

О. В. Гаврилюк

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри туризму і фізичного виховання Київського національного лінгвістичного університету, Київ, Україна, gavriliuck@ukr.net

ГЛОБАЛЬНА ІНФРАСТРУКТУРА: ПОЛІТИКА VERSUS ЕКОНОМІКА

Анотація. Найближчим часом, цілком імовірно, відбудеться переформатування глобального простору в геополітичному та економічному аспектах, особливу роль у якому відіграє вдосконалена інфраструктура. У статті розкрито специфіку функціонування, причини й тенденції розвитку глобальної інфраструктури. Уточнено зміст, мотивацію, стратегію та інструменти реалізації світового проекту “Один пояс, один шлях”. Проведено критичний аналіз наслідків використання китайських кредитів та інвестицій. На конкретних прикладах доведено, що разом із удосконаленням інфраструктури ще більше посилюється, з одного боку, глобальний вплив Китаю, з другого – боргова й політична залежність ряду країн, що розвиваються. Визначено проблеми, які постають перед Україною в контексті долучення до названого проекту, висвітлено недоліки інфраструктури, а саме: зношеність і аварійний стан доріг і мостів, мала пропускна здатність, значне недофінансування, один із найнижчих рівнів безпеки дорожнього руху серед європейських країн.

Ключові слова: глобалізація, проект “Один пояс, один шлях”, інфраструктура, заборгованість, інвестиції, фінансування.

Рис. 3. Літ. 23.

Oleh Havryliuk

Dr. Sc. (Economics), Professor, Kyiv National Linguistic University, Kyiv, Ukraine, gavriliuck@ukr.net

GLOBAL INFRASTRUCTURE: POLICY VERSUS ECONOMICS

Abstract. In the near future, the reformation of the global space in geopolitical and economic aspects with a peculiar role of the improved infrastructure is likely to take place. The article reveals the specifics of functioning, causes and trends of global infrastructure. The content, motivation, strategy and tools of the implementation of the global project “One Belt, One Road” is outlined. A critical analysis of the consequences of the use of Chinese loans and investment, based on case studies, proves that improving the infrastructure simultaneously further enhances the global impact of China on the one hand, and falling into the trap and political dependence of a number of developing countries on the other. It is proved that the construction of new infrastructure objects does not always correspond to the national interests of the participating countries and sometimes threatens their national security. It uses a wide arsenal of tools – from the provision of soft loans to support inefficient functioning under construction, often resulting in a reduction of the national sovereignty of recipient countries. In order to minimize the negative effects of the relationship with the second world economy, perseverance and maximum transparency / publicity should be respected in negotiations. It is stated that at present Ukraine has ghastly chances of full-fledged inclusion in the implementation of the project. The adoption and implementation of the adequate national transport strategy of setting priorities and their implementation mechanism will facilitate integration into the global infrastructure space.

© Гаврилюк О. В., 2017

Keywords: globalization, the Belt and Road Initiative, infrastructure, indebtedness, investment, financing.

JEL classification: F01, F21, F65.

О. В. Гаврилюк

*доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри туризму
і фізичного виховання Київського національного лінгвістического
університету, Київ, Україна*

ГЛОБАЛЬНА ІНФРАСТРУКТУРА: ПОЛІТИКА VERSUS ЕКОНОМІКА

Аннотація. В найближче час, з великою ймовірністю, відбудеться переформатування глобального простору в геополітичному та економічному аспектах, особливою роллю в якому виступить удосконалена інфраструктура. В статті розкрито специфіку функціонування, причини та тенденції розвитку глобальної інфраструктури. Уточнено зміст, мотивація, стратегія та інструменти реалізації всесвітнього проекту “Один пояс, один шлях”. Проведено критичний аналіз наслідків використання китайських кредитів та інвестицій. На конкретних прикладах доведено, що разом з удосконаленням інфраструктури ще більше посилюється, з одного боку, глобальний вплив Китаю, з іншого – боргова та політична залежність ряду розвиваючихся країн. Визначено проблеми, виникаючі перед Україною в контексті залучення до згаданого проекту, освітлено недоліки інфраструктури, а саме: зношеність та аварійний стан доріг та мостів, мала пропускна спроможність, значительне недофінансування, один з найнижчих рівнів безпеки дорожнього руху серед європейських країн.

Ключові слова: глобалізація, проект “Один пояс, один шлях”, інфраструктура, борговість, інвестиції, фінансування.

Подальша динаміка глобалізації великою мірою буде детермінована станом і розвитком інфраструктури. Як фактор виробництва остання забезпечує прямий внесок у виробничий процес та зростання ВВП, а її модернізація сприяє зменшенню витрат. Разом із тим розвинута інфраструктура підвищує продуктивність інших факторів виробництва, включаючи капітал, робочу силу й сукупну факторну продуктивність. Дія всіх цих факторів, підкріплена ефективною логістикою, розширює діапазон прибуткових інвестиційних можливостей та стимулює приплив інвестицій. Натомість неналагоджена інфраструктура лягає важким тягарем на компанії, котрі змушені закладати відсутність якісного сполучення у вартість продукції, шукати альтернативні шляхи доставки товарів або навіть створювати необхідну інфраструктуру за власний рахунок. Інфраструктура лежить в основі процесу промислової агломерації, за якого нові галузі концентруються навколо вже складених індустріальних кластерів.

