

ПЕРСПЕКТИВИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО ПРОЕКТУ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ»

Анотація. Геополітичне і геостратегічне становище України, світова ринкова кон'юнктура, стан провідних центрів економічної сили та ринків збуту переважної частини українського експорту, характер взаємовідносин із міжнародними фінансовими інституціями й інтеграційними об'єднаннями, все це є зовнішніми чинниками, що визначають сучасний стан та тенденції розвитку економіки України. З огляду на них, беззаперечним є та що, реалізація проекту «Один пояс, один шлях» створює для України великі економічні можливості, в першу чергу в контексті прокладання транспортних коридорів та постачання азійських товарів до Європи. Цьому сприяють геоекономічне розташування, транспортна інфраструктура, активні зовнішньоторговельні зв'язки з країнами Східної Азії, та зокрема Китаєм, як найбільшим торговельним партнером в регіоні, широкі споживчі можливості внутрішнього українського ринку. Також розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг. Все це створює необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія», що створює широке коло питань у цьому напрямі, а відповідно більш глибоке дослідження деталей та специфіки.

Ключові слова: економічна стратегія, зовнішньоторговельне співробітництво, інфраструктурний проект, логістична безпека, Китай, Україна.

¹ Львівський національний університет імені Івана Франка

Annotation. Geopolitical and geostrategic position of Ukraine, world market conditions, state of leading economic power centers and markets of Ukrainian export, nature of relations with international financial institutions and integration associations, all these are external factors that determine current state and trends of Ukraine's economy. With this in mind, it is undisputed that realization of "One belt one road" project creates for Ukraine great economic opportunities, especially in context of transport corridors construction and supply of goods from Asia to Europe. This is facilitated by geo-economic location, transport infrastructure, active foreign trade relations with countries in East Asia, and particularly with China, as the largest trading partner in the region, consumer possibilities of Ukrainian internal market. Also, an extensive rail network, along with the presence of non-freezing Black Sea ports, and systems of highways. This creates necessary preconditions for increasing transit freight and further Ukraine integration to transport system «Europe – Asia», which creates a number of issues in this area, and therefore need in more deeply learning of details and specifics.

Key words: economic strategy, foreign trade cooperation, infrastructure projects, logistics security, China, Ukraine.

Аннотация. Геополитическое и геостратегическое положение Украины, мировая рыночная конъюнктура, состояние ведущих центров экономической силы и рынков сбыта большей части украинского экспорта, характер взаимоотношений с международными финансовыми институтами и интеграционными объединениями, все это есть внешними факторами, определяющими современное состояние и тенденции развития экономики Украины. Учитывая их, бесспорным является и что реализация проекта «Один пояс, один путь» создает для Украины большие экономические возможности, в первую очередь в контексте прокладки транспортных коридоров и поставки азиатских товаров в Европу. Этому способствуют геоэкономическое положение, транспортная инфраструктура, активные внешнеторговые связи со странами Восточной Азии, и в частности Китаем, как крупнейшим

торговым партнером в регионе, широкие потребительские возможности внутреннего украинского рынка. Также разветвленная железнодорожная сеть вместе с наличием незамерзающих черноморских портов и системы автомобильных дорог. Все это создает необходимые предпосылки для увеличения транзитных перевозок грузов и последующей интеграции Украины в транспортную систему "Европа - Азия", что создает широкий круг вопросов в этом направлении, а соответственно более глубокое исследование деталей и специфики.

Ключевые слова: *экономическая стратегия, внешнеторговое сотрудничество, инфраструктурный проект, логистическая безопасность, Китай, Украина.*

Постановка проблеми. Зовнішньоторговельне співробітництво є однією з головних форм зовнішньоекономічної діяльності, яке представлено експортом та імпортом товарів та послуг, це засіб за допомогою якого країни можуть розвивати власну спеціалізацію, збільшувати продуктивність ресурсів і таким чином збільшувати загальний об'єм виробництва. Від зовнішньоторговельного співробітництва країни залежить не тільки розвиток виробництва та нових галузей економіки, структура споживання, стан платіжного балансу, але й виявлення перспективних напрямів зовнішньоекономічної діяльності та пошук альтернативних напрямів для отримання більшого прибутку.

