

## **КРАЇНИ СИСТЕМИ ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ В ІНФРАСТРУКТУРІ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Красільчук В.Я.**, к.е.н., начальник відділу країн Карибського  
басейну Департаменту Америки МЗС України

Перебіг суперечливих процесів глобалізації, економічної інтеграції та дезінтеграції в умовах поліцентричної конфігурації світового господарства, що формується, супроводжується інтенсифікацією товаропотоків на різних рівнях взаємодії між економічними агентами. Міжнародні морські перевезення вантажів виконують одну з провідних функцій у розбудові інфраструктури глобальної економіки. Понад 90% світової торгівлі товарами здійснюється морським шляхом.

У цьому контексті привертає увагу реагування на згадані вище феномени країн, які входять до створеної у грудні 1991 р. Системи центральноамериканської інтеграції SICA (Гватемала, Гондурас, Ель Сальвадор, Коста-Рика, Нікарагуа, Панама, а також Беліз і Домініканська Республіка). Окремі з них, враховуючи фактори волатильності світових сировинних ринків, контейнеризації та стандартизації вантажів, намагаються завоювати свою “нішу” в глобальних ланцюгах поставок товарів, та спеціалізуватися – головним чином – на пропуску товарів у режимі транзиту через національні території.

З урахуванням географічного розташування, країни SICA прагнуть, серед іншого, реалізувати власні проекти міжокеанських транспортних коридорів для з’єднання Атлантичного океану з Тихим та/або будувати мультимодальні платформи і, в такий спосіб, наростити геополітичну та економічну вагу інтеграційного об’єднання.

Центральну Америку здавна розглядають переважно в якості з’єднуючого елемента між двома материками, які є своєрідними вітринами суперечливих геополітичних систем, що сьогодні здійснюють вплив на розвиток як інтеграційних, так і дезінтеграційних процесів. Разом з тим, країни центральноамериканського перешийку, за винятком Ель Сальвадору, є сполучними ланками між двома світовими океанами.

Саме тому серед цілей SICA – “зміцнення регіону як економічного блоку для забезпечення його успішного входження у світову економіку”<sup>1</sup>, та серед її принципів – “поступовість, специфічність і поступальність процесу економічної інтеграції”<sup>2</sup>.

Угрупування жадає скористатися однією з тенденцій світової морської торгівлі, згідно з якою у системі “простір-сполучення” послаблюється значення розміщення вузла, тоді як посилюється значимість з’єднання транспортних мереж. В останніх нині переважають мультимодальні або інтермодальні типи сполучення, що поєднують морські маршрути з наземними і повітряними. Важливого сенсу також набувають ціна та час між пунктами сполучення, тобто тривалість відправки вантажу та його отримання замовником.

Центральноамериканський перешийок, у цілому, та Панамський судноплавний канал (ПСК), зокрема, формують практично ідеальний майданчик для консолідації регіональних портів-хабів з перевантаження та – у майбутньому – стрижневих портів мультимодального транспорту, оскільки тут сходяться всі основні вісі морських перевезень на напрямі схід-захід. Нині через ПСК щорічно проходять, у середньому, понад 14 тис. кораблів зі 144 морських маршрутів походженням з 82 країн, відтак казна Панами поповнюється щорічно майже на 2 млрд. дол. США.

Нарощування обсягів використання каналу впродовж останніх років пов’язують переважно з ростом імпорتنих надходжень з Китаю до портів східного узбережжя США та південних штатів країни. Водночас, транспортування товарних потоків між Європою та західними узбережжями США і Канади формує другу за розмірами морську артерію торгівлі, що проходить через ПСК. З набуттям 21 вересня 2017 р. чинності Угодою про вільну торгівлю між Канадою та ЄС очікується, серед іншого, ріст обсягів вантажних потоків через канал.

