

питання, а чи готувлять майбутніх фахівців-економістів до роботи в середовищах названих технологій? У тій самій програмі йдеться про необхідність зміни до 2030 р. бізнес-моделі освітнього процесу для ВНЗ, а саме переходу на модульну кросплатформову систему, в якій студент зможе обирати предмети без прив'язки до ВНЗ й отримувати максимум послуг та матеріалів онлайн. Це передбачає впровадження в учбовий процес сертифікованих міжнародних навчальних програм і забезпечення можливості їх практичного (не віртуального) засвоєння в лабораторіях ВНЗ. Ясно, що для реалізації такої стратегії потрібні значні капіталовкладення, бо сертифіковані програмні продукти з бізнес-аналізу – достатньо дорогі, навіть коли йдеться про десктоп системи [5]. Тим не менш, вирішувати це питання прийдеться.

Список використаних джерел:

1. Свон. М. Блокчейн. Схема новой экономики [Электронный ресурс] / М. Свон. – Режим доступа: <http://loveread.ec/contents.php?id=66268>
2. Рубини Н. Блокчейн и биткойн – крупнейшая мировая афера [Электронный ресурс] / Н. Рубини. – Режим доступа: <https://www.computerworld.ru/tag/blockchain/page/2>
3. Правовой режим криптовалют [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
4. Україна 2030e – країна з розвинутою цифровою економікою [Електронний ресурс] / Український інститут майбутнього – Режим доступу: <https://strategy.uifuture.org/kraina-z-rozvinutoyu-cifrovoyu-ekonomikoju.html>
5. Сіницький М.Є. Програмні продукти підтримки діяльності бізнес-аналітика / М. Є. Сіницький // Бізнес-аналітика в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 16 березня 2017 р.). – К.: ДП «Інформ.-аналіт. агентство», 2017. – С. 171-175.

Собильський В. А.,
студент,

Національна академія статистики, обліку та аудиту, м. Київ

ЕКСПАНСІОНІСТСЬКИЙ ПОТЕНЦІАЛ ІНІЦІАТИВИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» ЯК ПРОЯВ НОВОГО ВЕКТОРУ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОЇ ВІДКРИТОСТІ КНР

З самого початку проголошення наміру реалізації «Одного поясу, одного шляху» в самому Китаї не було чіткого розуміння суті нового китайського проекту. Ілюстрацією цього є те, що офіційні представники Пекіну всередині Китаю іменували «Пояс і Шлях» стратегією, а під час закордонних виступів та заяв використовували термін ініціатива. Це призвело до того, що представники приватного бізнесу, великі державні китайські корпорації та цілі провінції, які беруть участь в реалізації проекту, намагались використати державне фінансування в своїх цілях або внести свої пропозиції в ініціативу. Так,

керівництво західних районів Китаю – Сінцзян-Уйгурського автономного району, Шансі, Сичуаню, Ганьсу, Нінся та ін. наголошувало на своїй виключній важливості в реалізації проекту [3]. Вони розглядали ініціативу зверху лише як таку, що покликана забезпечити стрімкий економічний розвиток західних провінцій. Цю тезу робило справедливою те, що основними внутрішніми проблемами Китаю є диспропорції в економіці – як в галузевому аспекті (ухил в бік важкої промисловості та будівництва), так і в географічному (недорозвиненість західних районів Китаю порівняно з провінціями на узбережжі).

Розв'язання цих проблем є надзвичайно важливим для нинішньої політичної еліти КНР, з огляду на те, що восени 2017 року має відбутися XIX з'їзд КПК, на якому не лише будуть обговорені подальші напрямки розвитку Китаю та засади його внутрішньої та зовнішньої політики, а й вірогідною є також зміна вищих кадрів в партії. На думку кожного з очільників західних районів Китаю, саме його провінція має стати важливим хабом на шляху слідування «Нового Шовкового шляху» [3]. Спостерігалось також різне трактування цілей проекту, хоча пояснення суті ініціативи не відрізнялась від того, яке використовував офіційний Пекін. Критика самого проекту після появи ініціативи також була в'ялою, оскільки «Один пояс, один шлях» є ініціативою на найвищому рівні, висунутою вищим керівництвом КПК.

Одразу після проголошення намірів реалізації проектів «Поясу і Шляху» почалась подальша робота над поглибленням та роз'ясненням суті та цілей проекту. Головною метою Пекіну було переконати не лише своїх партнерів у відкритості та прозорості намірів Китаю, а й пояснити суть проекту бізнес-елітам КНР та китайському суспільству.

