
ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ВЕЛИКОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ: ТРАНСПОРТНИЙ ВИМІР

С. А. Кошовий

Аналіз закордонних поїздок лідерів КНР “п’ятого” покоління у 2013 р. дає підстави стверджувати, що зовнішньополітичні і зовнішньоекономічні зусилля були направлені на поглиблення співпраці з найближчими сусідами. КНР здійснювала практичні кроки у питаннях розширення співпраці з державами Центральної і Південно-Східної Азії, в основу яких покладено стратегію економічної дипломатії “Нового Шовкового шляху”.

Щодо тенденцій розбудови логістичного коридору між КНР і Євросоюзом через Казахстан, Росію та Україну. У рамках візиту до Казахстану (6–8 вересня 2013 р.) Голова КНР Сі Цзіньпін оприлюднив нову ініціативу КНР по формуванню “Економічного поясу Великого Шовкового шляху” (ВШШ) [Hongyang renmin... 2013]. Виступаючи з промовою у м. Астана у Назарбаєв Університеті, Голова КНР запропонував спільними зусиллями створити економічний коридор вздовж історичного Шовкового шляху, який візьме свій початок зі Східнокитайського портового міста Ляньюньган (провінція Цзянсу) через країни Центральної Азії до європейських ринків. Цей план тісно пов’язаний із значною перебудовою у розвитку економіки КНР¹.

Тотожні думки про “необхідність і важливість відродження Великого Шовкового шляху” озвучував і колишній Голова Держради КНР Вень Цзябао під час свого виступу 2 вересня 2012 р. на церемонії відкриття Другої виставки-ярмарку “Китай – Євразія” у м. Урумчі [Wen Jiabao 2012]. У рамках Четвертої виставки, яка відбудеться у вересні цього року, планується провести Форум з питань транспортування територією ВШШ.

У жовтні 2013 р. в КНР було проведено нараду з питання політики дипломатії у стосунках з сусідніми країнами. Такого роду наради вище партійне керівництво КНР не проводили з моменту створення Китайської Народної Республіки. Теза про те, що “близький сусід рідніший далекого родича” (远亲不如近邻, *yuanqin buru jinlin*) виголошена Головою КНР під час його поїздки центральноазіатськими країнами у вересні 2013 р. перетворюються на нову специфіку китайської дипломатії у відносинах з сусідами. Китай застосовує модель співробітництва з державами Центральної Азії, яку можна назвати “моделлю транскордонної кооперації”, у якій “центр” (中心, *zhongxin*) – це СУАР (м. Урумчі, КНР), “периферія” (周边, *zhoubian*) – держави Центральної Азії [Xi Jinping: gang mingyun... 2013]. Відтак ми можемо констатувати формування якісно нової моделі співробітництва КНР з державами регіону. Важливим є той факт, що дана модель органічно вписується і в інші існуючі концепції і стратегії:

¹ Порт Ляньюньган – східний плацдарм нового азіатсько-європейського трансконтинентального мосту і один з чотирнадцяти приморських міст, які уряд КНР оголосив відкритими містами. У відповідності до домовленостей цей порт стане найбільшим пунктом по доправленню і транзиту вантажів із Центральної Азії на ринки Південно-Східної Азії. У травні 2014 р. Президент Казахстану під час візиту до КНР дав старт будівництва казахстанського морського терміналу в китайському порту Ляньюньган, що відкриває прямий доступ товарів і сировини з Центральної Азії до Тихоокеанського ринку і навпаки в зворотному напрямку.

ретро-концепцію “Великого Шовкового шляху”, стратегію масштабного освоєння заходу (西部大开发战略, *xibu da kaifa zhanlüe*) [Shenru tuijin xibu... 2007].

На Саміті Глав урядів держав-учасниць Шанхайської організації співробітництва (ШОС) у м. Ташкенті (28-29 листопада 2013 р.) Голова Держради КНР Лі Кеціан запросив країни Центральної Азії (ЦА) долучитися до цього економічного проекту [Li Keqiang zai Shanghe... 2013]. Регіон ЦА має важливе стратегічне географічне положення і тому є важливою ланкою у зовнішній політиці Китаю щодо суміжних країн та реалізації власної стратегії руху на захід.