Часи, коли більшість регіонів були економічно самодостатніми, місцеві продукти, паливо й сировина зазвичай вироблялися для місцевого споживання, а міжрегіональна торгівля була обмеженою, вже минули. Наразі економіки більшості країн стали настільки взаємопов'язаними, що утворюють єдиний взаємозалежний простір. Одним із ефектів/умов глобалізації висту-

пає поліпшений транспорт. Розвиток рефрижераторних, контейнерних і перевалочних перевезень поряд із удосконаленням повітряного сполучення уможливив масове переміщення товарів по всьому світу, що посилює глобалізацію. Водночас нарощування обсягів торгівлі пов'язане зі зростанням перевезень, отже, використанням дедалі більших обсягів викопного палива, що спричиняє забруднення довкілля та, як наслідок, зміну клімату, котра становить серйозну загрозу для майбутнього.

Таким чином, інфраструктура стає водночас стримуючим і стимулюючим чинником розвитку міжнародної інтеграції. Її відсутність обмежує дію угод про вільну торгівлю, адже міжнародна торгівля значною мірою залежить від щільності транспортної та комунікаційної інфраструктури, а реалізація масштабних спільних проєктів з будівництва нових доріг, портів, газо- й нафтопроводів, електромереж змушує країни вести тісний діалог, відкриваючи нові можливості для торговельних та інвестиційних взаємин.

Історично інфраструктура кожної країни розвивалася переважно завдяки її власним зусиллям, а зовнішні чинники слугували лише доповненням. Однак наразі, внаслідок глобалізації, більша частина інфраструктурних проєктів здійснюється за рахунок спільних коштів зацікавлених держав та дедалі сильніше залежить від зовнішньополітичних прагнень. Економічні інтереси і стратегії багатьох країн часто детерміновані глобальними інтересами інших/головних учасників проєктів або змушені підпорядковуватися їм. Зазначене інколи призводить до вимушених територіальних поступок, зростання державного боргу разом із зовнішньополітичною й економічною залежністю, неефективного функціонування споруджених об'єктів.

З огляду на це метою статті є визначення сучасних трендів, наслідків і загроз будівництва глобальних інфраструктурних проєктів, що досягатиметься за допомогою розкриття значущості, специфіки функціонування та новітніх тенденцій розвитку глобальної інфраструктури; окреслення змісту, мотивації провідних учасників, стратегії та інструментів реалізації світового проєкту "Один пояс, один шлях"; аналізу наслідків використання китайських кредитів та інвестицій; ідентифікації проблем, що постають перед Україною в контексті долучення до цього проєкту; формулювання рекомендацій щодо мінімізації гіпотетичних негативних ефектів взаємовідносин із другою економікою світу.

Проблематика спорудження інфраструктури на принципово новій основі та наслідків, котрі, зокрема, можуть спричинити зміну глобальних лідерів і зростання геополітичної напруженості, привертає увагу міжнародних і національних владних структур із осені 2013 р., після оголошення початку реалізації найбільшого масштабного проєкту сучасності. Хоча наразі немає монографічних праць і публікацій, присвячених окресленій проблематиці, інформація на цю тему доволі широко представлена в іноземних ділових джерелах, ряд яких використано у пропонованому дослідженні [1–6].

У сучасних умовах політика розвитку транспортних систем повинна адекватно реагувати на зміни у сфері міжнародної торгівлі, інформаційних

комунікацій, інноваційних технологій, спричинені, по-перше, стрімким збільшенням обсягів континентальної світової торгівлі (масове виробництво як системоутворюючий фактор поступово переміщується з Північноатлантичного в Азіатсько-Тихоокеанський регіон); по-друге, наданням пріоритетного значення інтермодальним перевезенням (із використанням двох і більше видів транспорту), що зосереджують на ключових напрямках транспорт спільного користування – залізничний, автомобільний, морський, трубопровідний, а також телекомунікації; по-третє, формуванням на перетині основних інтермодальних коридорів комунікаційних вузлів, котрі забезпечують високу якість обслуговування та розмаїтість послуг, що надаються (телекомунікації й комп'ютерні технології сприяють синхронізації стикування різних систем транспортування та перерозподілу вантажопотоків, до процесу транспортування підключаються інформаційно-аналітичні системи й космічна навігація); по-четверте, посиленням вимог до якості транспортної інфраструктури (встановлення єдиних стандартів при експлуатації всіх видів рухомого складу транспортних коридорів змушує переходити на логістичні методи обслуговування вантажопотоків на основі синхронної взаємодії існуючих видів транспорту, перевантажувальних комплексів, митних і прикордонних служб); по-п'яте, тим, що умовою створення міжнародних транспортних коридорів є державна транспортна політика країн-транзитерів, яка передбачає фінансування дорогих інфраструктурних проектів, трансфер передових технологій, ініціювання форм державно-приватного партнерства, відбір для участі в міжнародному співробітництві компаній-лідерів у сфері транспортних інновацій.