Розвиток економіки України вимагає впровадження змін. Це пов'язано з тим, що за роки незалежності вона розвивалася на основі структури, в першу чергу промисловості, яка склалася за роки командно-адміністративної системи, під впливом як політичних, так і економічних чинників. Тому актуальним є розвиток внутрішнього ринку та зовнішнього торговельного співробітництва, проведення структурних змін в економіці на основі вибору пріоритетів розвитку. Одним з таких пріоритетів має бути налагодження співробітництва в межах проекту «Один пояс, один шлях» ініційованого Китаєм ще у 2013 році.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дослідженню питань реалізації проекту «Один пояс, один шлях» та участі України присвячено роботи таких українських науковців як А.С. Філіпенко, З.Я. Макогін, Л. В. Власенко, С.А. Кошовий, В. Порозовник, В. Перебийніс тощо, також цьому питанню присвячено ряд аналітичних доповідей Національного інституту стратегічних досліджень., Всесвітнього економічного форуму та інших.

Мета статті. Аналіз основних особливостей реалізації проекту «Один пояс, один шлях» та перспектив участі України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Перші контакти між Китаєм та європейськими країнами були встановлені ще в античні часи, хоча вони були спорадичними, на основі торгівлі, товарообмін відбувався вже в першому столітті до н.е. Велику роль у розвитку економічних відносин між Європою та Китаєм відігравав Великий шовковий шлях – система караванних шляхів, які протягом більше тисячі років пов'язували торговельні центри великого простору між Китаєм і Середземномор'ям, як символ спілкування Сходу і Заходу, загальне історичне і культурне надбання. У Китаї ж цей шлях називався «Нефритовим», оскільки його східною ділянкою до імперії ввозився нефрит, який цінувався подекуди більший золота і срібла, так як вважалося, що цей камінь приносить благополуччя [3, ст. 90]. Сучасна назва «Великий шовковий шлях» була вперше введена в науковий обіг німецьким географом і геологом Карлом фон Ріхтгофеном у 1877 році для позначень маршрутів між далекосхідним і західноєвропейськими світами.

У ХХІ столітті, в епоху розвитку глобалізації і на тлі стагнації світової торгівлі, приглушеної інвестиційної діяльності та підвищеної політичної нестабільності у світі, Китай запропонував відновити і розвивати «Великий шовковий шлях» та його основну історичну цінність «мир і співробітництво, відкритість і толерантність, взаємне запозичення та обмін досвідом, взаємна вигода й загальний вигравш» [4].

У вересні та жовтні 2013 року Голова Китаю Сі Цзіньпін під час візиту до країн Центральної і Південно-Східної Азії висунув ідею реалізації проекту «Один пояс, один шлях» - стратегії розвитку міжнародної торгівлі з метою заохочення економічної співпраці між країнами розташованими вздовж маршрутів «Економічного поясу Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху XXI століття». Проект був розроблений для підвищення впорядкованості вільного потоку економічних факторів і ефективного розподілу ресурсів, а також для подальшої інтеграції ринку та пришвидшення регіональної економічної співпраці, що повинно принести користь всім учасникам. Результатом може також стати виникнення масштабної зони вільної торгівлі від північно-західних провінцій Китаю, Центральної Азії, до Центральної та Східної Європи. На шляху проекту проживає близько трьох мільярдів людей, що дає підстави говорити про мегапотенціал ринку, який може охопити проект.

Проект «Один пояс і один шлях» - це активні пошуки нової моделі міжнародного співробітництва, які безсумнівно, послужить позитивним поштовхом і енергією для світового розвитку. Вона також націлена на формування і зміцнення взаємозв'язку на материках Азії, Європи і Африки, взаємопов'язаного партнерства між сусідніми до поясу країнами в інтересах створення багатовекторної, комплексної мережі співпраці, всебічного, самостійного, збалансованого і стійкого розвитку [9].

П'ятьма основними цілями проекту є:

- 1) посилення політичної координації - зміцнення міжурядового співробітництва, поглиблення інтеграції інтересів, сприяння політичній взаємодовірі, досягнення нових консенсусів у співробітництві;
- 2) інтенсифікація будівництва єдиної дорожньої мережі;
- 3) розвиток торгівлі шляхом ліквідації торговельних бар'єрів, зниження витрат торгівлі, підвищення швидкості і якості економічних операцій в регіоні;
- 4) фінансова інтеграція, збільшення валютних потоків за рахунок переходу на розрахунки в національних валютах;

5) зміцнення близькості між народами – культурні та наукові обміни, зміцнення співробітництва в галузі ЗМІ, туризму, освіти [9].