З 10 по 13 грудня 2013 р. у столиці КНР відбулася центральна робоча нарада з питань економіки. На ній було ухвалено рішення, що розбудова Економічного поясу Великого Шовкового шляху (丝绸之路经济带, *Sichou zhi lu jingji dai*, ЕПВШШ) є одним із шести головних завдань китайського керівництва на 2014 р. Це вперше на загальнокитайській нараді введено абревіатуру ЕПВШШ в лексикон офіційних документів, що вказує на пріоритетність розбудови цієї концепції в уяві лідерів КНР [Zhongyang jingji... 2013].

Концепція ВШШ тісно пов'язана з програмним документом “Стратегія розвитку ШОС до 2025 р.”, який нині опрацьовується і планується до затвердження на черговому засіданні Глав держав ШОС у вересні 2014 р.

За словами заступника міністра закордонних справ КНР Чен Гопіна, Азіатсько-європейський транспортний коридор в рамках ШОС буде створений у 2017 р. Практичне втілення відбуватиметься шляхом інтенсифікації політичних контактів, реалізації програм економічної інтеграції, будівництва єдиної транспортної інфраструктури від Тихого океану до Балтійського моря, поглиблення торговельних зв'язків з ліквідацією бар'єрів, ведення вільної торгівлі, прискорення часу доставляння вантажів, збільшення валютних потоків, ширшої практики застосування розрахунків у національних валютах, людських контактів, сприяння створенню нового алгоритму співробітництва у регіоні.

За оцінкою китайських фахівців, ВШШ планують охопити 18 азіатських і європейських країн, із загальною площею території 50 млн. кв. км і населенням більше 3 млрд. осіб. Окрім головної функції – прискореного доправлення вантажів з Азії в Європу – він сприятиме розвитку енергетики, сільського господарства, видобутку корисних копалин, туризму, культурного обміну в зазначених регіонах.

На сході ВШШ пов'язаний з Азіатсько-Тихоокеанським економічним кільцем, і у планах є включити його в орбіту цього регіону; на заході – з Європейським економічним кільцем, серед планів – поєднання зусиль з ринками європейських держав. Таким чином, “економічний пояс” покриває весь Євразійський материк, і за оцінками китайських фахівців “*об'єм і потенціал ринку є унікальним*”.

ВШШ – це геополітичний і гео економічний план побудови багатопольярного світу на основі відкритого процесу співробітництва. Перевагою проекту є потужні економічні можливості Китаю і його готовність інвестувати чималі фінансові ресурси в економічні проекти вздовж ВШШ, які сприятимуть посиленню торговельних зв'язків між КНР і країнами регіону та відкриють китайським товарам торговельні шляхи в Південну Азію, на Близький Схід і країни Європи.

Співпраця в рамках ШОС для Китаю – це інструмент розширення своїх економічних позицій у Євразії шляхом реалізації низки регіональних проектів, які у перспективі матимуть вплив і на глобальні процеси (створення до 2020 р. Зони вільної торгівлі ШОС). Китай вже став найбільшим торговельним партнером Російської Федерації, Казахстану і Туркменістану, другим торговельним партнером Узбекистану і Киргизстану, третім торговельним партнером для Таджикистану.

Паралельно КНР активно створює транспортно-логістичні коридори, орієнтовані на євразійський регіон, започаткувавши низку інтегрованих транспортних маршрутів, які зміцнять зв'язки західних регіонів із східними і центральними регіонами країни, проробляє нові розгалуження майбутньої мережі з виходом на нові ринки, підвищує конкурентоспроможність на глобальному ринку, створює умови для власного сталого розвитку².

У 2014 р. інвестиції в основний капітал, призначений для залізничного будівництва в КНР, складе 630 млрд. юаней, протяжність нових ліній перевищить 6600 км. Основні зусилля будуть направлені на будівництво залізничних колій у західних і центральних районах країни.

Країни ШОС реалізують проекти з будівництва і модернізації автомобільних та залізничних шляхів сполучення, орієнтованих на забезпечення транзиту товарів між Азією та Європою. Річний обсяг зовнішньої торгівлі між КНР та ЄС вже зараз перевищує 500 млрд. дол. США при середньорічному зростанні у 8%. На період до 2020 р. може сягнути 800 млрд. дол. США.

