

UDC 339.9

CHINESE ECONOMIC GROWTH IN 2008 AND 2020: INFRASTRUCTURE ACCELERATION AND JILIN PROVINCE INSTANCE

P. Shevchenko

PhD student in World Economics
Economics School of Jilin University
Changchun, Jilin province, the P.R.C
shevchenko92ua@163.com

The paper elaborates on the issue of means carried out by the Chinese government in 2008 and the third and fourth quarters of 2020 after the coronavirus outbreak and following economically devastating lockdowns to substantially maintain and even increase the domestic economic growth. Herein the focus is on the infrastructure investment as one of the most efficient tools of boosting the economic growth and its practical implementation nationally in China last year.

In the beginning, the economic recovery efforts of Chinese government in 2008 and 2020 are under scrutiny thereafter the author pays close attention to the infrastructure investment projects conducted in Jilin province, which is located in the Northeast of China. It is considered the striking example of the successful economic recovery in 2020 achieved by the advanced infrastructure construction due to the three main reasons.

Firstly, the decrease in the industrial output seriously undermined the economic performance of the province last year indeed. However, the infrastructure investment helped to avoid the negative economic growth and finally show up the positive dynamics of local economy in 2020.

Secondly, having being at the core of national industry fifty years ago, Jilin province has already lost its status as the driver of Chinese economy. Nowadays it is the recipient of financial subsidies from the central government. That is why the infrastructure investments in the province have to provide a framework for the development of new industries and improvement of the current ones, thus giving the region a change to become economically successful.

Thirdly, new infrastructure definitely changes the outlook of the province and reshapes the image of it. Infrastructure creates the grounds for the stable economic growth in the near future. Therefore, in the following years, the province will face the boost of urbanization and become the more advanced production base attracting both local and foreign investors.

Key words: China, Chinese economic growth, infrastructure investment, Jilin province, Chinese infrastructure investment, Jilin economic development.

ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ КИТАЮ У 2008 ТА 2020: ІНФРАСТРУКТУРНЕ ПРИСКОРЕННЯ ТА ПРИКЛАД ПРОВІНЦІЇ ЦЗІЛІНЬ

П. В. Шевченко

Стаття фокусується на вжитих заходах уряду Китаю щодо підтримання та стимуляції економічного розвитку в КНР після кризи 2008 року та після спалаху COVID-19 у

© 2021 P. Shevchenko; Published by the A. Yu. Krymskyi Institute of Oriental Studies, NAS of Ukraine and the Ukrainian Association of Sinologists on behalf of *The Chinese Studies*. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

третьому та четвертому кварталах 2020 року. У роботі досліджується роль інфраструктурних інвестицій як одного з найбільш ефективних інструментів пришвидшення національного економічного зростання, які були імплементовані у КНР минулого року.

Спочатку вивчаються заходи підтримки економічного розвитку у Китаї у 2008 та 2020 роках, після чого автор досліджує економічне відновлення в провінції Цзілінь у Північно-Східному Китаї та роль інфраструктурних інвестицій у цьому. На думку автора, провінція може вважатися прикладом вдалого економічного відновлення та ефективного інфраструктурного інвестування через три основні причини.

По-перше, економіка провінції здебільшого тримається на промисловому виробництві, спад у якому негативно позначився на економічному зростанні на початку 2020 року. Але прискорене інфраструктурне інвестування допомогло підтримати економічний ріст та навіть показати позитивну динаміку економічного зростання провінції за 2020 рік.

По-друге, будучи одним із ключових економічних центрів 50 років тому, нині Цзілінь отримує фінансові дотації з центрального бюджету, саме тому інфраструктурні інвестиції покликані буквально надати другий шанс провінції і створити базис для розвитку промисловості та стати економічно більш успішною.

По-третє, нова інфраструктура має фізично змінити вигляд провінції та надати їй новий імідж. Вона зможе створити базу для подальшого сталого економічного розвитку та росту урбанізації з подальшим перетворенням провінції на один із промислових центрів майбутнього з фокусом на розвиток автомобілебудування; а також продовжувати успішно приваблювати внутрішніх та зовнішніх інвесторів. Для Цзілінь ПІІ є одним із важливих чинників підтримки економічного розвитку.

Ключові слова: Китай, китайський економічний ріст, інфраструктурні інвестиції, провінція Цзілінь, китайські інфраструктурні інвестиції, економічний розвиток провінції Цзілінь.

Важливість суспільних активів. Інфраструктура – це стратегічний драйвер економічного розвитку, який має неймовірний потенціал та капіталомісткість. Створюючи чи вдосконалюючи транспортну систему, сфери охорони здоров'я і захисту навколишнього середовища, національна інфраструктура відображає актуальний рівень розвитку країни. Ця кореляція усвідомлювалася державними діячами минулого: дороги, що зведені за часів Римської імперії, все ще впливають на економічну активність 2000 років потому [Dalgaard 2018].

У сучасному світі інфраструктурні інвестиції, з одного боку, є інструментом макроекономічної стабілізації, адже їх мультиплікатор значно більший за інші фінансові інтервенції, а з іншого – спонукають зростання продуктивності. Будучи, як правило, державними, вони критично важливі для приватного бізнесу. Наприклад, у США кожні US \$100 інфраструктурних інвестицій збільшують продуктивність підприємств у середньому на US \$17 [Bivens 2017, 2].

«Інвестування в інфраструктуру стимулює економічний розвиток» – цю аксіому прискіпливо вивчали економісти у 80–90-х роках минулого століття, особливо Девід Алан Ашауер, який емпірично довів – інфраструктура є одним із факторів виробництва, а її руйнація призводить до падіння його ефективності [Aschauer 1989, 8]. Дослідження Нортон вказують, що поліпшення комунікаційної інфраструктури, зокрема інформаційної та телекомунікаційної систем, пришвидшує національний економічний ріст [Norton 1992].