Реалізація проекту з його розширення загальною вартістю 5,25 млрд. дол. США інвестицій для проведення днопоглиблювальних робіт і побудови більш широких шлюзів, з однієї сторони, та тенденція до будівництва спеціалізованих суден з більшою тоннажністю, з іншої, – суть фактори, які для країн перешийку уможливають зведення нових міжокеанських “коридорів” на доповнення до ПСК. Зокрема, Нікарагуа планує побудувати “великий водний канал”, втричі довший за Панамський, Гватемала – “міжокеанський сухопутний коридор”, Гондурас спільно з Ель Сальвадором – відповідно “сухий коридор” протяжністю 371 км, що з’єднують два океани. Консорціум “Hong Kong Nicaragua Canal Development” готовий інвестувати 50 млрд. дол. США та завершити будівництво каналу у 2019 році. Ці “коридори” можуть генерувати як центробіжні, так і відцентрові ефекти та постати привабливим місцем для розміщення виробничих потужностей.

Перетворенню перешийку на економічний простір з інтермодальними перехресними потоками або міжокеанськими “коридорами” може завадити одна з фундаментальних характеристик

глобальної транспортної мережі – концентрація товаропотоків в окремих портах-хабах, яким притаманні більша інтенсивність та диверсифікація послуг, що генерують вищу рентабельність. Крім того, зі сторони глобальних акторів останнім часом спостерігається певна інертність у використанні функціонуючих мультимодальних коридорів<sup>3</sup>, зокрема такої складової інфраструктури ПСК як залізничної колії протяжністю всього 77 км, що а ргіоі ставить її поза конкуренцією.

З іншої сторони, означені проекти становлять інтерес для державних структур та приватних інвесторів. Певну частку ресурсів можуть виділити міжнародні фінансові інституції. Зі збільшенням числа заходів у нові “коридори” суден крупних морських маршрутів варто очікувати посилення процесів регіональної інтеграції, як і нарощування стратегічної ваги перешийку в міжнародних економічних відносинах (МЄВ), за умови його розвитку в якості регіонального вузла концентрації, первинної переробки частини сировинних товарів і напівфабрикатів та розподілу потоків, що скеровуватимуться здебільшого до глобальних виробничих систем.

У разі позиціонування SICA як міжнародного вузла з елементарного розподілу вантажів, угруповання імовірно стикатиметься з жорсткою конкуренцією зі сторони вже функціонуючих портів-хабів.

Ініціативи країн SICA варто трактувати як виклик і, водночас, як нові можливості для системи МЄВ. З однієї сторони, вони здатні сприяти глобальній торговельній лібералізації та виступати драйверами економічного зростання країн-учасниць, інтегрувати їх у глобальну економіку; з іншої – можуть спричиняти посилення відмінностей у рівнях розвитку національних господарств, негативно впливати на довкілля та на процеси оптимізації транспортних витрат суб’єктів міжнародної торгівлі. Подолання зазначеної двоїстості вбачається в еволюції змістовного наповнення згаданих ініціатив в напрямі їхньої інтеграції в систему світової торгівлі, а також у більш повному впровадженні принципу “відкритого регіоналізму” в ході їхньої реалізації.

Виявлені тенденції мають прагматичний інтерес для української сторони. Вони виступають складовою теоретичного фундаменту для формування нової системи партнерства між Україною та державами Західної півкулі. Застосування елементів досвіду країн SICA у сфері інфраструктури міжнародних морських перевезень вантажів, аналіз вузлових проблем, притаманних всім “ринкам, що розвиваються”, за своєю значимістю виходить поза межі регіональних рамок та має прикладне значення для розвитку ключових підходів до впровадження прогресивних технологій перевезень і надання конкурентоздатних транспортних послуг.

## Література

1. Режим доступу:  
<http://www.sica.int/sica/propositos.aspx?IdEnt=401&Idm=1&IdmStyle=1>
2. Режим доступу:  
<http://www.sica.int/sica/principios.aspx?IdEnt=401&Idm=1&IdmStyle=1>
3. Martner-Peyrelongue, Carlos “Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica”, *Economía, Sociedad y Territorio* , vol. VII , nº 25, 2007, p. 12-14.  
– Toluca, México.