Проект дасть можливість країнам, розташованим по Шовковому шляху, скорегувати свою економічну політику в бік більш масштабного і глибокого регіонального співробітництва, спільно сформувати структуру відкритого, толерантного, збалансованого і вигідного регіонального економічного співробітництва, а також будівництво єдиної транспортної інфраструктури від Тихого океану до Балтійського моря, поглиблення торговельних зв'язків з ліквідацією бар'єрів, ведення вільної торгівлі, прискорення часу доставки вантажів, збільшення валютних потоків, ширшої практики застосування розрахунків у національних валютах, людських контактів, сприяння створенню нового алгоритму співробітництва у регіоні [1, ст. 52].

У прийнятому наприкінці березня 2015 Державним комітетом у справах розвитку і реформ, Міністерством закордонних справ і Міністерством комерції Китаю документі «Концепція та план дій щодо сприяння спільного будівництва «Економічного пояса Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху 21-го століття» йдеться про те, що проект прагне поєднати Азію, Європу та Африку п'ятьма маршрутами. «Економічний пояс Шовкового шляху» буде зосереджений на сполученні 1) Китаю з Європою через Центральну Азію і Росію; 2) Китаю з Близьким Сходом через Центральну Азію; 3) Китаю і Південно-Східної Азії, Південної Азії та Індійського океану. «Морський Шовковий шлях XXI століття» на використанні існуючих морських портів Китаю для сполучення: 4) Китаю з Європою, через Південно-Китайське море та Індійський океан; 5) Китаю з південною частиною Тихого океану через Південно-Китайське море [9].

Зосередившись на цих п'яти маршрутах, на основі вже існуючої транспортної інфраструктури, з метою посилення співпраці, Китай має намір створити шість економічних коридорів, які були визначені такими чином (Рис. 1):

1) Сухопутний міст «Нова Євразія» - міжнародна залізнична лінія, що йде від Ляньюньган в провінції Цзянсу Китаю через, Алашанькоу в Сіньцзян-Уйгурський автономному районі, і до Роттердаму в Нідерландах..

2) економічний коридор «Китай-Монголія-Росія». Між даними країнами вже давно налагоджене міцне економічне співробітництво. У 2014 році під час зустрічі трьох глав держав на саміті ШОС у Душанбе були визначені основні принципи і ключові напрямки тристороннього співробітництва, досягнуто домовленості до спільного сприяння будівництву Економічного пояса Шовкового шляху, реконструкції сухопутного моста «Євразія-Росії» і запропоновано програма будівництва «Монгольської степової дороги» [6].

3) економічний коридор «Китай-Центральна Азія-Західна Азія» - проходить з Сіньцзяну в і приєднується до мережі залізниць Центральної і Західної Азії, досягаючи узбережжя Середземного моря і Аравійського півострів. Коридор в основному охоплює п'ять країн Центральної Азії (Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан і Туркменістан), а також Іран та Туреччину в Західній Азії. Китай підписав двосторонні угоди про будівництво Економічного пояса Шовкового шляху з Таджикистаном, Казахстаном, Киргизстаном, і Узбекистаном. Це направлено на подальше поглиблення і розширення взаємовигідного співробітництва в таких областях, як торгівля, інвестиції, фінанси, транспорт та зв'язок.