Історично інфраструктурні інвестиції довели свою ефективність. Вони були часткою розвитку західних країн (а також СРСР) після Другої світової війни, потім стали інструментом піднесення країн Азії. Наприклад, Сінгапур перетворився на фінансовий та транспортний хаб глобального рівня, а інфраструктурні інвестиції у цій країні збільшувалися на 30% щорічно з 1966

по 1972 роки [Lim 2008, 234]. Вони стали каталізатором економічного розвитку Китайської Народної Республіки після імплементації політики реформ та відкритості, коли щорічно становили у середньому 9,5% з 1979 по 2018 роки та фактично подвоювали ВВП країни кожні 8 років. Економічний ріст був наполовину здійснений інвестуванням у інфраструктурні проекти. З іншого боку, його підтримало стрімке зростання продуктивності праці. Це дозволило КНР станом натеper створити найбільшу у світі виробничу базу й досягти статусу першої економіки планети¹.

Тільки з 1997 по 2017 рік інвестиції Китаю у транспортні комунікації становили ¥ 40 трлн (US \$5,7 трлн), щорічно збільшуючись на 18,4%. Довжина залізничного сполучення з 1978 року зростає на 75000 кілометрів, з яких 25000 – це колія високошвидкісних потягів. Довжина доріг за 40 років зростає на 3,8 млн кілометрів, з яких автобани становлять 136000. Станом на 2016 у Китаї було збудовано 6096 портів та 228 аеропортів².

Інвестуючи у суспільні активи, Китай досяг трьох основних цілей. По-перше, створена інфраструктура поряд з реформами в КНР надала можливість розвитку малому та середньому підприємництву, зокрема у сільській місцевості. Населення було зацікавлене в максимізації випуску продукції та отриманню прибутків. Це стосувалось усіх сфер зайнятості: від сільського господарства до державних промислових гігантів (SOE).

По-друге, підприємства інвестували у збільшення власної продуктивності та конкурентоспроможності продукції (модернізацію), а потім активно виходили зі своєю пропозицією на глобальні ринки. Уряд підтримував виробників політикою «експортної дисципліни»³.

По-третє, фінансова політика держави слугувала розвитку сільського господарства та промисловості. Створені інвестбанки – Державний банк розвитку (国家开发银行), Ексімбанк Китаю (中国进出口银行) та Банк розвитку сільського господарства (中国农业发展银行) – стали буквально «економічними паровими двигунами» [Studwell 2013], які розвивали національну промисловість та інфраструктуру.

Кореляція між соціально-економічним розвитком та інфраструктурними інвестиціями у КНР протягом останніх сорока років, окрім прямого, лінійного, має також нелінійний характер через велику кількість проектів (кількість була важливіша за якість), що призводило до регіонального короткострокового стрімкого економічного росту [D’emurger 2000, 109].

Це помітно у віддалених від східного узбережжя провінціях, там реалізація інфраструктурних проектів дала поштовх економічному росту, але потім зменшення інвестування, в тому числі й на підтримку інфраструктури, сповільнило економічне зростання. Яскравим прикладом є місто Ордос у провінції Внутрішня Монголія, де певна кількість інфраструктури ще поки не експлуатується через недостатню кількість населення. Темпи економічного росту міста сповільнились з 15%⁴ до 6,8% у 2016 [任明杰 2018].

¹ Amadeo K. (2020), Largest Economies in the World, available at: <https://www.thebalance.com/world-s-largest-economy-3306044>.

² 国家统计局 (2018), available at: http://www.stats.gov.cn/zjt/ztfx/ggkf40n/201809/t20180906_1621360.html.

³ Підприємства, які продавали свої товари на світових ринках, отримували фінансові бонуси від уряду.

⁴ China’s Modern Day Ghost Cities, available at: <https://www.managementstudyguide.com/china-modern-day-ghost-cities.htm>.

Необхідність створення інфраструктури для розвитку економіки навіть знайшла відображення у китайській мові: крилатим став вираз «хочеш розбагатіти – спочатку відремонтуй (збудуй) дорогу» (要想富、先修路). Його використав Президент Сі Цзіньпін у 2014 щодо необхідності розвитку інфраструктури в Азії⁵.

Сам вислів уперше озвучив у 1980-х голова повіту у провінції Сичуань, коли пояснював селянам важливість прокладення дороги. Після будівництва і запуску проєкту щорічний дохід селян зріс із 300 до 681 юанів⁶.

Інфраструктурне прискорення Китаю у 2008 та 2020 роках. Фінансова криза 2008 року стала серйозним викликом для світової економіки, а рік потому, у 2009, вперше з часів Другої світової війни вона показала негативну динаміку, скоротившись на 2,3%. Зростання китайського ВВП зменшилось з 14,2% у 2007 до 9,2% у 2009, а експорт у 2009 скоротився на 17% через спад попиту на зовнішніх ринках⁷.

Загалом, країни вибрали монетарні механізми подолання наслідків кризи, такі як бейлаут (купівля державою у банків проблемних активів), кількісне пом'якшення (купівля Центральним банком фінансових активів, буквально вливаючи ліквідність до економіки), зниження процентних ставок (здешевлення грошей та пожвавлення економічної активності), податкові пільги і стимулюючі заходи для промисловості та інші.

Але макроекономічна комбінація Китаю з подолання кризи складалася з активної фіскальної політики (інвестиції у інфраструктуру), більш м'якої монетарної політики, яка скоротила депозитну процентну ставку (deposit interest rate) з 4,14% до 2,25%, а боргову процентну ставку з 7,47% до 5,31% (loan interest rate), та політики стабільного обмінного курсу (Центральний банк Китаю активно здійснював інтервенції на валютний ринок, аби не допустити збільшення ціни юаню стосовно долара США).

При цьому КНР знаходилася у сильній фіскальній позиції, адже майже не мала дефіциту держбюджету у період з 2000 по 2008 роки – відношення дефіциту в процентному співвідношенні до ВВП не перевищувало 3%, а у 2007 Китай мав бюджетний профіцит.

Окрім цього, станом на 2008 рік країна мала значні золотовалютні запаси, котрі оцінювалися у US \$1,95 трлн [Ming 2009].

Величина інфраструктурних інвестицій становила ¥ 4 трлн (US \$586), або 12,5% китайського ВВП, станом на листопад 2008 року, тобто була одним із найбільших «реанімаційних пакетів економіки» у світі на той час. Ці інвестиції були покликані замінити спадаючий глобальний попит та надмірну ставку Китаю на експорт як один із основних чинників економічного росту⁸.