В жовтні 2013 року Сі Цзиньпін та Голова Держради КНР Лі Кецянь виступили з ініціативою створення Азійського банку інфраструктурних інвестицій (АБІІ). Багато експертів розглядають АБІІ як потенційного конкурента базуються в США МВФ і Світового банку. 29 червня 2015 року представниками 57 країн-засновників банку було підписано угоду про створення АБІІ. Для розміщення штаб-квартири банку було обрано місто Пекін (Китай). Колишній заступник міністра фінансів Китаю Цзінь Ліцзюнь очолив секретаріат АБІІ [1].

У постанові «Про деякі важливі питання всебічного поглиблення реформ», прийнятому на 3-му пленумі ЦК КПК 18-го скликання 9-12 листопада 2013 року, зазначалося, що створення відкритих фінансових структур, прискорене створення єдиної інфраструктурної мережі з оточуючими країнами і регіонами, будівництво «Економічного поясу Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху» сприяють формуванню нової архітектури всебічної відкритості Китаю.

В листопаді 2014 року в Пекіні був проведений форум «Діалог щодо зміцнення взаємопов'язаного партнерства» в рамках роботи форуму Азійсько-Тихоокеанського економічного співробітництва. На ньому були присутні президенти Бангладеш, Монголії, М'янми, Лаоса, Таджикистану, прем'єр-міністри Камбоджі та Пакистану, а також секретарі ШОС та

Економічної і соціальної комісії для Азії та Тихого океану ООН (ЕСКАТО ООН) [6]. Під час свого виступу голова КНР зазначив, що висунута ним в Казахстані та Індонезії ініціатива «Одного поясу, одного шляху» повністю сумісна з розвитком партнерства в регіоні, зокрема зі стратегією розвитку ШОС – 2025.

У грудні 2014 року для фінансування ініціативи був запущений Фонд Шовкового шляху обсягом 40 млрд доларів. Ідею створення спеціального Фонду щодо фінансування ініціатив в рамках китайської концепції «Економічного поясу Шовкового шляху» голова КНР Сі Цзиньпін висунув 8 листопада 2014 р напередодні саміту глав АТЕС. Фонд Шовкового шляху був зареєстрований 29 грудня 2014 року в Пекіні. Основною його метою є сприяння будівництву об'єктів інфраструктури, допомога країнам регіону у зміцненні економічного і промислового співробітництва. Сьогодні основну частину фонду становлять внески КНР [4]. Окрім роботи зі спеціально створеними для реалізації проекту Азійським банком інфраструктурних інвестицій та Фондом Шовкового шляху, Китай в контексті реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» активно співпрацює також з Всесвітнім банком та Новим банком БРІКС [5].

15 травня 2017 року був завершений перший міжнародний економічний форум «Один пояс, один шлях», що проходив в Пекіні. На заході були представники більш ніж 100 країн. На форумі були представлені результати виконаної за чотири роки з дня висунення ініціативи роботи. Відомо, що реалізація проекту «Один пояс, один шлях» тісно пов'язана з двома «сторічними ювілеями». Так, перший етап реалізації проекту має завершитись в 2021 році – на честь сторіччя заснування КПК. Завершення базового будівництва проекту планується закінчити до 2049 року – ста років з дати заснування КНР.

Для реалізації проекту були створені Азійський банк інфраструктурних інвестицій та Фонд Шовкового шляху, інвестиції якого на сьогодні склали 4 млрд доларів. Китай та 16 країн Центральної та Східної Європи заснували спільний фінансовий холдинг в форматі «16+1». Для 9 проектів в рамках програми «Пояс та Шлях» було надано кредити на суму близько 1,7 млрд доларів [6].

В політичній сфері вдалось домовитись щодо сполучення «Одного поясу, одного шляху» з російським ЄАЕС, казахстанською програмою «Світлий шлях», турецьким проектом «Центральний коридор», монгольською програмою «Шлях розвитку», в'єтнамським «Два коридори, одне коло», стратегією Великобританії «Northern Powerhouse», польським «Бурштиновим шляхом» та низкою інших проектів АСЕАН. Між Китаєм та більш ніж 40 країнами та міжнародними організаціями було підписано договори щодо співробітництва, зокрема в сфері виробничих потужностей.

Сьогодні активно ведеться будівництво таких інфраструктурних проектів, як будівництво залізниць в Індонезії, залізниць Китай – Лаос, Аддіс-Абеба – Джибуті, Будапешт – Берг. Було почато будівництво трьох з шести транспортних коридорів «Економічного поясу Шовкового шляху», а саме

коридорів Китай-Пакистан, Китай – Монголія – Росія, Новий євразійський континентальний міст. Китай активно допомагає Пакистану в будівництві порту Гвадар.