Мета цієї стратегії полягає у вирішенні внутрішньокитайських питань порядку денного: необхідність збереження стабільності і безпеки на своїх кордонах та західних рубежах КНР, гарантування збереження експортного потенціалу на зарубіжних ринках і безпеки постачання енергоносіїв, розвиток і забезпечення вантажопотоку на внутрішніх транспортних магістралях в якості альтернативних шляхів до морських більш залежних від зовнішніх факторів і менш стабільних шляхів, розвиток західної частини Китаю і скорочення різниці рівня життя у порівнянні зі східною частиною країни.

Місто Сіань як відправна точка ВШШ. Народний уряд провінції Шеньсі докладає зусиль до перетворення адміністративного центру провінції м. Сіань на відправну точку ВШШ. У 2014 р. планують зосередитися на розвитку транспортної системи, яка в майбутньому має стати міжнародним транзитним транспортним вузлом для різних китайських провінцій у напрямку західного кордону КНР і далі через країни ЦА і РФ на європейські ринки. Буде розпочато відправлення міжнародних вантажних потягів “Чанань” на регулярній основі по маршруту Сіань–ЦА (Казахстан, Узбекистан, Киргистан, Туркменістан). У планах продовжити маршрут: одне відгалуження на Москву (РФ), інше – на Роттердам (Нідерланди). Перші два пробні рейси були виконані у грудні 2013 р.

За останні роки спостерігається швидке зростання обсягів торгівлі провінції Шеньсі з країнами ЦА (головні торговельні партнери Казахстан і Узбекистан). У 2009 р. – 57,85 млн. дол. США, у 2012 р. – 98,39 млн. дол. США (зростання 70,1%). У 2013 р. було подолано рубіж у 100 млн. дол. США. Провінційний уряд планує посилити роботу над створенням “Сіанської зони вільної торгівлі” (ЗВТ Сіань) для ВШШ, орієнтованої на регіон ЦА і Європу. Головні сфери діяльності – торгівля, логістика і фінансові послуги. Також буде розпочато будівництво комплексної зони для проведення Щорічного Євразійського економічного форуму. Згодом планують організувати перший Міжнародний ярмарок ВШШ. Крім цього, буде рекомендовано країнам-учасникам ШОС відкрити консульства у Сіані на території екологічного району Чаньба.

² Крім анонсованого ВШШ китайським керівництвом запропоновано Морський Шовковий шлях (МШШ), орієнтований на країни АСЕАН, Австралії і Океанії. КНР спільно з Сінгапуром планує докласти спільних зусиль по реалізації концепції МШШ і “модернізації версії” зони вільної торгівлі Китай-АСЕАН. Крім цього планується розбудовувати економічні коридори “Китай–Бангладеш–Індія–М’янма” і “Китай–Пакистан”.

СУАР – важливий регіон КНР на кордоні з країнами ЦА. Територія Сінцзян-Уйгурського автономного району КНР (СУАР) має очевидні географічні переваги – спільний кордон з 8-ма країнами. В автономному районі розташовані 29 контрольно-пропускних пунктів (далі – КПП), у тому числі 17 КПП державної першої категорії, 12 КПП державної другої категорії.

Головну роль відіграє Міжнародний центр прикордонного співробітництва “Хоргос” (офіційне його відкриття відбулося у квітні 2012 р., а повномасштабне функціонування планується розпочати з 2018 р.). У період з грудня 2012 р. по жовтень 2013 р. було перевезено 1,25 млн. т. вантажів. У планах до 2020 р. – збільшити вантажопотік через “Хоргос” до 20 млн. т., а до 2030 р. – 35 млн. т. Це приклад регіонального співробітництва у рамках ШОС та перший транскордонний центр співробітництва для КНР на території Євразії.

Ще донедавна майже 100% китайських експортних товарів, що відправлялися на ринки ЄС, транспортувалися морем. При цьому товари, які вироблялися у західних регіонах КНР (СУАР, Ганьсу, Автономний район Внутрішня Монголія), спершу залізницею доставляли на східне узбережжя, де зосереджені морські порти, а вже потім – морем до Європи. Це відповідно впливало на собівартість і терміни виконання замовлення.