Фінансування йшло із центрального (було виділено ¥ 1,2 трлн), провінційних та місцевих бюджетів. Основна частина коштів (¥ 1,5 трлн) мала піти на будів-

⁵ 人民网-人民日报海外版 (2014), 习近平: 要想富 先修路 人心齐 泰山移, available at: <http://cpc.people.com.cn/n/2014/1025/c64094-25907196.html>.

⁶ 向前 (2019), 要想富, 先修路: 最早在四川眉山县发扬光大, available at: https://www.sohu.com/a/339011536_100114155.

⁷ Li L., Willett T., Zhang N. (2011), The Effects of the Global Financial Crisis on China's Financial Market and Macroeconomy, available at: <https://www.hindawi.com/journals/ecri/2012/961694/>.

⁸ до 2008 року відношення експорту КНР до її ВВП становило 32%, а відношення експорту до імпорту – 59%. У 2007 році чистий експорт становив 20% росту ВВП Китаю [Ming 2009, 2].

ництво суспільних активів, таких як залізниця, дороги та аеропорти, другою за величиною інвестування була стаття відбудови інфраструктури у провінції Сичуань після землетрусу у 2008 році (¥ 1 трлн), по ¥ 370 млрд було призначено будівництву у сільській місцевості та індустріальній модернізації (рис. 1).

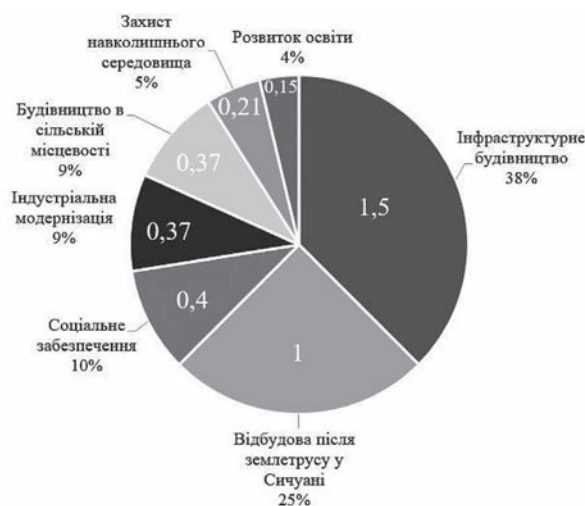


Рис. 1. Розподілення фінансового стимулу у Китаї для подолання кризи 2008 року за сферами (трлн ¥)

Source: [Fardoust, Lin, Luo 2012, 6]

Після закінчення реанімаційного плану, який був розрахований на два роки, з 2008 по 2010, можна побачити, як розподілилися напрями фінансування у розрізі інфраструктури та динаміку інвестицій у неї з 1995 по 2010 роки: 37% коштів було вкладено в гідроенергетику та захист довкілля, 36% у транспортні системи, 23% в електрифікацію, комунікації газо- та водопостачання, 4% в інформаційні комунікації (рис. 2).

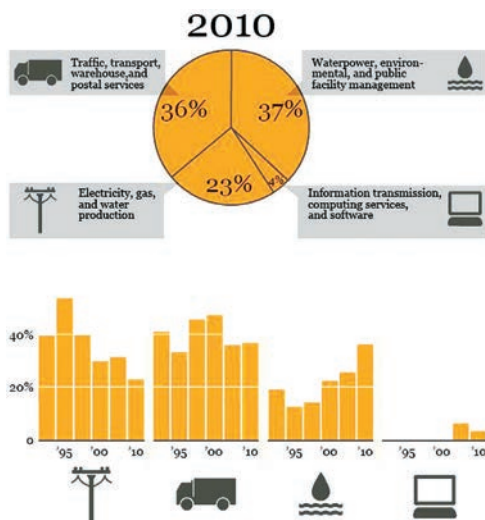


Рис. 2. Інфраструктурні інвестиції та їх динаміка у процентному співвідношенні за роками

Source: [Wertime, Barreda 2013]

За цей період у КНР активними темпами розвивалась мережа високошвидкісних потягів, створювалися автобани та ГЕС. Будувалися грандіозні культурні об'єкти. Наприклад, у провінції Цзілінь, у місті Дуньхуа (敦化市) була побудована 48-метрова «золота» статуя Будди (金鼎大佛) – одна з найвищих у світі, вартість проєкту становила ¥ 380 млн (US \$54,2 млн).

При цьому інфраструктурні інвестиції довели свою ефективність. Згідно із Національним бюро статистики Китаю, у 2009 вкладення в інфраструктуру становили ¥ 6,1 трлн, а у 2010 ¥ 7,2 трлн. Порівняно з 2008 вони збільшилися на ¥ 0,97 трлн, а з 2009 на ¥ 1,13 трлн. Припустимо – інвестиційний мультиплікатор становить 1,5⁹. Тоді $0,97 * 1,5 = 1,45$ трлн, які було додано до ВВП Китаю. При цьому у 2009 економічний ріст КНР становив 9,2%, або ¥ 2,89 трлн. Тобто частка інфраструктурних інвестицій становила 4,6% росту ВВП Китаю у 2009 році ($(1,45 * 9,2) / 2,89 = 4,6$). У 2010 ВВП Китаю збільшився на 10,3%, а саме на ¥ 3,72 трлн, з яких інфраструктурні інвестиції становили $1,13 * 1,5 = 1,69$ трлн, а їх частка у економічному рості за 2010 рік ($(1,69 * 10,3) / 3,72 = 4,6\%$). За обидва роки інвестиції становили майже половину економічного росту ВВП [Huang, Zhou 2013].

Більш того, швидке відновлення китайської економіки корелювало зі світовою, тобто економіка КНР стала фактично флагманом глобальної, а її частка в останній драматично зростала (рис. 3).