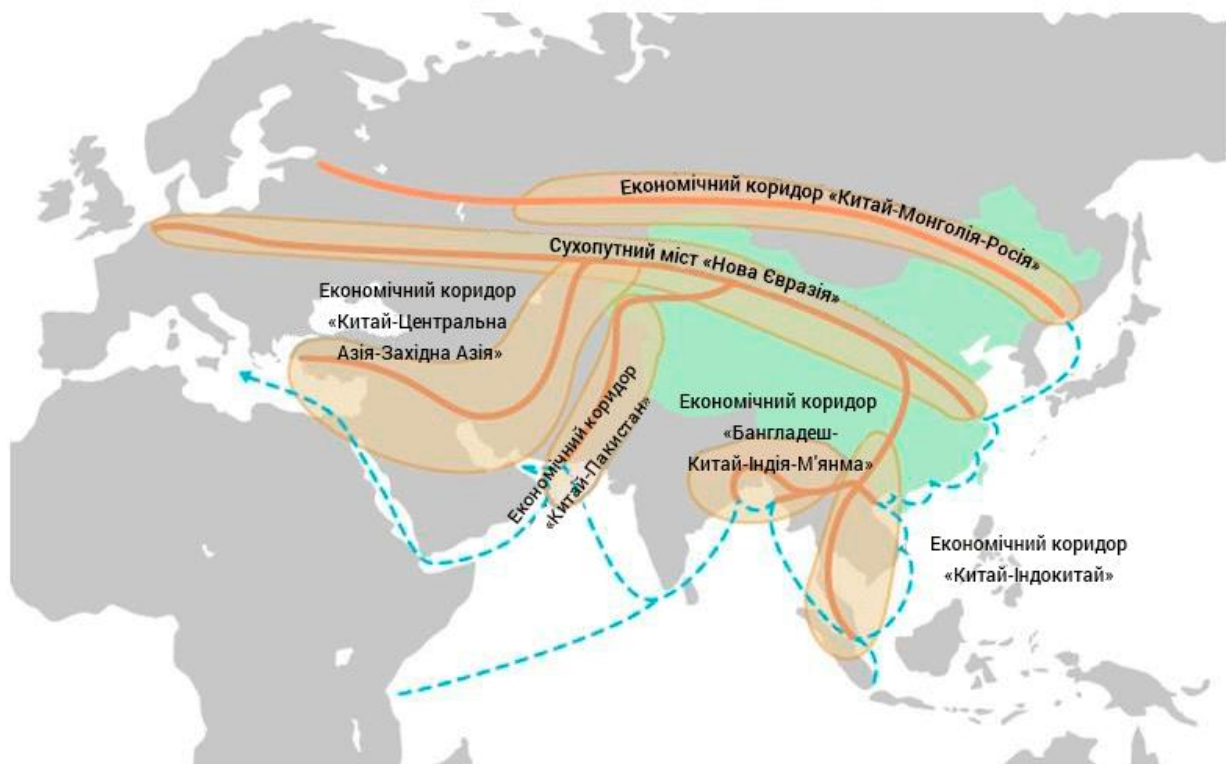
4) економічний коридор «Китай-Індокитай» - під час п'ятої наради лідерів субрегіонального економічного співробітництва «Великий Меконг», що відбулася в Бангкоку в грудні 2014 року, китайський прем'єр висунув три пропозиції щодо поглиблення відносин між Китаєм і п'ятьма країнами в Індокитаю. Пропозиції включали: 1) спільне планування і будівництво великої транспортної мережі, а також ряду промислових проектів; 2) створення нового режиму співпраці для збору коштів; 3) сприяння сталому і скоординованого соціально-економічного розвитку. В даний час країни, розташовані вздовж річки Меконг зайняті в будівництві дев'яти міжнаціональних магістралей, що з'єднують схід і захід та північ з південь. Ряд цих будівельних проектів вже

завершено. В Гуансі, на півдні Китаю, наприклад, вже закінчено роботу над автострадою, яка веде до порту Донгсінг на кордоні Китаю і В'єтнаму.

5) економічний коридор «Китай-Пакистан» - вперше запропонований прем'єр міністром Китаю у 2013 році у Пакистані. Мета полягала в створенні економічного коридору, що йтиме від міста Кашгара у північно-західній частині Китаю, до порту Гвадар на півдні Пакистану. В даний час уряди обох країн узгодили попередній довгостроковий план для будівництва автомобільних доріг, залізниць, нафто- і газопроводів, а також волоконно-оптичних мереж.

Рисунок 1

Економічні коридори проекту «Один пояс, один шлях»



Джерело: [8]

6) економічний коридор «Бангладеш-Китай-Індія-М'янма» - охопить 1,65 мільйона квадратних кілометрів, близько 440 мільйонів людей за рахунок

поєднання автомобільних, залізничних, водних і повітряних зв'язків в регіоні. Ця взаємопов'язаність полегшить транскордонне переміщення людей і товарів, зведе до мінімуму сухопутні торгівельні перешкоди, забезпечить більш широкий доступ до ринків і збільшення обсягів багатосторонньої торгівлі [7].

На морі будуть створюватися безпечні, безперервні та високоефективні транспортні маршрути з вузловими точками в найважливіших портах. Прем'єр Держради Китаю. Лі Кецянь підкреслив, що необхідно сформулювати Морський Шовковий шлях XXI за участю країн АСЕАН і створювати стратегічні опорні пункти для розвитку внутрішніх регіонів.