З-поміж проектів глобального значення слід виокремити Азіатсько-Північноамериканську магістраль (АПАМ) – найпротяжніший у світі міжнародний транспортний коридор Сінгапур – Бангкок – Пекін – Якутськ – тунель під Берінговою протокою – Ванкувер – Сан-Франциско. Маршрут поєднує основні міста практично прямою лінією (рис. 1).

Значна частина шляху на північний схід Росії, Аляски й Канади (на рис. 1 позначено пунктиром) має бути споруджена вперше, що робить проект унікальним за масштабами. В Росії магістраль на північ повинна пролягти від станції Тинда на БАМі до Якутська та Магадана й далі до мису Уелен. Чукотська та аляскінська ділянки будуть прокладені через вічну мерзлоту й бездоріжжя. Будівництво тунелю під Берінговою протокою технічно здійсненне з урахуванням накопиченого досвіду підводних споруджень між Великобританією та Францією, японськими островами Хонсю й Хоккайдо. Вартість проекту – близько 50 млрд дол. США, тобто порівнянна зі створенням орбітальної космічної станції. В підсумку доставка вантажів залізною магістраллю з тихоокеанського узбережжя США, наприклад, у Бомбей обійдеться в 1,5 рази дешевше, ніж морем. АПАМ дасть змогу освоїти величезні території, забезпечить прямий вихід Європи в Америку, позбавить північні регіони залежності від сезонної доставки вантажів, залучить у господарський оборот місцеві паливно-енергетичні та інші ресурси.

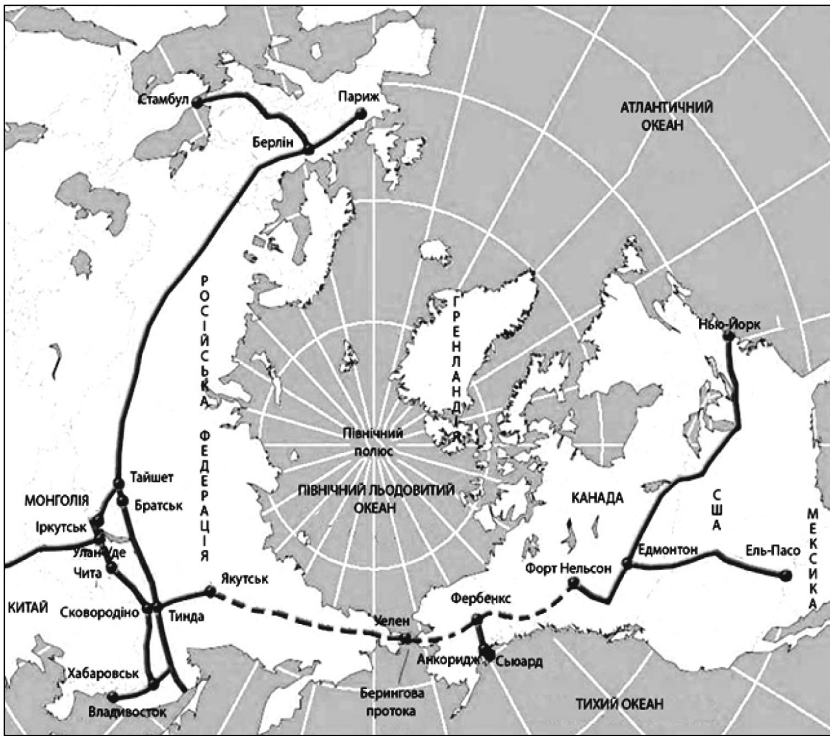


Рис. 1. Перспективи й наслідки спорудження Азіатсько-Північноамериканської магістралі

Побудовано автором.

Однак наразі найбільшу увагу привертає проект, ініційований Китаєм, який здатний спричинити глобальне переформатування сил і масштабні позитивні й негативні наслідки, – один із найдорожчих інфраструктурних маршрутів ХХІ ст. “Новий шовковий шлях”. Із метою його реалізації 13–14 травня 2017 р. проведено форум для просування ініціативи “Один пояс, один шлях” (ОПОШ) – комплексу з двох проектів: “Економічний пояс Шовкового шляху” і “Морський Шовковий шлях ХХІ століття”. На форум було запрошено 29 глав держав із Європи, Азії, Латинської Америки, зокрема президентів Росії, Туреччини, Грузії та Білорусі, котрі сподіваються, що Новий Шовковий шлях проляже через території саме їхніх держав. Так, головною точкою дотику інтересів Китаю й Білорусі є транзит, оскільки один із його маршрутів (високошвидкісна залізнична магістраль) має проходити через останню. Відсутність на глобальному форумі представників вищих владних структур України викликає низку питань, у т. ч. щодо бачення її КНР у ролі учасниці мегапроекту, про що йтиметься далі.