З перенесенням виробничих потужностей із східних і центральних у західні райони КНР, де виробнича собівартість у зв’язку з віддаленістю від традиційних морських портів порівняно нижча, виникла потреба у започаткуванні прямих вантажних перевезень залізничним транспортом у Європу. Відтак СУАР перетворився на важливий регіон КНР на кордоні з країнами ЦА.

Нові зони промислового розвитку. Започаткування шостої загалом (решта п’ять Пудон у Шанхаї (1992 р.), Бінхай у м. Тяньцзінь (1994 р.), Лянцзян у м. Чунцін (2010 р.), Чжоушань у провінції Чжецзян (2011 р.), Наньша у м. Гуанчжоу (2012 р.)) і першої у північно-західній провінції Ганьсу нової зони промислового розвитку (НПЗР) загальнонаціонального рівня у м. Ланьчжоу (затверджена Держрадою КНР у 2012 р.) створюють нові можливості як для сусідніх з КНР держав, так і для більш територіально віддалених країн [Lanzhou xin qu...]³.

Митні регулювання. КНР здійснює практичні кроки на власній території по процедурі спрощеного проходження і безперервної роботи митного контролю міст, через які проходить ВШШ. Це м. Урумчі (Північно-західний Китай, адміністративний центр СУАР, вихід на рубежі Центральної Азії), м. Ланьчжоу (адміністративний центр провінції Ганьсу), м. Сіань (адміністративний центр провінції Шеньсі, відправна точка ВШШ).

Транспортно-логістичні комплекси. У вересні 2013 р. було розпочато будівництво мультимодального контейнерного терміналу, транспортно-логістичного комплексу (ТЛК) “Южноуральский” в Челябінській області (РФ) [ТЛК “Южноуральский”...]. За задумом, даний ТЛК буде надавати послуги по обробці контейнерних вантажів, які надходять залізницею з території Північно-західного Китаю (СУАР), на шляху нового транспортного коридору між РФ та КНР і далі у західному напрямку на європейські ринки. Згідно ТЕО, ТЛК буде в змозі обробляти 400 контейнерів за добу, відповідно – 2,5 млн. т. вантажів на рік на

³ НПЗР Ланьчжоу розташована у басейні Ціньванчуань. Загальна площа складає 806 км², уже відомо про 90 інвестиційних проекти на загальну суму 70,7 млрд. юаней (11,13 млрд. дол. США). У відповідності до генерального плану розвитку НПЗР у м. Ланьчжоу у період 2011-2030 рр. планується збільшити поетапно дохід до 50 млрд. юаней (2015 р.), 100 млрд. юаней (2020 р.) і 270 млрд. юаней (2030 р.).

першому етапі, зі збільшенням до 5 млн. т. на другому. До реалізації проекту вже приєднався Казахстан, підписавши тристоронню угоду (КНР-Казахстан-РФ) про надання “зеленого коридору” транзиту вантажів територією Казахстану. Введення першого етапу заплановано на липень-серпень 2014 р., повністю проект планують завершити у 2019 р.

Єдині транспортні можливості. До середини 2014 р. країни Митного Союзу (МС) - Казахстан, РФ і Білорусь мають намір об’єднати свої зусилля з метою створення Об’єднаної транспортно-логістичної компанії (ОТЛК). Угоду про створення ОТЛК було підписано в рамках роботи Петербурзького міжнародного економічного форуму (червень 2013 р.) у формі акціонерного товариства в присутності глав трьох держав.

Очікується, що проект принесе істотні фінансові переваги для держав-учасниць. Додатковий прибуток національних залізничних компаній від використання інфраструктури до 2020 р. складе близько 1,6 млрд. дол. США. Кумулятивний внесок у ВВП трьох країн до 2020 р. сягне 11,3 млрд. дол. США, у тому числі для Білорусії – близько 1 млрд. дол. США, для РФ – майже 5 млрд. дол. США, для Казахстану – 5,3 млрд. дол. США.

З появою ОТЛК вантажовідправнику не доведеться окремо домовлятися з кожною із трьох країн, будуть створені єдині транзитні можливості від прикордонного з КНР казахстанського пункту “Достик” до білоруського “Бреста” на кордоні з ЄС.

