтримують одночасний розвиток обох напрямів. Я вважаю, що остання точка зору є найбільш об'єктивною та реалістичною основою для поточної стратегії Китаю «Один пояс, один шлях». Якщо проаналізувати геополітичне середовище Китаю з точки зору геополітичної теорії, можна побачити, що Китай є країною як на суші, так і на морі, а також країною, що розташована на периферії. Тому неможливо пояснити поточну геополітичну ситуацію Китаю, спираючись лише на одну теорію. Доцільно інтегрувати різні теорії та разом формувати геополітичну стратегію Китаю.

По-перше, Китай – це велика сухопутна країна, розташована в Євразії з величезною територією. Однак через своє географічне розташування та консервативні традиції, стародавні династії Китаю були зосереджені в Центральних рівнинах. Єдиним способом контакту з зовнішнім світом на суші в Стародавньому Китаї був Шовковий шлях. Через відсталість транспортних технологій того часу та труднощі з наземним транспортом, Шовковий шлях не зміг розвиватися надалі. Однак у сучасному світі завдяки технічному прогресу можливості наземного транспорту були повністю реалізовані. Як зазначав один з авторів, «маневреність, яку океан забезпечував для навігації, колись була головною перевагою мореплавців, але тепер її значно послаблює розвиток залізниць» [2]. Це цілком природно, оскільки «з розвитком залізничного транспорту він стає дедалі більш конкурентоспроможним і зручним у порівнянні з морським судноплавством, і переваги морської держави поступово згасають» [3, с. 80].

Проаналізувавши вплив промислової революції на британську морську силу, Джон Маккіндер зазначив, що «поточна перевага Великобританії полягає в здобутті лідерства, яке вона утримує завдяки історичним заслугам. Проте, коли джерела багатства та енергії, на яких була побудована її морська сила, виснажаться, безпека Британської імперії також буде повністю втрачена» [4].

Сьогодні Китай активно розвиває «Економічний пояс Шовкового шляху». Одним із важливих кроків є популяризація світових технологій високошвидкісних залізниць. Поява та розвиток таких технологій значно скоротили просторово-часову відстань між суходолами, і якщо високошвидкісна залізниця зможе пройти через Євразію, то зв'язок між її частинами зробить значний стрибок, а вартість економічного обміну суттєво знизиться.

Хоча США все ще утримують морську гегемонію, Євразія знаходиться далеко від них, і вартість прямого доступу до цієї частини світу для США є відносно високою. Таким чином, Китаю вдалося створити перевагу на суходолі, що у свою чергу покращує його геополітичне становище.

По-друге, Китай також є морською державою. Суходіл важливий, але не можна заперечувати той факт, що Китай має довге узбережжя, і море є важливим фактором, якого неможливо ігнорувати в геополітиці Китаю. Отже, «Шість факторів, що впливають на морську могутність: географічне положення, природна структура, територія, населення, яке займається морською промисловістю, національні особливості та фактори уряду» [5]. Розвиток морської могутності країни залежить не лише від географічних факторів, але й від багатьох людських і соціальних аспектів. Порівняння показує, що Стародавній Китай мав умови стати морською державою завдяки першим трьом природним та географічним факторам. Однак через три останні обмеження, Китай зрештою зосередився на суходолі. У Стародавньому Китаї не було достатнього рівня поінформованості про море. Крім того, в Китаї було мало людей, які займалися морською промисловістю. Найважливішим фактором було те, що уряд тривалий час проводив політику обмеження морської діяльності та ізоляції країни. Тому Китай не став морською державою. «Відкриття океану для країн, що мають вихід до моря, веде до взаємодії з іншими морськими державами, що стало мотивацією для розвитку океанічної цивілізації» [6].

Після Опіумних воєн китайська історія вступила в переломний момент: Китай був змушений відкрити свої порти, і одночасно почав активно звертати увагу на океан. У 1970-х роках Китай здійснив «Реформи та відкритість», що значно прискорило його економічний розвиток. Морська торгівля стала важливим чинником економічного зростання Китаю. «Відкриття зовнішнього світу та економічний розвиток посилили залежність від зовнішніх ринків і сприяли формуванню експортно-орієнтованої економіки, де морські шляхи є важливими для обміну». Як тільки такий тип економіки був сформований, Китай зрозумів необхідність наявності сильної морської сили, що повинно було привести до його перетворення на морську державу [7]. Тому розвиток морської енергетики та створення «Морського Шовкового шляху» стали невідворотним вибором для великого омолодження китайської нації.