Масштабний проект позиціонується як такий, котрий ґрунтується на принципах взаємної вигоди та має стратегічну перспективу. Відтворення Великого шовкового шляху відповідає тенденціям глобалізації і сприяє ін-

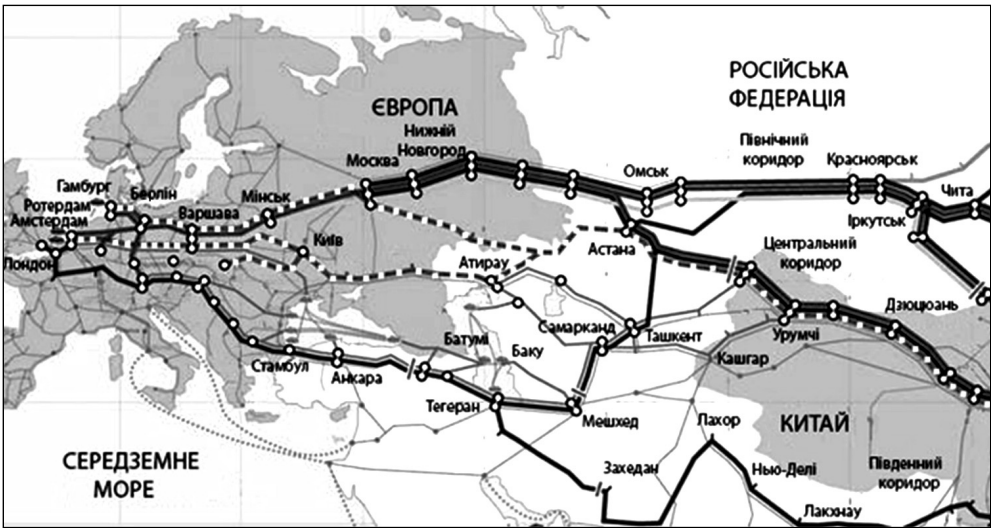
теграції країн Євразійського регіону. “Шовкова” глобалізація детермінована низкою тенденцій, а саме: 1) поступовим збільшенням ролі країн, що розвиваються, в ролі основних драйверів світової економіки (насамперед це стосується країн БРІКС; Китай претендує на лідерство в азіатському світі, але також зацікавлений у стабільній Євразії); 2) появою нових світових лідерів, а отже, й центрів економічного розвитку, внаслідок чого світовий вплив переходить до Сходу, котрий динамічно розбудовується на неосяжних просторах між Євразією та Азіатсько-Тихоокеанським регіоном; 3) активізацією регіонального співробітництва, що генерує трансформацію світоустрою – висока політична турбулентність змушує ущільнювати інтегрування країн у різних регіонах (ідеться не лише про зміцнення регіональних економічних зв'язків, а й створення нових валютних союзів із метою колективного протистояння гегемонії американського долара).

ОПОШ є маршрутом для переміщення вантажів і пасажирів сушею з Китаю до країн Європи. Амбіційний план керівництва КНР полягає в тому, щоб протягнути через усю Євразію автомагістралі й залізниці, нафтогазові трубопроводи та електростанції, побудувати морські порти й аеропорти, зв'язати материк єдиною, високошвидкісною транспортною інфраструктурою для переміщення людей і товарів у найкоротший термін із однієї точки в будь-яку іншу, і насамперед на маршрутах, котрі зв'яжуть Китай із країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Перської затоки, Центральної Азії, Африки та Європи.

Проект “Економічний пояс Шовкового шляху” (рис. 2) охоплює країни, через які проходив історичний Шовковий шлях у Центральній, Західній Азії, на Близькому Сході і Європі, та передбачає перетворення регіону на взаємопов'язаний економічний простір за рахунок спорудження й облаштування інфраструктури, розширення культурних і економічних зв'язків. Хоча цей проект спрямований на наближення Китаю до торговельних партнерів у Азії, Океанії, Африці та Європі, він може спричинити регіональну сегментацію/конфронтацію з Індією й таким чином підштовхнути країни регіону до групування навколо сторін. Окрім того, вже проявилися й інші негативні наслідки – нарощування зовнішньої заборгованості та неефективне функціонування об'єктів.

Підставою для амбітних економічних і геополітичних прагнень Китаю є його масові інфраструктурні проекти, що здійснюються в кооперації з понад 100 країнами Азії, Африки та Європи. Реалізація ОПОШ стане заявкою КНР на статус наддержави номер один у світі. Таким чином створюються нові контакти й ринки для будівельних компаній країни на основі доволі специфічної моделі налагодження залежних економічних зв'язків і дипломатичних відносин.

За задумом ОПОШ повинен охопити 68 країн Європи, Азії та Африки, котрі виробляють близько 40 % світового ВВП і населення яких налічує майже 4,5 млрд осіб. Розрахунковий термін реалізації проекту оцінюється у 30–40 років, орієнтовна вартість – близько 1,4 трлн дол. США, в котру включаються витрати на будівництво залізниць, автомагістралей, транс-



Примітка. Пунктирною лінією позначені всі можливі варіанти маршрутів.