Казахстан модернізує транспортну мережу і будує нові залізничні й автомобільні дороги, щоб інтегруватися в МТК, що проходять територією республіки. Пріоритетний розвиток залізничної транспортної мережі проводитиметься на напрямках Північ-Південь (Росія – Центральна Азія) і Схід – Захід (Південно-Східна Азія – Китай – Європа). З метою реалізації Транспортної стратегії Республіки Казахстан до 2015 р. здійснюється низка регіональних проектів з розбудови нових залізничних ліній. Особлива увага приділяється розвитку залізничної прикордонної станції Достик (Казахстан) на найкоротшому шляху з Китаю в Європу.

Трансконтинентальний автодорожний коридор “Західна Європа – Західний Китай” є головним транспортним проектом Казахстану початку ХХІ століття [Автомобільний коридор...]. Будівництво автомагістралі “Західна Європа – Західний Китай” розпочалося у 2009 р., завершити будівництво планують у 2015 р. Загальна протяжність коридору по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижній Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кизил – Орда – Шимкент – Тараз – Кордай – Алмати – Хоргос – Урумчі – Ланьчжоу – Чженчжоу – Ляньюньган складає 8445 км. З них 2233 км територією РФ, 2787 км – Казахстаном, 3425 км – КНР. Початок роботи автомобільного транзитного коридору дозволить зменшити терміни постачання вантажів з КНР до Європи майже в 3,5 разів у порівнянні з морським маршрутом.

Основне джерело фінансування проекту – зовнішні займи у сумі 3,4 млрд. дол. США. Російську ділянку транспортного коридору “Західна Європа – Західний Китай” планується побудувати до 2020 р.

Російська Федерація здійснює розбудову транспортної інфраструктури в рамках Федеральної цільової програми “Розвиток транспортної системи Росії (2010-2020 рр.)” [Федеральная целевая программа...]. Загальний обсяг фінансування заходів Програми складає 11,4 трлн. руб. (близько 400 млрд. дол. США), за рахунок яких буде побудовано та реконструйовано майже 8,5 тис. км автомобільних доріг федерального значення, введено в експлуатацію 2,6 тис. км нових залізничних ліній, сумарна виробнича потужність російських морських портів збільшиться на 454 млн. т.

Стратегією розвитку транзитного потенціалу **Білорусі** на 2011-2015 рр. [Стратегія розвитку...] передбачено проведення реконструкції і модернізації транзитної інфраструктури і доріг. Планується будівництво 18-ти транспортно-логістичних і 10-ти логістичних центрів підприємством “Белтаможсервіс”, з них 22 – на II і IX Пан’європейських транспортних коридорах. За прогнозами, реалізація цих планів дозволить збільшити надходження від транзиту у п’ять і більше разів.

Перший вантажний потяг по маршруту “Чунцін-Європа” з використанням уніфікованої транспортної накладної ЦІМ/СМГС було відкрито у листопаді 2012 р. Маршрут починається в китайському місті Чунцін (місто центрального підпорядкування, Центральний Китай) і закінчується у м. Дуйсбург (Німеччина), проходячи територію Казахстану – РФ – Білорусії – Польщі. Під час свого державного візиту до ФРН Голова КНР у березні 2014 р. відвідав порт Дуйсбург (Duisburg, територія західної землі Північної Рейн-Вестфалії) – кінцеву точку на шляху “Економічного поясу Великого Шовкового шляху”, найбільшу в світі внутрішню гавань, транспортний і логістичний вузол Європи. Захід відбувався під девізом: “Neue Seidenstrasse – die Eisenbahnlinie zwischen China und Europe” (“Новий Шовковий шлях” – головна залізнична лінія між Китаєм і Європою).

У квітні 2013 р. територією Російської Федерації, Казахстану та Білорусії відкрито транспортне сполучення між КНР і Польщею “Ченду – Євроекспрес”. Шлях довжиною у майже 10 тис. км з м. Ченду (адміністративний центр провінції Сичуань) через транспортний перехід на кордоні СУАР і Казахстану (Алашанькоу), територією РФ, Білорусії і Польщі (м. Лодзь). Час у дорозі 14 днів, його планується скоротити у подальшому до 12 днів (тривалість перевезення морем по маршруту Ченду-Роттердам або Ченду-Гамбург займає 40-45 днів). Обслуговує маршрут польсько-китайське СП.