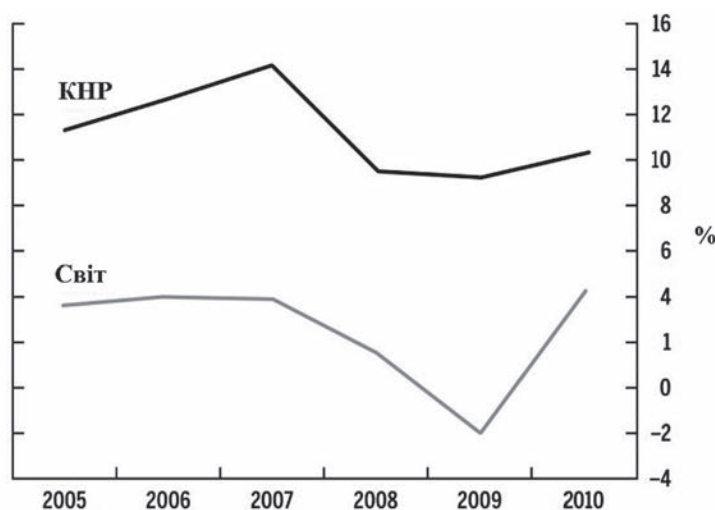


Рис. 3. Динаміки китайської та світової економіки протягом кризи, у відсотках [Lin 2017, 217]

Насамперед це було через збільшення споживання у країні, в тому числі імпортних товарів та послуг, що стало доказом того, що КНР може продукувати економічне зростання не тільки через експорт, який довго вважався єдиним ідіосинкратичним рушієм економічного розвитку Китаю. Фактично глобальна економіка стала зацікавлена у покращенні економічного добробуту жителів КНР та становленню у ній сталого середнього класу, який би підтримував належний рівень споживання.

У 2020 китайська економіка стала першою, яка зазнала збитків через епідемію вірусу COVID-19 та локдаунів. Саме тоді у КНР основний економічний індикатор – PMI (індекс ділової активності, який позначає динаміку стану

⁹ згідно з дослідженням Шанхайського транспортного університету.

речей) знизився на 14,3 пункта, з 50 до 35,7¹⁰, що означало тимчасовий розрив великої кількості виробничих ланцюжків та зупинку підприємств.

Заходи уряду Китаю щодо приборкання поширення вірусу та підтримки економіки дозволили країні отримати позитивну динаміку економічного зростання за 2020 рік, яка становила 2,3%, або ¥ 2,5 трлн.

З одного боку, це були найменші темпи росту за 40 років, а з іншого – на фоні стагнації світової економіки це стало справжнім досягненням. Первинний сектор економіки зріс на 3%, вторинний – на 2,6%, а третинний – на 2,1%. При цьому інвестиції у фіксовані активи збільшились на 2,9%, або ¥ 1,5 трлн, тобто склавши майже 60% від усього економічного росту за 2020 (рис. 4). Інші 40% були складені зростанням експорту із Китаю різноманітного медичного обладнання та електронних гаджетів [World Bank 2020].

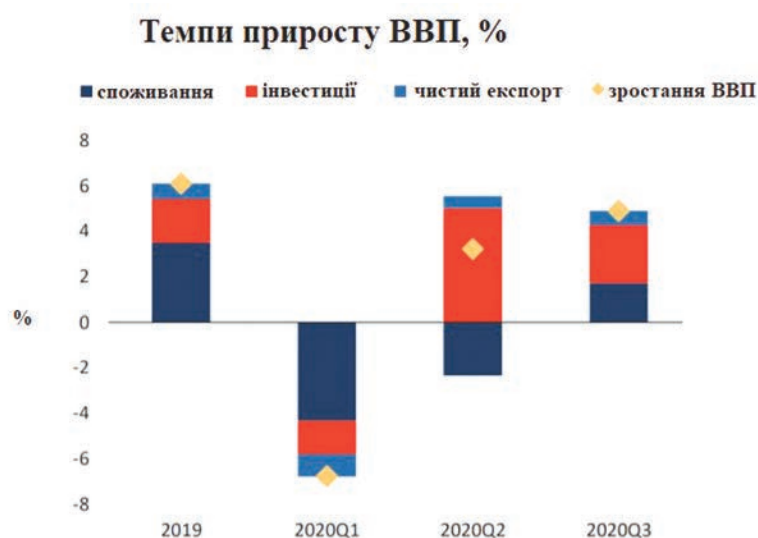


Рис. 4. Темпи зростання економіки КНР у 2020 році [World Bank 2020]

Інфраструктурні витрати зросли на 0,9%, з них інвестиції в інформаційні комунікації зросли на 16%, захист навколишнього середовища – на 8,6%, водопостачання – на 4,5%, а в транспортні комунікації – на 1,8% [国家统计局 2021].

Також саме вони стали первинним драйвером відновлення економіки КНР після локдаунів, згодом поступившись інвестиціям у нерухомість та виробничий сектор. Інфраструктурні інвестиції продемонстрували динаміку до 10% росту навесні 2020 року (рис. 5).

Тобто в 2020, як і в 2008, традиційні інфраструктурні інвестиції були наріжним каменем відновлення економіки Китаю. Будівництво транспортних комунікацій дозволило значно поліпшити макроекономічні показники КНР у кризові роки. Але минулого року, окрім інвестування в традиційну інфраструктуру, уряд Китаю оголосив про початок створення «нової інфраструктури» (新型基础 або 新基础)¹¹.

¹⁰ National Bureau of Statistics of China, Purchasing Managers Index for February 2020, available at: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202003/t20200302_1729254.html.

¹¹ Xinhua (2020), Economic Watch: China speeds up “new infrastructure” investment to combat economic pressure, available at: http://www.xinhuanet.com/english/2020-03/05/c_138846271.htm.