По-третє, Китай є країною сухопутно-морського комплексу, що має великі та важливі інтереси як на суходолі, так і на морі. Тому, розробляючи свою геополітичну стратегію, Китай повинен враховувати обидва аспекти – і суходіл, і море: «Збереження переваг сухопутної могутності та розвиток морської сили – два аспекти геостратегії Китаю, що взаємодоповнюють один одного» [8]. Стратегія «Один пояс, один шлях», яку просуває Китай, є прикладом одночасного розвитку сухопутної та морської могутності. Розвиваючи лише один із цих аспектів та відмовляючись від іншого, не вдасться досягти повного формування геополітичного середовища Китаю. Згідно з традиційною геополітичною теорією, країни сухопутно-морського комплексу часто стикаються з подвійним тиском з боку суходолу та моря, що перешкоджає їхньому розвитку – це об'єктивно доведено. «Через природні обмеження географічного середовища для сухопутних країн, що межують з морями, витрати на забезпечення безпеки та захист переваг є вищими» [9].

Традиційна геополітика ґрунтується на силевій конкуренції, територіальних спорах і військових блоках. Вона концентрується на політичній та військовій могутності держав, де кожен крок країни має на меті збереження або розширення її впливу через примус або об'єднання з іншими великими державами.

Стратегія «Один пояс, один шлях» прагне подолати ці традиційні моделі через кілька інноваційних аспектів.

1. Перехід від конкуренції до співпраці. Традиційна геополітика часто базується на концепціях нульової суми, де перевага однієї держави означає шкоду для іншої. Натомість «Один пояс, один шлях» орієнтована на принцип «виграє кожен», де країни отримують вигоду від спільної співпраці у сфері інфраструктури, торгівлі та економічного розвитку. Китай просуває ідею глобального розвитку, яка дозволяє країнам з різними економічними системами і політичними структурами знаходити спільні інтереси через економічне зростання.

2. Інфраструктурна геополітика. «Один пояс, один шлях» ставить інфраструктуру (залізничні та морські торгові маршрути) в центр міжнародних відносин. Це дозволяє країнам, які були раніше географічно відокремлені, увійти в активну економічну і політичну взаємодію, підвищуючи свою значущість на глобальній арені. У цьому контексті інфраструктура стає основою нової геополітики, де країни більше не змагаються за території, а створюють нові зв'язки через інвестиції в транспортні й логістичні проекти.

3. Нова роль глобальних акторів. Традиційна геополітика фокусується на суперництві між державами великої потужності, такими як США, Росія та Європейський Союз. Однак «Один пояс, один шлях» дозволяє Китаю відігравати центральну роль у глобальних справах, даючи можливість іншим країнам, зокрема з Південної Азії та Африки, виступати рівноправними партнерами. Це зменшує вплив традиційних геополітичних гравців і створює нову міжнародну архітектуру, де центр прийняття рішень може бути дистрибуційно рівномірнішим. Замість того, щоб змагатися за вплив через силові методи, Китай використовує м'яку силу та економічні інструменти для формування нових партнерств і створення вигідних умов для економічного зростання всіх учасників проекту.

Висновки та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Стратегія «Один пояс, один шлях» є не лише економічною ініціативою, а й глибоко інтегрованою геополітичною стратегією, яка має потенціал перевершити традиційну геополітику, є значним кроком у розвитку нової геополітичної парадигми, яка відрізняється від традиційної моделі силового впливу і територіальних конфліктів. Вона пропонує концепцію глобальної співпраці через інфраструктурні проекти, що сприяють економічному розвитку та створенню нових політичних зв'язків. Реалізуючи цей проект, Китай трансцендує традиційну геополітику, створюючи нову архітектуру глобальних відносин, де інвестиції, інфраструктура та співпраця стають основою міжнародної політики.

Ініціатива та практика «Один пояс, один шлях» сприяють розвитку геополітичної теорії, яка йде в ногу з часом. Трансцендентність ініціативи і практики стратегії над традиційними геополітичними теоріями відображається, головним чином, у відмінностях у досягненні цілей. Зокрема, ініціатива «Один пояс, один шлях» та її практика вийшли за рамки традиційних геополітичних теорій, особливо з точки зору шляхів реалізації.

Підсумовуючи, можна сказати, що ініціатива «Один пояс, один шлях» є економічним і політичним наслідком піднесення Китаю; це не геополітична стратегія Китаю, але вона має далекосяжні геоекономічні і геополітичні наслідки, наслідки піднесення Китаю, а також наслідки прагнення до миру, спільного розвитку і спільного процвітання.