На сході Великий Шовковий Шлях пов'язаний з Азіатсько-Тихоокеанським економічним кільцем; на заході – з Європейським економічним кільцем, таким чином, «економічний пояс» покриває весь Євразійський материк, і за оцінками китайських фахівців «об'єм і потенціал ринку є унікальним» [1, ст. 53].

Основою ініціативи можна назвати логістична безпеку країни, проте китайською владою позиціонується перш за все не як звичайні транспортні коридори, а як спосіб зміцнення впливу в країнах китайського транзиту. Це геополітичний і геоекономічний план побудови багатопольярного світу на основі відкритого процесу співробітництва. Перевагою проекту є економічні можливості Китаю і його готовність інвестувати фінансові ресурси в економічні проекти вздовж всього шляху, які сприятимуть посиленню торговельних зв'язків між Китаєм і країн регіону та відкриють китайським товарам шляхи в Південну Азію, Близький Схід і країни Європи [1, ст. 54].

Окремо слід звернути увагу на розвиток та інвестиції в інфраструктуру в межах реалізації такого масштабного проекту, за оцінками McKinsey Global Institute світ повинен інвестувати в середньому 3,3 трлн дол. США на рік тільки для підтримки очікуваних в даний час темпів зростання, на країни з економікою, що розвивається, припадатиме близько 60 % від цієї необхідності [10]. Китай один з найбільших в світі інвесторів в інфраструктуру - в період з 1992 по 2011 року Китай інвестував в середньому 8,5% ВВП в інфраструктурні

проекти (переважно в будівництво доріг, енергетики і залізничного сполучення), що перевищує рівні інвестицій США і ЄС. Щорічні інвестиції Китаю в інфраструктуру виросли з 160 млрд дол США в 2002 році до майже 480 млрд дол США у 2010 р.

Масштаби інвестицій в реалізацію проекту «Один пояс і один шлях» оцінюються трильйонами доларів. Так, за оцінками Азійського банку розвитку, необхідно інвестувати в інфраструктуру тільки в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні близько 750 млрд в рік. Так плани Китаю в межах країни до 2020 року включають будівництво 72 нових аеропортів, 43 тисячі кілометрів швидкісних автомагістралей, 22 тисячі кілометрів залізничних доріг [11].

Для реалізації такого масштабного проекту за ініціативи КНР в Пекіні був створений Азійський банк інфраструктурних інвестицій (Asian Infrastructure Investment Bank, АІІВ), урочиста церемонія відкриття відбулася 16 січня 2016 року. Учасниками нової міжнародної фінансової організації на чолі з Китаєм є 57 країн зокрема Франція, Польща, Іспанія і Великобританія. В цей же час, США і Японія відмовилася брати участь у створенні банку. Критики ж зазначають, що АІІВ має на меті стати заміною Світового банку та Азійського банку розвитку. Але європейські учасники запевняють, що нова фінансова установа лише доповнить вже існуючі для того, щоб забезпечити потреби у фінансуванні інфраструктурних проектів в Азії. Статутний капітал АІІВ становить 100 млрд доларів. Китаю належать найбільша частка – 26,06 %, що дає йому фактичне право вето. Найбільшим за величиною інвестором за межами Азійського регіону є Німеччина.

Україна, в перспективі, може розраховувати на частину з більш ніж 260 млн тонн, які складають обсяги торгівлі між Китаєм і ЄС. Однак існує ряд перешкод, які роблять малоімовірним масштабне входження України в проект «Один пояс, один шлях». По-перше, Україна не є членом ЄС, на відміну від Болгарії та Румунії, що ускладнює проходження кордону. Україна також має непрозорий і тривалий механізм оформлення митних вантажів, що на тлі високої вартості суднозаходів (без знижок, на 25-35% більше, ніж в Болгарії і

Румунії) а також відсутність якісних доріг для автосполучення з ЄС, робить її менш привабливою в порівнянні з іншими країнами ЄС.

Окремої уваги заслуговує залізничне сполучення, і тут слід зазначити що 28 листопада 2015 транспортні компанії Китаю, Казахстану, Грузії, Азербайджану і Туреччини підписали Угоду про створення Транскаспійського транспортного маршруту, консорціуму для перевезення вантажів з Китаю до Європи.