Рис. 2. Економічний пояс Шовкового шляху

Побудовано на основі: Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum 2017-05-14. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/13299.htm>; Frizis I. The Belt and Road initiative: golden bridge or outright confrontation? URL: http://www.case-research.eu/uploads/zalacznik/2017-05-22/showCASE_28.pdf.

портно-логістичної інфраструктури. Проект є єдиним прецедентом у сучасній історії вкладення в інфраструктуру суми понад 1 трлн дол. [1]. Головним інвестором і координатором виступає Китай, який уже тривалий час є найбільшим світовим інвестором у інфраструктуру – в середньому 8,6 % ВВП за період 1992–2013 рр., що перевищує кумулятивні рівні інвестицій США і ЄС (5 %) [2]. Протягом 2016–2020 рр. керівники другої економіки світу планують витратити 2,17 трлн дол. на транспортні й інфраструктурні проекти, включаючи високошвидкісні залізничні та автомобільні дороги (відповідно 0,51 і 1,13 трлн дол.), розвиток цивільної авіації – 94 млрд і водного транспорту – 72 млрд дол. (для порівняння: президент США Д. Трамп під час виступу в Конгресі в лютому 2017 р., оголосив про намір витратити на модернізацію інфраструктури 1 трлн дол. [7]). Лише у 2017 р. передбачено надати 116 млрд дол. на залізницю, 240 млрд – на дороги та 21 млрд дол. – на водний транспорт. До 2020 р. заплановано побудувати 150 тис. км залізничних магістралей, 5 млн км доріг, 260 аеропортів і 2527 причалів для суден із тоннажністю понад 10 тис. т. За цей самий період високошвидкісна залізнична мережа буде збільшена на 30 тис. км, і таким чином об'єднає більш ніж 80 % китайських міст із населенням понад 1 млн осіб [3].

Мотивація Китаю щодо реалізації ОПОШ зводиться до створення якомога більшого числа об'єктів, доріг і точок доступу через Казахстан, Киргизстан, Афганістан, Пакистан, Іран, Росію й інші країни. Наразі силами китайських робітників та інженерів у гірських районах і джунглях Лаосу

споруджуються сполучення з великою кількістю залізничних тунелів і мостів, що дасть можливість об'єднати вісім азійських країн. На кошти КНР будуються електростанції в Пакистані з метою вирішення питання хронічного браку електроенергії. Китайські фахівці вивчають можливості та планують спорудження залізничної лінії Будапешт – Белград, що стане ще однією артерією експорту товарів КНР у Європу через грецький порт Пірей, який уже майже належить цій країні. Зазначене дає змогу, по-перше, забезпечити простір для маневру та мінімізувати наслідки геополітичних ризиків, по-друге, отримати максимальний доступ до ринків. При цьому доречно ще раз підкреслити, що ОПОШ є не звичайним транспортним коридором, а способом посилення впливу в країнах китайського транзиту й на світовій арені, а також експорт економіки КНР у сегментах, де спостерігається уповільнення темпів зростання (металургія, будівництво тощо).

Національні фінансові інститути не в змозі забезпечити реалізацію масштабних ініціатив, оскільки для їх просування необхідна потужна міжрегіональна інвестиційна база. У зв'язку з цим актуалізується питання формування нових регіональних фінансових інститутів, таких як:

- Інфраструктурний фонд АСЕАН (ASEAN Infrastructure Fund), заснований у 2011 р. країнами АСЕАН і Азіатським банком розвитку;
- Механізм глобальної інфраструктури (Global Infrastructure Facility), започаткований у 2014 р. Світовим банком;
- Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (Asian Infrastructure Investment Bank) із капіталом у розмірі 100 млрд дол. США, заснований КНР у 2014 р., учасниками якого є 57 країн;
- Новий банк розвитку (New Development Bank), ініційований Китаєм і заснований країнами БРІКС у 2014 р.;
- Фонд Шовкового шляху обсягом 40 млрд дол. США, створений у 2015 р. великими китайськими підприємствами – Шаньдунською й Шеньсінською корпораціями золота.

У промові президента КНР Сі Цзіньпіна на форумі 14 травня 2017 р. проголошено намір уряду країни додатково поповнити Фонд Шовкового шляху в розмірі 100 млрд юанів (14,9 млрд дол. США. – *Авт.*). Банк розвитку Китаю та Експортно-імпортний банк Китаю з метою підтримки співробітництва розробляють спеціальні схеми надання інших кредитів на загальну суму, еквівалентну відповідно 250 млрд (37,2 млрд дол.) і 130 млрд юанів (19,3 млрд дол.) [8].