Висновки цієї статті можуть слугувати основою для майбутніх досліджень геополітичних ризиків, з якими стикається «Один пояс, один шлях».

Список використаної літератури

1. Джун Файтинг. Поза міфом про геополітику: нова азіатська стратегія Китаю [J] · Дипломатичний огляд, 2014 (6) ·
2. Джеффри Паркер. Західні геополітичні думки у 20 столітті [М]. *Лі Імін, Сю Сяоцзе, Чжан Жунчжун*, переклад. Пекін: Преса Народно-визвольної армії, 1992: 17.
3. 刘中民 (Лю Чжунмін). 地缘政治理论中的海权问题-从马汉的海权论到斯皮克曼的边缘地带理论 (Проблема морської могутності в геополітичній теорії – від теорії морської могутності Махана до теорії маргінальних зон Спайкмена). // 《海洋世界》 (Ocean World) . – 2008 – С. 80.
4. Halford J Mackinder. Britain and the British Seas [M]. Oxford: Oxford Clarendon Press, 1902: 358 с.
5. Альфред Тейер Мехен. Теорія Морської могутності [М]. *Сяо Вейчжун, Мей Ран*, переклад. Пекін: Китай говорить правду Видавництво, 1997: 25-92, 29.
6. 郑永年 (Чжен Йоннян). 中国的海洋地缘政治与陆地地缘政治. (Морська геополітика та сухопутна геополітика Китаю). // 《外交评论: 外交学院学报》 (Дипломатичний огляд: журнал Інституту дипломатичної служби), 2014 (1).
7. 卢兵彦 (Лу Бінгян). 从陆地到海洋: 中国地缘政治的战略取向. (Від суходолу до моря: стратегічна спрямованість геополітики Китаю). // 《太平洋学报》 (Pacific Journal), 2009 (5).
8. 杨震, 周云亨 (Ян Чжень, Чжоу Юньхен). 中国海洋强国战略选择与战略海疆拓展. (Вибір стратегії морської могутності Китаю та стратегічне розширення морських кордонів). // 《社会主义研究》 (Соціалістичні дослідження), 2014 (1).
9. 郑义伟, 张建宏 (Чжен Івей, Чжан Цзяньхун). 论陆海复合型国家发展海权的两难困境—欧洲经验对中国海权发展的启示. (Про дилему розвитку морської могутності в країнах сухопутно-морського комплексу –просвітлення європейського досвіду щодо розвитку морської могутності в Китаї), // 《太平洋学报》 (Тихоокеанський журнал), 2013 (3).

THE GEOPOLITICAL BASIS OF THE “ONE BELT, ONE ROAD” STRATEGY AND ITS TRANSCENDENCE OF TRADITIONAL GEOPOLITICS

Chu Chu

Ivan Franko National University of Lviv,

Faculty of International Relations,

Department of International Relations and Diplomatic Service

Sichovykh Striltsiv Str., 19, 79000, Lviv, Ukraine

Geopolitics emerged at the end of the 19th century, and for more than a century of development it has become an important theoretical system in political science and international relations. Geopolitics has become the basis for states to develop political and military strategies, as well as to formulate foreign policy.

The construction of “One Belt, One Road” is an important strategic initiative of China aimed at actively responding to the opportunities and challenges of global development in the early 21st century, as well as promoting economic development and cooperation between China and foreign countries. The One Belt, One Road Initiative and its construction are a new way of thinking to explore Sino-foreign convergence and mutually beneficial cooperation in the context of China’s growing strength as a powerful country, and are a transcendence of the hegemonic strategic thinking of traditional geostrategy that seeks to expand the country’s interests in the geospatial space.

The One Belt, One Road strategy, initiated by China in 2013, is the largest infrastructure and economic project of the modern globalized era. Its goal is to create a powerful network of trade and transportation

routes that will connect Asia, Europe, Africa and other parts of the world. Although the strategy is primarily economic in nature, it has a profound impact on international relations and the geopolitical landscape. As part of this strategy, China seeks not only to strengthen its economic ties with other countries, but also to secure leadership in the new global architecture by overcoming traditional models of geopolitics.

This process involves not only changes in the economic and political spheres, but also the formation of a new concept of global interdependence that goes beyond traditional geopolitical concepts. In this context, it is important to consider the geopolitical basis of “The Belt and Road Initiative” and its possible superiority to traditional geopolitical models.

Key words: “One Belt, One Road”; geopolitics; Community of Human Destiny.