У серпні 2013 р. спільними зусиллями країн-учасниць започатковано транзитний контейнерний потяг з Китаю (м. Чженчжоу, провінція Хенань, Центральний Китай) до Європи (м. Гамбург, Німеччина) територією Казахстану – РФ – Білорусії – Польщі. Термін доставки контейнера – 15 діб, тоді як морським шляхом термін поставки контейнера з порту Шанхай до Європи становить 36 діб і більше. У 2013 р. було відправлено 6 рейсів по новій лінії з вантажами на загальну суму близько 100 млн. дол. США, а вже у 2014 р. планується 50 рейсів з вантажами на суму 1 млрд. дол. США.

Паралельно КНР активно створює транспортно-логістичну систему орієнтовану на євразійський регіон, започаткувавши транспортний маршрут в рамках розвитку ВШШ з адміністративного центру провінції Шеньсі м. Сіань в Центральну Азію. По цьому шляху вже відправились два міжнародних вантажних потяги “Чанань”. Перший прибув у Казахстан, м. Алмати, 3 грудня 2013 р., другий – у другій половині грудня минулого року і проїхав через Казахстан, Узбекистан, Киргистан і Туркменістан (всього 9 залізничних вокзалів). Рейс Сіань – Алмати – один з двох відгалужень залізничного маршруту вантажних перевезень Сіань – Роттердам. Друге відгалуження – рейс Сіань – Москва.

Перспективи України. Серйозні перспективи відкриває взаємодія України і КНР у такій структурно утворювальній сфері, як прокладання транспортних коридорів та постачання азіатських товарів до країн Європи. Не тільки Китай, а й більшість країн Азії зацікавлені у скороченні вартості та часу перевезень товарів від країн виробників до країн з місткими ринками споживання, зокрема до Європейського Союзу.

Цьому сприяють геоекономічне розташування нашої країни, розвинена транспортна інфраструктура, активні торговельно-економічні зв'язки з сусідніми країнами та КНР, широкі споживчі можливості внутрішнього українського ринку. Також сприяє 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”.

За даними Євростату, у 2000-2014 рр. у структурі зовнішньої торгівлі товарами країн ЄС у загальному експорті частка Китаю зросла з 3 до 8,6 %. У структурі імпорту за цей період частка Китаю збільшилась з 7,5 до 16,2 %. Найбільше зростання експорту серед 28 країн ЄС було зареєстровано з Китаєм на рівні 11% за період січень-березень 2014 р. Дані оприлюднені у червні цього року. Також знизився і торговельний дефіцит з цією країною до 33 млрд. євро, ще рік тому цей показник становив 34 млрд. євро [Eurostat newsrelease 2014]. Залучити частку цього транзитного вантажопотоку, обсяги якого і надалі зростатимуть, є стратегічним завданням для України.

Частка країн Азії у географічній структурі українського експорту товарів у період з 2005 р. по 2012 р. зросла не суттєво: з 25,1 до 25,7 %, тоді як частка імпорту товарів з цього регіону в Україну зросла більш вагомим чином: з 13 до 20,2 % (у т. ч. з КНР – з 5,6 до 9,3 %) [Статистичний збірник... 2013].

За I півріччя 2013 р. у порівнянні з I півріччям 2012 р. імпорт товарів з КНР зріс на 19 %, а експорт українських товарів до Китаю збільшився на 60,7%.

Зазначені тенденції у міжнародній торгівлі зберігатимуться і в перспективі.

У відповідності до міжнародних зобов'язань Україна спільно з іншими країнами визначила і ухвалила новий перелік міжнародних транспортних коридорів (МТК, Постанова КМУ від 16.12.1996 р. № 1512). Одним із доповнень до мережі МТК пропонувався транспортний коридор “Європа – Азія” [Кабінет Міністрів України... 1996].

В Україні створення МТК та їхнє входження до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр. [Кабінет Міністрів України... 2006]. Одним із завдань було залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.