У китайській версії проект Шовкового шляху має три варіанти маршруту. Перший, базовий, уже втілюється в життя – через Казахстан, Азербайджан, Грузію та далі через Туреччину до Стамбула, причому доволі високими темпами: церемонія зустрічі транскаспійського контейнерного поїзда “Nomad Express” сполученням Шихецзи (КНР) – Достик (Казахстан) – Актау (Казахстан) – Аляти (Азербайджан) відбулася в Баку ще 3 серпня 2015 р. Тестовий поїзд вирушив 28 липня й за п'ять діб, подолавши 3500 км через Казахстан і Каспійське море, прибув на станцію Кишли в передмісті Баку.

Специфіка цього варіанта полягає в тому, що він реалізований у обхід території РФ. Два інших маршрути перебувають на стадії обговорення. Другий варіант проходить через Іран, і тільки третій – територією Росії через Казань до Москви та Санкт-Петербурга. В теорії, третій варіант для Китаю є найвигіднішим, оскільки Казахстан, Росія й Білорусія входять у Євразійський економічний союз, і китайським товарам доведеться долати лише дві митниці. До того ж цей маршрут коротший за інші [1; 8; 9].

Відтворюється концепція Великого шовкового шляху, де єдиної дороги не існувало й для торгівлі використовувалися різні караванні шляхи. Можна передбачити, що ОПОШ включатиме безліч маршрутів, котрі Китай мультиплікує, обравши найвигідніший для себе.

Цілі “шовкового” будівництва передбачають розв’язання багатьох завдань у такій логічній послідовності:

1. Спорудження транспортних магістралей на якісно новій основі. Варто зауважити, що проект передбачає будівництво насамперед нових доріг (а не лише поліпшення наявних магістралей) із використанням інноваційних технологій. У світі не багато країн, котрі володіють інноваційними технологіями будівництва високошвидкісних магістралей. За останнє десятиліття Китай не тільки вирвався у світові лідери за розвитком доріг, а й виводить свої технології на експорт.

2. Якісний стрибок у розбудові супутньої інфраструктури. Уздовж нових швидкісних доріг з’являться нові регіональні центри, збільшиться логістичний, туристичний потенціал, додасться багато робочих місць. Зазначене сприятиме реальній диверсифікованості й децентралізації економіки та розвитку регіонів.

3. Активізація співробітництва у сфері торгівлі. Зрозуміло, що найбільшу вигоду це принесе Китаю як найкрупнішому світовому виробнику. Інші країни теж матимуть зиск, адже Новий Шовковий шлях зв’яже країни Євразії та зміцнить регіональну співпрацю. Наприклад, у рамках Шанхайської організації співробітництва давно реалізується проект коридору, котрий об’єднає Узбекистан, Киргизстан і Таджикистан; на Південному Кавказі вже завершено будівництво стратегічної залізничної магістралі Баку – Ахалкалакі – Карс.

4. Досягнення стабільності у валютній політиці. КНР спільно з рядом держав вживає заходів із дедоларизації й активізації використання національних валют у взаємній торгівлі.

5. Забезпечення політичної стабільності та гарантування суспільної безпеки. Економічний розвиток не можливий без виконання цієї базової умови, чому великою мірою сприятиме Новий Шовковий шлях.

Слід наголосити, що реалізація ОПОШ тісно пов’язана з морськими перевезеннями. Проект “Морський Шовковий шлях XXI століття” доповнює “Економічний пояс Шовкового шляху” та є ініціативою з інтеграції в Південно-Східну Азію, Океанію й Північну Африку за допомогою розвитку інфраструктурних проектів у морській галузі (рис. 3). Цей проект передбачає прокладення двох маршрутів: 1) із морських портів КНР через Південно-