В сфері гармонізації економічних законодавств та митних тарифів Китаєм були підписані угоди з країнами Центральної Азії. За словами Сі Цзиньпіна, час проходження митниці з цими країнами для китайських товарів зменшився на 90% [11]. Китайські інвестиції до країн, що знаходяться вздовж «Економічного поясу Шовкового шляху» вже склали 50 млрд доларів, а об'єм торгівлі збільшився до позначки 3 трлн доларів. Було засновано 56 зон економічного співробітництва в більш ніж 20 країнах, з одночасним створенням так близько 180 тисяч нових робочих місць. Було також анонсовано, що Китай внесе ще 100 млрд. юанів у Фонд Шовкового шляху [11].

Сі Цзиньпін також підкреслив що активно відбувається співробітництво в різноманітних гуманітарних сферах: туризмі, науці, освіті, медицині. Він також нагадав, що Китай не лише продовжує надавати гранти та стипендії іноземним студентам, а й постійно збільшує їх кількість. Однак, попри все це, більшість великих проектів на даний момент ще не виконані. Основне будівництво планується завершити лише до 2049 року.

Список використаних джерел:

1. Blanchard J.M.F. The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative [Electronic resource] / J.M.F. Blanchard, C. Flint // Geopolitics. – 2017. – Vol. 22. – P. 223-245. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503>

2. Ivashchenko O. Projections of deglobalization in the contemporary international economic relations in the context of the paradigm of globalism / O. Ivashchenko, N. Reznikova // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. – 2018. – Вип. 15. – С. 98-106.

3. Krukowska M. China's One Belt, One Road Strategy and Its Implication for the Global World Order [Electronic resource] / M. Krukowska // International Business and Global Economy. – 2016. – Vol. 35. – P. 157-168. – Mode of access: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.ekon-element-000171448658>

4. Russia Wants India to Join OBOR Initiative [Electronic resource] // Orissapost. – 2017. – Mode of access: <http://www.orissapost.com/russia-wants-india-to-join-obor-initiative/>.

5. Reznikova N. Approaches to identifying the form of China's economic expansion in the context of global economy transnationalization: the commercial expansion case [Electronic resource] / N. Reznikova, R. Zvarych, O. Iavshchenko // Ефективна економіка. – 2019. – № 8. – Mode of access: <http://www.economy.nayka.com.ua/>

6. Xu H. Domestic Railroad Infrastructure and Exports: Evidence from the Silk Route [Electronic resource] / H. Xu // China Economic Review. – 2016. – Vol. 41. – P. 129-147. – Mode of access: <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.09.005>

7. Yu H. Motivation behind China's "One Belt, One Road" Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank [Electronic resource] / H. Xu // Journal of Contemporary China. – 2017. – Vol. 26. – P. 353-368. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/10670564.2016.1245894>

8. Іващенко О. А. Нова норма світової економіки: зміст та ключові ознаки глобальних ризиків в контексті незалежності / О. А. Іващенко, Н.В. Резнікова // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 9. – С. 5-10.

9. Іващенко О. А. Експансіоністські імперативи та детермінанти міжнародної економічної політики КНР [Електронний ресурс] / О. А. Іващенко, Н. В. Резнікова, Р. Є. Зварич // Ефективна економіка. – 2019. – № 9. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7286>

10. Резнікова Н. В. Проблема реінституціоналізації світової економіки в умовах незалежності: нові виклики глобальному регулюванню / Н. В. Резнікова, О. А. Іващенко // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 10. – С. 5-10.

11. Один пояс, один путь». Основные тезисы речи Си Цзиньпина [Электронный ресурс] // ИНОСМИ.ру. – 17.05.2017. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/politic/20170517/239368854.html>

12. Резнікова Н. В. Теоретико-методологічні засади визначення економічної залежності в умовах двополярного зонування світової економіки / Н. В. Резнікова / Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2012. – № 4 (63). – С.38-42.

Стеценко А. В.,
студентка,

*Інститут міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Київ*

ПРОБЛЕМА ДОСЯГНЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ЗРОСТАЮЧИХ ЕКОЛОГІЧНИХ ЗАГРОЗ

Зростання екологічних загроз змушує оцінювати їх як визначальні й спрямовуючі фактори в сфері розвитку міжнародних відносин та відповідних змін у геополітичній ситуації [1]. Глобальні проблеми створюють загрозу нормальному розвитку і навіть існуванню країн світу, потребують для відвернення цих катастрофічних наслідків спільних зусиль, мають всеохоплююче, планетарне, глобальне значення [2].

Екологічні небезпеки – це небезпеки для життєдіяльності і технологічної діяльності людини, що виникають унаслідок зміни системних параметрів навколишнього природного середовища. Екологічна небезпека здатна завдати шкоди і вражати людей, наносити матеріальний збиток, руйнівно діяти на навколишнє середовище людини. Особливість екологічних небезпек полягає в тому, що вони загрожують людині не тільки прямо, але і побічно, через зміну навколишнього природного середовища і біосфери в цілому.