Проте основні завдання цієї Програми залишились не виконаними. Підготовчі роботи до будівництва нового двоколісного залізничного Бескидського тунелю на стратегічному напрямку Київ – Львів – Чоп розпочато тільки у 2014 р. На даний час він є єдиною одноколісною ділянкою на усій довжині п'ятого Критського МТК, який проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України та Росії, і це є однією з причин спрямування значних обсягів транзитних вантажів в обхід України – територією Польщі та Білорусі.

На виконання Закону України “Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць” у 2013 р. Уряд визначив перелік пріоритетних галузей економіки, щодо яких держава стимулюватиме інвестиційну діяльність. Так розпорядженням КМУ затверджено перелік найважливіших інфраструктурних проектів у сфері транспорту. Серед них – будівництво першої черги контейнерного терміналу на Карантинному молу в Одеському МТП за рахунок штучно створеної території; створення глибоководного порту на території МТП “Южний”; будівництво двоколісного Бескид-

ського тунелю; будівництво автомобільної дороги Львів–Краковець; збільшення пропускної спроможності залізничного напрямку прискореного руху пасажирських поїздів Гребінка – Полтава – Красноград – Лозова тощо [Перелік інфраструктурних проектів... 2013].

Відповідно до Транспортної стратегії України на період до 2020 р. (Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р.) здійснюються модернізація і структурна трансформація транспортних підгалузей [Кабінет Міністрів України... 2010]. Реалізація заходів потенційно може дозволити на практиці реалізувати плани щодо її інтеграції до транспортної системи Європа-Азія. Проте затверджена Транспортна стратегія, не була підкріплена конкретними програмними документами, за винятком Державної програми розвитку автомобільних доріг на 2013–2018 рр.

На даний час національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише сполученою з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. Внаслідок цих обставин, Україна поступається іншим країнам на ринку пропозицій транспортних послуг. Крім цього, зберігається стала тенденція втрати транзитних вантажопотоків на маршруті Європа – Азія. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не йдуть в жодне порівняння з процесами у азійських країнах, а також сусідніх держав України – Росії, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі.

У результаті активної розбудови транспортної інфраструктури державами сусідами посилюється конкуренція у сфері надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на ємному напрямку “Європа – Азія”.

За оцінками фахівців, транспортний коридор “Європа – Азія”: Євро-Азійська інтегральна система (Західна Європа – Білорусь – Росія – Казахстан – Китай) вважається найбільш привабливим, оскільки враховує фактори часу, фінансові витрати та безпеку доставки вантажів. За цим напрямом на маршруті Європа – Азія необхідно перетнути територію лише трьох країн – Білорусі, Росії і Казахстану, які нині активно працюють над уніфікацією своїх процедур і тарифів. А також перебувають у процесі формування Єдиного економічного простору (ЄЕП) і створення Євразійського економічного союзу (ЄАЕС).

Висновки. Виконуючи програму розвитку Західного Китаю, керівництво КНР реалізує власний сценарій розбудови Євразійського простору за допомогою “Економічного поясу Великого Шовкового шляху”, інтеграції господарських комплексів з сусідніми країнами Центральної Азії з подальшим виходом на ринки європейських країн. Основним завданням проекту ВШШ є сприяння колективному розвитку великого простору, включаючи в себе цілу низку регіонів – від Північно-західних провінцій Китаю, Центральної Азії до Кавказу, Центральної і Східної Європи. Пропозиція Китаю багатогранна. Концепція проекту націлена на стимулювання економічного зростання, розбудову інфраструктури, логістичних кластерів, поглиблення торговельно-інвестиційних зв'язків. На думку фахівців, товарообіг між країнами Азії і Європи буде щорічно зростати в середньому на 2-3%; до 2020 р. він зросте до 240 млн. т. або у грошовому еквіваленті – 1,8 трлн. дол. США. Провідну роль у його забезпеченні будуть відігравати китайські виробники. Стратегічно важливим питанням для КНР є оптимізація міжнародних транспортних потоків та розвиток транскордонної транспортної інфраструктури. Розвиток залізничного сполучення є складовою реалізації довгострокових стратегічних цілей КНР щодо світового лідерства.