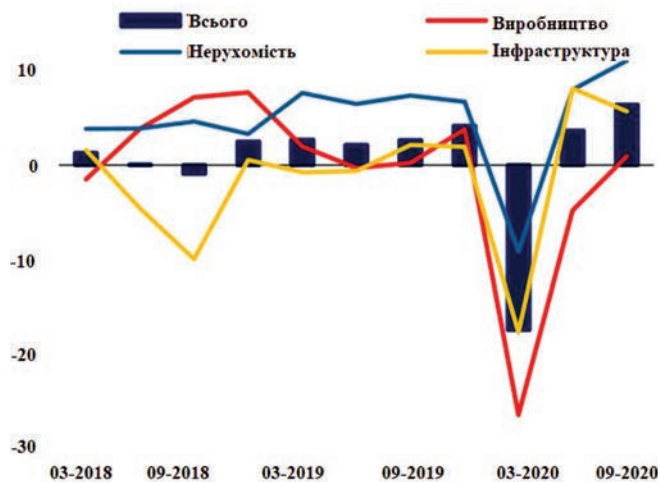


Рис. 5. Темпи зростання інвестицій та секторальний розподіл [World Bank 2020]

У 2018 році на Центральній робочій конференції щодо питань економіки у контексті розглядалися посилення комерціалізації та поширення мережі 5G, штучного інтелекту, промислового Інтернету та Інтернету речей (IoT). У березні 2020 року на зустрічі Політбюро ЦК до списку ще була додана сфера «великих даних» (Big Data). Далі до пріоритетів були віднесені сфери будівництва ЛЕП та станції зарядки для електромобілів, а також подальший розвиток мережі швидкісних потягів [“新基建”发展白皮书 2020].

Згідно з даними Державного комітету по розвитку та реформах КНР, проєкт розрахований на п'ять років, з 2020 по 2025, загальний обсяг інвестицій має скласти приблизно ¥ 17,5 трлн (US \$2,5 трлн)¹², щорічно інвестиції у нову інфраструктуру мають збільшувати масштаб виробничого сектору на ¥ 2,8 трлн. Фінансування має надходити не тільки з центрального, провінційних та локальних бюджетів, а також від приватних компаній, у тому числі від ІТ-гігантів, таких як Tencent чи Baidu.



Рис. 6. Сфери розвитку нової інфраструктури¹³ [齐鲁骏 2020]

¹² 于祥明 (2020), 上海证券报·财经新闻, available at: <http://news.cnstock.com/paper,2020-05-21,1321440.htm>.

¹³ 5G, індустриальний Інтернет (використання хмарних сховищ), штучний інтелект, великі дані – цифрова інфраструктура; зарядки для електромобілів, залізничне сполучення, ЛЕП.

На фоні нестабільності світових ринків через пандемію COVID-19 і, відповідно, волатильності експорту, уряд КНР шукає нові драйвери економічного зростання замість експорту. Саме в цьому контексті з'явилося рішення про нову інфраструктуру, яка буде будуватися у два етапи. По-перше, буде створена комунікаційна система за допомогою технології 5G, а також супутникового Інтернету, яка буде працювати навіть у важкодоступних місцях. По-друге, на цій базі будуть розвинуті індустріальні інформаційні технології (industrial IoT¹⁴), такі як хмарні сховища. Підприємства будуть повністю «у хмарі», а виробництвом можна буде керувати на відстані.

Китай здійснює еволюцію від «світової фабрики» до «світового інноваційного хабу» та розширює попит внутрішнього ринку завдяки технологіям IoT. При цьому експорт залишиться важливою статтею економічного росту, але одним із рушіїв поряд зі споживанням та інвестиціями.

Саме ця ідея лягла в основу концепції розвитку КНР, запропонованої Президентом Сі Цзіньпінем минулого року під назвою «Подвійна циркуляція» (双循环), з одного боку, Китай продовжує працювати в міжнародній економіці нарощуючи експорт та імпорт, а з іншого – країна розвиває внутрішнє споживання, котре має стати одним із основних двигунів економічного зростання¹⁵.

У короткостроковій перспективі – ідея будівництва нової інфраструктури у створенні нових робочих місць (приблизно 200 000 щорічно) та досягненню економічного росту через збільшення обсягу інвестицій. А у довгостроковій досягається ціла низка важливих цілей для розвитку економіки країни:

1) завдяки масовому збору та обробці великих даних буде досягнута більша соціальна продуктивність (узгоджена активність, котра генерує соціально та економічно цінні товари чи послуги¹⁶, наприклад «розумна» освіта (smart education) та «розумна охорона здоров'я (smart healthcare) та інші);

2) досягнення економічного зростання у реальному секторі економіки через інвестування у будівництво необхідної для цифровізації інфраструктури, наприклад, великих дата-центрів для зберігання та обробки даних;

3) завдяки новій інфраструктурі створюється нова бізнес-модель, підприємства будуть більш інноваційними та матимуть більше можливостей для розвитку¹⁷;

4) зниження собівартості продукції, яку випускає економіка Китаю. Приблизно на ¥ 4,9 трлн¹⁸ (US \$700) щорічно з 2025 року через оптимізацію виробництва завдяки індустріальному IoT;

5) збільшення попиту і відповідно споживання через нові ринкові можливості;

6) зниження навантаження на екологію (зменшення викидів CO₂) та розвиток електрифікації [China's New Infrastructure 2020].

Приклад Цзілінь. Ця провінція географічно розташована у центрі Північно-східного Китаю, або Дунбею (东北), та може вважатися ядром регіону, адже вона виконує важливу транзитну функцію і є центром машинобудування. На півночі вона граничить з провінцією Хейлунцзян (黑龙江), на сході – з

¹⁴ Internet of Things.

¹⁵ 杨盼盼, 崔晓敏 (2020), 中国社科院世经政所, available at: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1691324364772052527&wfr=spider&for=pc>.

¹⁶ Wahrendorf M. (2006), Social productivity and well-being of older people: baseline results from the SHARE study, available at: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5546263/pdf/10433_2006_Article_28.pdf.

¹⁷ 三个皮匠微信公众号每天给您带来最全最新各类数据研究报告 (2020), 前瞻产业研究院, available at: <https://www.sgpjbg.com/i-17956.html>.

¹⁸ За підрахунками Goldman Sachs.

Росією та Північною Кореєю, на заході – з провінцією Внутрішня Монголія (内蒙古), на півдні – з провінцією Ляонін (辽宁). Її населення становить майже 27 млн людей¹⁹.

Пандемія COVID-19 та її наслідки стали викликом для економіки провінції, яка пов'язана з важким машинобудуванням, а також останніми роками стикнулася із хронічним зниженням прибутковості державних промислових підприємств і повільним впровадженням інновацій.