Транскаспійський транспортний коридор є альтернативою традиційним маршрутам, якими доставляються вантажі з Китаю до Європи (Казахстан – Росія - Білорусь). Відмінною також можна назвати побудову логістичного ланцюжка без участі Росії [2].

До проекту долучилася також і Україна, позитивний ефект участі якої може викликати кілька факторів. По-перше, це зона вільної торгівлі з ЄС. По-друге, Україна має кілька стикувань на кордоні з ЄС, найбільшою з яких є Чопський транспортний вузол. По-третє, в Україні є пороми, які можуть перевозити вантажі, а також кілька морських портів.

14 січня 2016 року в Грузію прибув перший потяг Нового шовкового шляху [5]. 15 січня 2016 року через день з України, з міста Іллічівськ, до Китаю вирушив демонстраційний потяг, який складався з 10 вагонів. 31 січня 2016 потяг прибув до пункту призначення - на станцію Достик на кордоні Казахстану з КНР. Тривалість маршруту становила 15,5 доби замість анонсованих 11-12 днів.

До України поїзд вернувся лише 17 квітня 2016 року, через відсутність клієнтів для перевезення.

Тестовий запуск потяга показав, що для комерційного успіху проекту потрібно вирішити декілька питань:

- вартість доставки, яка наразі перевищує вартість автомобільної транзитної доставки через Росію у півтора-два рази;
- питання пропускну здатності і завантаженості маршруту;
- врахування інтересів інших учасників ринку: логістичного бізнесу, транспортних компаній, імпортерів та експортерів.

- надання гарантій з боку держави щодо регулярності рейсів та готовність працювати над зниженням тарифів.

Головною проблемою в контексті участі України в залізничному сполученні з Китаєм є різні стандарти колії. Китай використовує «європейський», а точніше – світовий стандарт колії шириною 1435 мм, у Казахстані, Росії та Україні залишаються колії шириною 1520 мм. Це означає, що між Китаєм і Європою товари доводиться двічі перевантажувати або ж змінювати колісні пари, що призводить до втрати часу і коштів.

Висновки

В умовах необхідності швидкої та ефективної модернізації української економіки, налаштування її на рейки сучасного світового ринку інвестиційні, виробничі та науково-технологічні можливості поглиблення співпраці з Китаєм, зокрема участь в проекті «Один пояс, один шлях» можуть стати для України вагомим ресурсом розвитку та модернізації відповідних галузей української економіки, поштовхом до відновлення позицій на світових ринках.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кошовий С. А. Економічний пояс великого шовкового шляху: транспортний вимір / С. А. Кошовий // Китаєзнавчі дослідження. - 2014. - № 1-2. - С. 51-60
2. Поровозник В. Проект "Один пояс-один шлях" можливості для України / В. Поровозник, В. Перебийніс // Міжнародний центр перспективних досліджень. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.icps.com.ua/assets/uploads/images/files/china_project_s.pdf
3. Особливості торговельних відносин Середньовічної Європи з Китаєм / Історія міжнародних економічних відносин за ред.. проф І. М. Грабинського. – 335 с.

4. Чжан Сіюн Один пояс — один шлях / Сіюн Джан // Дзеркало тижня. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/international/odin-royas-odin-shlyah-_.html.

5. Український поїзд "Шовкового шляху" застряг у Китаї: немає замовлень // Економічна правда. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2016/03/28/586961/>

6. Belt & Road Initiative expected to boost Mongolia's development: The State Council of the People's Republic of China. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/07/12/content_281475391540143.htm

7. Collin Baffa Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam / Baffa Collin // Asia Briefing. Dezan Shira and Associates – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>

8. The Belt and Road Initiative // Hong Kong Trade Development Council. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>

9. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road / National Development and Reform Commission (NDRC), People's Republic of China. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

10. Woetzel Jonathan Bridging global infrastructure gaps / Jonathan Woetzel // McKinsey Global Institute, McKinsey & Company. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/Bridging-global-infrastructure-gaps/> - June 2016

11. Yougang Chen Chinese infrastructure: The big picture / Chen Yougang // McKinsey Global Institute, McKinsey & Company. – [Електронний ресурс] –

Режим доступа: <http://www.mckinsey.com/global-themes/winning-in-emerging-markets/chinese-infrastructure-the-big-picture> - June 2013