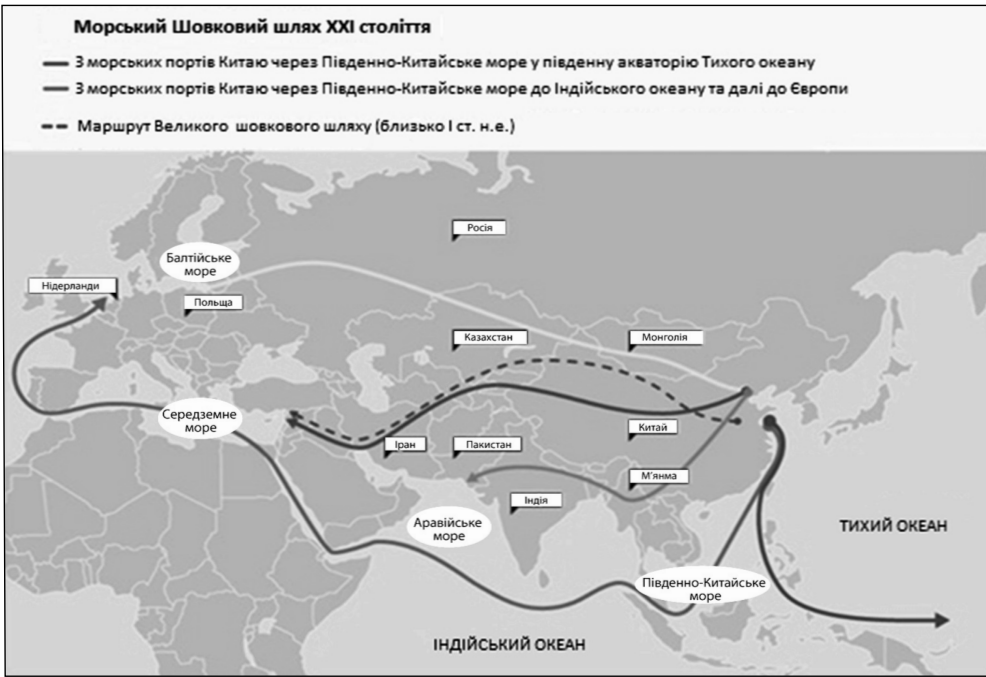


Рис. 3. Маршрути “Морського Шовкового шляху XXI століття”

Побудовано на основі: Full text of President Xi’s speech at opening of Belt and Road forum 2017-05-14. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/13299.htm>; The Geopolitical Significance of Piraeus Port to China. 2017. March 19. URL: <http://www.geopolitika.hu/en/2017/03/19/the-geopolitical-significance-of-piraeus-port-to-china>.

Китайське море у південну акваторію Тихого океану; 2) з морських портів КНР через Південно-Китайське море до Індійського океану й далі в Європу.

Проектом також передбачено будівництво двох каналів: у Нікарагуа, як альтернативи Панамському каналу, та через перешийок Кра в Таїланді, вузькій частині Малайського півострова, як альтернативи традиційному маршруту через Малакську протоку (вартість будівництва першого оцінюється в розмірі 50 млрд дол. США, другого – 28 млрд дол.).

Морська промисловість – основний спосіб перевезення в рамках Морського Шовкового шляху, а порти – важливі вузли для реалізації стратегії. Міжнародна портова промисловість є ринковою, тому у функціонуванні портів комерційний режим експлуатації повинен відігравати головну роль – на базі надійних дипломатичних відносин, захисту прав власності та майна, сприяння інвестиціям, механізму справедливого розв’язання суперечностей, технічної підтримки з управління й планування, надання спеціалізованих послуг із фінансування, обміну подібним досвідом, розроблення заходів щодо запобігання ризикам або їх мінімізації.

Китай став найбільшою портовою державою світу, створив стандартизовану систему функціонування та управління портами, має потужності

для будівництва, інвестування й експлуатації іноземних портів. Ключовими пунктами морської стратегії Шовкового шляху є:

- Інвестування у спорудження й модернізацію зарубіжних портів і терміналів насипних вантажів, посилення взаємодії з місцевими державними та приватними підприємствами, підключення спеціалізованих терміналів для контейнерів для сипучих вантажів, здійснення інновацій у режимі “порт плюс індустріальний парк” із метою стимулювання співпраці з виробничими потужностями.

- Посилення взаємодії контейнерних портів. Зокрема, в Західній Азії будівництво здебільшого базуватиметься на співпраці із шістьма країнами – членами Ради співробітництва арабських держав Перської затоки (Бахрейн, Катаром, Кувейтом, ОАЕ, Оманом, Саудівською Аравією).

- Взаємодія організацій, котрі беруть участь у будівництві й модернізації портових споруджень у країнах і регіонах (будівельних компаній, органів, що відповідають за геодезичні, планові й проектні роботи, виробників портових машин), із Китайською компанією комунікацій і будівництва, яка здійснює загальну координацію реалізації проекту.

- Збільшення присутності на зарубіжних ринках за рахунок розширення морської мережі та сприяння розвитку зовнішньої торгівлі КНР, забезпечення імпорту ресурсів, енергії та інших матеріалів.

- Використання насамперед національних ресурсів Китаю (робочої сили, комплектуючих тощо) при спорудженні зарубіжних нафтогазових терміналів.

- Долучення найближчим часом Ірану та Іраку до сфери інвестицій і експлуатації портів у Західній Азії.

- Зменшення витрат на транспортування для всіх учасників.

Однак ситуація не виглядає безхмарною. У той час як переважна більшість країн уздовж маршруту поки що розглядають проект у позитивному світлі, Індія, котра є геополітичним суперником КНР, послідовно піддає проект критиці, вважаючи, що він негативно вплине на регіональну економічну стабільність та становить загрозу суверенітету й територіальній цілісності ряду учасників. Зокрема, роблячи акцент на аспектах фінансової відповідальності та прозорості витрат на реалізацію проекту, Індія, посиляючись на досвід Шрі-Ланки, висловила застереження, що проект може функціонувати як інструмент економічного експансіонізму. Посилення китайського впливу в регіоні теж викликає велике занепокоєння щодо можливого втручання в Кашмірський конфлікт та його інтернаціоналізації. Підтвердженням стурбованості низки країн слугує побіжний огляд заголовків і підзаголовків їхньої ділової преси: “Китай може затягнути Південну Азію до боргової пастки” [4]; “Як Шрі-Ланка стала жертвою китайської боргової пастки” [10]; “Китай і Шрі-Ланка: між мрією й кошмаром. Коломбо усвідомлює непередбачені стратегічні наслідки тісніших зв'язків із Пекіном” [11]; “Камбоджа, Шрі-Ланка та китайська боргова пастка” [12]; “Китай починає сумнівний залізничний проект у Лаосі. Країні, що потерпає від злиднів, пропонується масштабна й дорога інфраструктурна угода, яка приносить

користь переважно Китаю” [13]; “Незалежність чи боргова залежність” [9]; “Ініціатива “Пояс і шлях”: золотий міст чи пряма конфронтація?” [14]; “Чи є Китай новою колоніальною державою світу? Зростаюча наддержава нагромадила величезну власність у бідних, але багатих на ресурси африканських країнах. Але ділові партнери не завжди в захваті” [5].