У січні 2020 року уряд провінції розраховував на ріст ВВП з 5 до 6 відсотків²⁰, але фактор COVID-19 серйозно підірвав ці плани. Згідно з офіційними даними, за перший квартал минулого року ВВП провінції скоротився на 6,6%, при цьому найменше постраждало сільське господарство, а найбільше промислове виробництво, зменшившись на 12,2%²¹. Особливо зазнали удару малі та середні підприємства на період закриття міста на карантин (з березня по травень 2020).

Це створило загрозу економічному зростанню у провінції, адже промислові гіганти – флагмани економіки Китаю 50 років тому, нині потребують підтримки центрального уряду, і провінція отримує фінансові дотації.

Але Цзілінь змогла показати економічний ріст за 2020 рік у 2,4%, а її ВВП досягнув позначки ¥ 1,23 трлн (US \$175 млрд). Первинний сектор економіки зріс на 1,3%, вторинний – на 5,7% (виробництво автомобілів на місцевих заводах зросло на 15,5%), а третинний – лише на 0,1% [吉林省统计局 2021].

Для підняття ВВП провінції у Цзілінь був імплементований цілий комплекс дій. По-перше, були здійснені інфраструктурні інвестиції, по-друге, збільшене споживання населенням КНР, по-третє, підтримане позитивне сальдо торговельного балансу (чистий експорт) та створені сприятливі умови для подальшого залучення ПІІ.

По першому напрямку у квітні 2020 місцевим урядом був прийнятий інвестиційний план «761» для розвитку нової інфраструктури. Загальний розмір інвестицій ¥1 трлн (\$146,6 млрд) – це вартість 2188 проєктів. У разі успішної реалізації плану економічний ландшафт Цзілінь може змінитися, а рівень життя людей значно зрости [新华社 2020].

Деякі з проєктів вже активно будуються, як-от: швидкісна залізниця до гори Чанбайшань (长白山) (відомої туристичної місцини) зі столиці провінції Ляонін міста Шеньян довжиною у 428,2 км. Інвестиції у сучасний індустріальний парк цифрової економіки у місті Чанчуні, столиці провінції Цзілінь, становлять ¥7 млрд, а у перспективі парк має стати домівкою для більш ніж 100 компаній та 200 стартапів²².

Також почалася активна розбудова невеликих міст, як-от Мейхекоу (梅河口市). Поряд з будівництвом традиційної інфраструктури відбувається модернізація його економічної бази – фармацевтичних заводів та підприємств медичної продукції (рис. 7). Загальний обсяг інвестицій становить ¥32,3 млрд.

¹⁹ 吉林省2018年国民经济和社会发展统计公报 (2019), available at: http://tjj.jl.gov.cn/tjsj/tjgb/ndgb/201904/t20190430_5832413.html.

²⁰ Liu M., Zhou H. (2020), Jilin targets 5–6% GDP growth for 2020, available at: https://www.chinadaily.com.cn/a/202001/13/WS5e1c21c5a310128217270916_1.html.

²¹ 吉林日报 (2020), 吉林省经济发展逐步回暖, available at: http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/29/content_5507323.htm.

²² Jilin Government (2020), 55 digital economy enterprises intend to settle in Ego Digital Economy Industrial Park, available at: http://english.jl.gov.cn/NEWS/PICTURESVIDEOS/202009/t20200918_7499092.html.



Рис. 7. Будівництво стадіону вартістю у ¥300 млн [人民网-吉林频道 2020]

Активно почалося прокладення 5-ї гілки метро у місті Чанчуні (长春市), столиці провінції Цзілінь, а вартість інвестицій у будівництво метрополітену становить ¥15,3 млрд [长春市城市轨道交通第三期建设规划 2019]. За 9 місяців 2020 рівень інфраструктурних інвестицій у місті збільшився на 7% порівняно з показниками 2019.

По другому напрямку уряд Цзілінь намагався збільшити споживання. Наприклад, у Чанчуні, як тільки місто вийшло з режиму карантину, були організовані «нічні ринки», куди влітку люди щоденно приходили повечеряти та купити різні товари – від побутової техніки та одягу до сувенірів. Родзинкою цього заходу було те, що кожний бажаючий міг стати продавцем – було досить онлайн-реєстрації, і людина отримувала місце на ринку та починала торгівлю. Щовечора жителі міста споживали товарів та послуг на ¥3 млн²³. Хоча загалом за результатами 2020 року споживання в провінції Цзілінь скоротилось на 10,8% [吉林省统计局 2021].

По третьому напрямку провінція Цзілінь підтримувала позитивне сальдо зовнішньої торгівлі, яке станом на вересень 2020 було ¥50,8 млрд (\$7.4 млрд). У місцевому інформаційному просторі постійно з'являються новини про експорт тієї чи іншої продукції машинобудування чи автомобільної індустрії. Наприклад, у листопаді 2020 з Чанчуню до Росії відправився потяг із 147 автомобілями FAW Besturn X80, виробленими на місцевому заводі²⁴.

Також у 2020 році Цзілінь продовжила залучати ПІІ. Було оголошено будівництво в Чанчуні нового автозаводу з виробництва електромобілів преміум класу PPE китайською компанією FAW та німецькою Audi, який має почати роботу у 2024 році [经济观察报 2021]. Уряд Цзілінь постійно відкриває нові економічні зони для залучення інвестицій з інших країн. Декілька таких зон, як наприклад Автомобільна Економічно-технічна зона розвитку міста Чанчунь, уже стала місцем розміщення підприємств з іноземним капіталом, як-от:

²³ 中新网吉林 (2020), 长春夜市重燃烟火气 百余个摊位丰富市民夜生活, available at: <http://www.jl.chinanews.com/2020-06-13/128127.html>.

²⁴ Jilin Government (2020), China-Europe freight train in Jilin province first carries local cars for export, available at: http://english.jl.gov.cn/NEWS/LOCALNEWS/202011/t20201104_7692207.html.

німецькі Volkswagen та Audi. Станом на вересень 2020 Цзілінь залучила \$750 млн іноземних інвестицій. В основному це німецький капітал, що спрямований в автопром²⁵.