Україна зацікавлена в активній участі у розширенні географії цього транспортного коридору. Це дозволить Україні отримати прямий вихід на китайський ринок і у перспективі бути включеною до трансконтинентальної транспортної магістрали, відіграючи роль сполучної ланки між європейськими та азіатськими ринками. Підписання Асоціації України з ЄС створює нові, більш масштабні можливості для виходу продукції спільних виробництв на масштабний європейський ринок. Україна високо оцінює стратегічну ініціативу КНР і демонструє зацікавленість в участі в її реалізації як країни, що лежить на перехресті Євразійських торговельних шляхів. У зв'язку з цим нашій країні необхідно забезпечити ефективність міжнародного співробітництва у питанні інтеграції власної транспортної системи до транспортної системи Європа-Азія та вирішити низку питань в частині системної розбудови національної транспортної інфраструктури.

ЛІТЕРАТУРА

Eurostat newsrelease, 89/2014, 13 June 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>

Hongyang renmin youyi, gongchuang meihao weilai. Zai Nazhaerbayefu daxue de yanjiang [Развивати дружбу між народами, спільно створювати прекрасне майбутнє. Лекція в Назарбаєв-Університеті, 7 вересня 2013 р.] // **Женьмінь жибао**, 8 вересня 2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://politics.people.com.cn/n/2013/0908/c1001-22842914.html>

Lanzhou xin qu [Нова зона промислового розвитку загальнонаціонального рівня у м. Ланьчжоу, провінція Ганьсу, КНР]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gs.xinhuanet.com/xinqu/index.htm>

Li Keqiang zai Shanghe zuzhi chengyuanguo zongli di shier ci huiyi shangde jianghua [Виступ Лі Кецяна на 12-й зустрічі глав урядів країн-членів ШОС] // **Веб-портал Держради КНР**, 29 листопада 2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.gov.cn/ldhd/2013-11/30/content_2538911.htm

Shenru tuijin xibu da kaifa, jixu shishi quyu fazhan zongti zhanlue [Подальше сприяння розвитку західного регіону, продовжуючи здійснювати загальну стратегію регіонального розвитку, 2007 р.] // **Китайська Академія суспільних наук**, 2007. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euroasia.cass.cn/news/407653.htm>

Wen Jiabao «Towards New Glory of the Silk Road» [У напрямку нової слави Великого Шовкового шляху]. Виступ Голови Держради КНР Вень Цзябао, 2 вересня 2012 р. // **Renmin wang**, 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/7933186.html>

Xi Jinping: rang mingyun gongtongti yishi zai zhoubian goujia luodi shenggen [Нехай усвідомлення спільності долі вкоріниться між сусідніми країнами. Виступ на нараді з питань роботи з сусідніми країнами, 25 жовтня 2013 р.] // **Агенція Сінхуа**, 2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878944.htm

Zhongyang jingji gongzuo huiyi zai Beijing juxing tichu mingnian jingji gongzuo liu da genwu [Центральна робоча нарада з питань економіки відбулася в Пекіні, на наступний рік запропоновано шість головних завдань в економічній сфері, 13 грудня 2013 р.] // **Агенція Сінхуа**, 2013, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://news.xinhuanet.com/fortune/2013-12/13/c_118553239.htm

Автомобільний коридор “Західна Європа-Західний Китай”: Алмати-Кокпек-Чунджа-Коктал-Хоргос. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.europe-china.kz/>

Кабінет Міністрів України, Постанова від 16 грудня 1996 р. №1512 “Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів”, Київ, 1996. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>

Кабінет Міністрів України, Постанова від 12 квітня 2006 р. №496 “Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки”. Київ, 2006. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF>

Кабінет Міністрів України, Розпорядження від 20 жовтня 2010 р. №42174-р “Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року”. Київ, 2010. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

Статистичний збірник «Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2012 році. Т. 2: Статистичні збірники «Зовнішня торгівля України» за 2009-2012 рр. Київ, 2013.

Стратегия развития транзитного потенциала Белоруссии на 2011-2015 годы. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.tc.by/download_files/rus_solution105180_1.pdf

ТЛК “Южноуральский”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ytlc.ru/>

Федеральная целевая программа “Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ppp-transport.ru/rts2020/fcp%202020/>

Перелік інфраструктурних проектів у сфері транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2013 р. №563-р. Київ, 2013. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/invest_projects/36292.html