Завдяки інвестиціям у нову інфраструктуру провінція Цзілінь впевнено дивиться в майбутнє, а її столиця Чанчунь готується, згідно з планами уряду, стати «китайським Детройтом» до 2025, коли обсяг промислового виробництва міста сягне ¥800 млрд (\$118,96 млрд). Реалізація інфраструктурних планів здійснить ревіталізацію Цзілінь, на чому наголошував Президент Сі Цзіньпін під час інспекційної поїздки до провінції у липці цього року [新华网 2020].

ЛІТЕРАТУРА

Aschauer D.A. (1989), Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, No. 2, available at: https://fraser.stlouisfed.org/files/docs/historical/frbchi/workingpapers/frbchi_workingpaper_1988-07.pdf (accessed 07 February 2021).

Bivens J. (2017), The potential macroeconomic benefits from increasing infrastructure investment, Economic Policy Institute report, available at: <https://files.epi.org/pdf/130111.pdf> (accessed 07 February 2021).

China's New Infrastructure (2020), Goldman Sachs, available at: <https://www.goldmansachs.com/insights/pages/chinas-new-infrastructure.html> (accessed 10 February 2021).

Dalgaard C. (2018), Roman Roads to Prosperity: Persistence and Non-Persistence of Public Goods Provision, *The NEP-HIS Blog*, available at: <https://nephist.wordpress.com/2018/04/14/ancient-infrastructure-and-economic-activity/> (accessed 06 February 2021).

D'emurger S. (2000), Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China? *Journal of Comparative Economics*, Vol. 29: 95–117, available at: https://www.researchgate.net/publication/222298076_Infrastructure_Development_and_Economic_Growth_An_Explanation_for_Regional_Disparities_in_China (accessed 07 February 2021).

Fardoust S., Lin Y., Luo X. (2012), Demystifying China's Fiscal Stimulus, World Bank Policy Research Working Paper, available at: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/838131468239668821/pdf/wps6221.pdf> (accessed 08 February 2021).

Hank L. (2008), Infrastructure Development in Singapore, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, available at: https://www.eria.org/uploads/media/Research-ProjectReport/RPR_FY2007_2_Chapter_8.pdf (accessed 07 February 2021).

Huang S., Zhou W. (2013), Post-Crisis Infrastructure Investment and Economic Growth in China. *China's Trade, Exchange Rate and Industrial Policy Structure*, Vol. 30, pp. 293–313, available at: https://www.researchgate.net/publication/300104963_Post-Crisis_Infrastructure_Investment_and_Economic_Growth_in_China (accessed 09 February 2021).

Lin Y. (2011), China and the Global Economy. *China Economic Journal*, Vol. 4, pp. 213–229, available at: <https://www.frbsf.org/economic-research/files/Lin.pdf> (accessed 09 February 2021).

Ming Z. (2009), The Impact of the Global Crisis on China and its Reaction, *ARI* 62/2009, available at: https://www.files.ethz.ch/isn/146353/ARI62-2009_Ming_Global_Crisis_China_Reaction.pdf (accessed 08 February 2021).

²⁵ 商务数据中心 (2020), available at: <http://data.mofcom.gov.cn/lywz/forie.shtml>.

Norton, S.W. (1992), Transaction Costs, Telecommunications, and the Microeconomics of Macroeconomic Growth. *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 40, pp. 175–196, available at: <https://doi.org/10.1086/452002> (accessed 07 February 2021).

Studwell J. (2013), *How Asia Works*, Grove Press, New York.

Wertime D., Barreda D. (2013), China's Great Infrastructure Binge, in *Charts, The Atlantic*, available at: <https://www.theatlantic.com/china/archive/2013/08/chinas-great-infrastructure-binge-in-charts/278597/>.

World Bank 2020, China Economic Update, available at: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/297421610599411896/pdf/From-Recovery-to-Rebalancing-China-s-Economy-in-2021.pdf> (accessed 10 February 2021).

任明杰。(2018), 人均GDP首次超2万美元, 北京达到“发达国家”水平! 但排名第一的竟然是这个内陆小城!。中国证劵报, available at: <http://www.nbd.com.cn/articles/2018-12-25/1285276.html> (accessed 07 February 2021).

国家统计局 (2021), 翟善清: 投资稳步复苏 结构持续优化, available at: http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjjd/202101/t20210119_1812641.html (accessed 10 February 2021).

新基建”发展白皮书 (2020), 赛迪智库电子信息研究所, available at: <http://www.miitthinktank.org.cn/aatta/20200324225821366/1-2003231F017.pdf> (accessed 10 February 2021).

齐鲁骏 (2020), 新基建: 供给侧与需求侧两手抓, available at: <http://www.cww.net.cn/article?id=466705> (accessed 10 February 2021).

长春市城市轨道交通第三期建设规划 (2019), available at: <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201812/W020190905514226164270.pdf> (accessed 11 February 2021).

人民网-吉林频道 (2020), 第三產業投資增長9.8%! 吉林省上半年經濟實現恢復性增長, available at: <http://jl.people.com.cn/BIG5/n2/2020/0717/c349771-34165082.html> (accessed 11 February 2021).

新华社 (2020), 吉林省开复工大项目总投资近万亿元, available at: http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/15/content_5502712.htm (accessed 11 February 2021).

吉林省统计局, available at: <http://tjj.jl.gov.cn/> (accessed 11 February 2021).

经济观察报 (2021), 奥迪称2030年中国高端市场中新能源车占比40% 约160万辆规模, available at: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1691381930332376279&wfr=spider&for=pc> (accessed 11 February 2021).

新华网 (2020), 习近平在吉林考察时强调 坚持新发展理念深入实施东北振兴战略 加快推动新时代吉林全面振兴全方位振兴, available at: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2020-07/24/c_1126281973.htm (accessed 11 February 2021).

REFERENCES

Aschauer D.A. (1989), Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, No. 2, available at: https://fraser.stlouisfed.org/files/docs/historical/frbchi/workingpapers/frbchi_workingpaper_1988-07.pdf (accessed 07 February 2021) (In English).

Bivens J. (2017), The potential macroeconomic benefits from increasing infrastructure investment, Economic Policy Institute report, available at: <https://files.epi.org/pdf/130111.pdf> (accessed 07 February 2021) (In English).

China's New Infrastructure (2020), Goldman Sachs, available at: <https://www.goldmansachs.com/insights/pages/chinas-new-infrastructure.html> (accessed 10 February 2021) (In English).

Dalgaard C. (2018), Roman Roads to Prosperity: Persistence and Non-Persistence of Public Goods Provision, The NEP-HIS Blog, available at: <https://nephist.wordpress.com/2018/04/14/ancient-infrastructure-and-economic-activity/> (accessed 06 February 2021) (In English).

D'emurger S. (2000), Infrastructure Development and Economic Growth: An Explanation for Regional Disparities in China? *Journal of Comparative Economics*. Vol. 29: 95–117, available at: https://www.researchgate.net/publication/222298076_Infrastructure_Development_and_Economic_Growth_An_Explanation_for_Regional_Disparities_in_China (accessed 07 February 2021) (In English).

Fardoust S., Lin Y., Luo X. (2012), Demystifying China's Fiscal Stimulus, World Bank Policy Research Working Paper, available at: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/838131468239668821/pdf/wps6221.pdf> (accessed 08 February 2021) (In English).

Hank L. (2008), Infrastructure Development in Singapore, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, available at: https://www.eria.org/uploads/media/Research-ProjectReport/RPR_FY2007_2_Chapter_8.pdf (accessed 07 February 2021) (In English).

Huang S., Zhou W. (2013), Post-Crisis Infrastructure Investment and Economic Growth in China, China's Trade, Exchange Rate and Industrial Policy Structure, Vol. 30: 293–313, available at: https://www.researchgate.net/publication/300104963_Post-Crisis_Infrastructure_Investment_and_Economic_Growth_in_China (accessed 09 February 2021) (In English).

Lin Y. (2011), China and the Global Economy, *China Economic Journal*, Vol. 4: 213–229, available at: <https://www.frbsf.org/economic-research/files/Lin.pdf> (accessed 09 February 2021) (In English).

Ming Z. (2009), The Impact of the Global Crisis on China and its Reaction, ARI 62/2009, available at: https://www.files.ethz.ch/isn/146353/ARI62-2009_Ming_Global_Crisis_China_Reaction.pdf (accessed 08 February 2021) (In English).

Norton, S.W. (1992), Transaction Costs, Telecommunications, and the Microeconomics of Macroeconomic Growth, *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 40: 175–196, available at: <https://doi.org/10.1086/452002> (accessed 07 February 2021) (In English).

Studwell J. (2013), *How Asia Works*, Grove Press, New York (In English).

Wertime D., Barreda D. (2013), China's Great Infrastructure Binge, in *Charts, The Atlantic*, available at: <https://www.theatlantic.com/china/archive/2013/08/chinas-great-infrastructure-binge-in-charts/278597/> (accessed 10 February 2021) (In English).

World Bank 2020, China Economic Update, available at: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/297421610599411896/pdf/From-Recovery-to-Rebalancing-China-s-Economy-in-2021.pdf> (accessed 10 February 2021) (In English).

rèn míngjié. (2018), rénjūn GDP shǒucì chāo 2 wàn měiyuán, běijīng dá dào “fādáguójiā” shuǐpíng! dàn páimíng dìyī de jìngrán shì zhège nàilù xiǎochéng!. zhōngguózhèngquànbào, available at: <http://www.nbd.com.cn/articles/2018-12-25/1285276.html> (accessed 07 February 2021) (In Chinese).

guójiātǒngjìjú (2021), zhái shàn qīng: tóuzī wěnbù fùsū jiégòu chíxù yōuhuà, available at: http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjjd/202101/t20210119_1812641.html (accessed 10 February 2021) (In Chinese).

“xīn jījiàn” fāzhǎn báipíshū (2020), sàidì zhìkù diànzǐ xìn xī yánjiūsuo, available at: <http://www.miithinktank.org.cn/aatta/20200324225821366/1-2003231F017.pdf> (accessed 10 February 2021) (In Chinese).

qílǚ jùn (2020), xīn jījiàn: gōngjǐ cè yǔ xūqiú cè liǎngshǒuzhuā, available at: <http://www.cww.net.cn/article?id=466705> (accessed 10 February 2021) (In Chinese).

chángchūnshì chéngshì guǐdàojiāotōng dì sānqī jiànshèguīhuà (2019), available at: <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201812/W020190905514226164270.pdf> (accessed 11 February 2021) (In Chinese).

rénmínwǎng- jílín píndào (2020), disānchǎnyè tóuzī zēngzhǎng 9.8%! jílínshěng shàngbànnián jīngjì shíxiàn huīfù xìng zēngzhǎng, available at: <http://jl.people.com.cn/BIG5/n2/2020/0717/c349771-34165082.html> (accessed 11 February 2021) (In Chinese).

xīnhuáshè (2020), jílínshěng kāi fùgōng dà xiàngmù zǒng tóuzī jìn wànyì yuán, available at: http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/15/content_5502712.htm (accessed 11 February 2021) (In Chinese).

jílínshěng tǒngjìjú, available at: <http://tjj.jl.gov.cn/> (accessed 11 February 2021) (In Chinese).

jīngjìguānchá bào (2021), Àodí chēng 2030 nián zhōngguó gāoduān shìchǎng zhōngxīn néngyuán chē zhàn bǐ 40% yuē 160 wàn liàng guīmó, available at: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1691381930332376279&wfr=spider&for=pc> (accessed 11 February 2021) (In Chinese).

xīnhuáwǎng (2020), xíjìnpíng zài jílín kǎochá shí qiángdiào jiānchí xīnfā zhǎn lǐniàn shēnrù shíshī dōngběi zhènxīng zhànlüè jiākuài tuīdòng xīnshídài jílín quánmiàn zhènxīng quánfāngwèi zhènxīng, available at: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2020-07/24/c_1126281973.htm (accessed 11 February 2021) (In Chinese).

Стаття надійшла до редакції 10.02.2021