Мегапроект уже спричинив і в перспективі здатний посилити несприятливі зовнішньополітичні й економічні наслідки для країн Південної Азії, які зіткнулися з величезною заборгованістю та складністю її виплати. Через постійну й зростаючу присутність Китаю на суміжних територіях конверсія заборгованості в акціонерний капітал із подальшим переходом у власність китайських фірм неодмінно обернеться загрозою національній безпеці Індії. Ці ризики стали пересторогою та причиною дистанціювання Бангладеш і Непалу, яких уряд КНР запевнив у намірах щодо масштабного інвестування. Щоб уникнути проблем, Бангладеш узагалі не взяла участі у форумі, а Непал понизив статус участі з рівня президента до заступника прем'єр-міністра.

У цьому контексті корисно розглянути досвід Шрі-Ланки – невеликої країни, котра в стратегічному плані вдало розташована між східними портами Китаю та Середземним морем. Для спорудження об'єктів внутрішньої інфраструктури, таких як глибоководний порт Хамбантота, аеропорт Маттала, нової залізниці та проектування порту Коломбо, країна здійснила багатомільярдні запозичення в Китаю. Державний борг Шрі-Ланки станом на травень 2017 р. сягнув 64,9 млрд дол. США, з яких 8,2 млрд припало на КНР. Ситуація ускладнюється високою процентною ставкою: на спорудження порту Хамбантота було запозичено 301 млн дол. з процентною ставкою 6,3 %, у той час як аналогічні ставки за кредитами від Світового банку та Азійського банку розвитку становлять лише 0,25–3 %, а лінії кредиту Індії для сусідніх країн у окремих випадках – 1 % або навіть менше (хоча заради справедливості слід зазначити, що навряд чи країна їх отримала). В результаті Шрі-Ланка стикнулася з борговою кризою, або борговою пасткою: її зовнішній борг зріс із 36 % ВВП у 2010 р. до 94 % у 2015 р. Наразі країна змушена спрямовувати понад третину бюджетних надходжень на обслуговування китайських кредитів, торговельний дефіцит із КНР збільшився, імпорт (3,8 млрд дол. США) перевищив експорт (250 млн дол.) у 15 разів, а в 2016 р. вона мусила звернутися до МВФ по невідкладну позику на суму 1,5 млрд дол. США [12].

Через неможливість погашення боргу уряд Шрі-Ланки конверсував його частину в акціонерний капітал, що спричинить перехід об'єктів у власність кредитора. Наприклад, дозвіл китайським фірмам узяти участь у власності в розмірі 80 % та передання КНР у оренду на 99 років порту Хамбантота викликали обурення серед населення й сильні протестні настрої. Крім того, через неспроможність нести щорічні експлуатаційні витрати в розмірі 100–200 млн дол. США, китайським фірмам було передано в оперативне управління аеропорт Маттала, також споруджений на кредитні кошти КНР.

Отримання доступу до порту Хамбантота й аеропорту Маттала забезпечило Китаю вигідну стратегічну позицію в Індійському океані.

У подібному, якщо не гіршому, становищі, на думку експертів, перебуває Пакистан, котрий упритул наблизився до боргової кризи. Від спорудження Китайсько-пакистанського економічного коридору обсягом 46 млрд дол. США за ставкою 4,45 % має зиск лише КНР, до того його вартість підвищиться до 50 млрд дол. За деякими оцінками, стратегія реалізації проекту полягає саме в набутті довічного колоніального контролю над Пакистаном, адже погашення ним кредитів потребуватиме близько 40 років [4].

Для просування власних геостратегічних інтересів Китай вдало використовує економічні інструменти. Завдяки ОПОШ, переважно за рахунок надання величезних кредитів, підтримуються інфраструктурні проекти в стратегічно розташованих країнах, що розвиваються. Як наслідок, останні потрапляють у боргову пастку, стаючи ще вразливішими до зовнішнього впливу.

Звичайно, надання кредитів на розвиток інфраструктури, як і на інші потреби, не завжди призводить до негативних наслідків. Але проекти, ініційовані КНР, часто спрямовані не на підтримку місцевої економіки, а на полегшення доступу до природних ресурсів або відкриття ринку для недорогих і низькоякісних китайських товарів. У багатьох випадках КНР використовує працю своїх будівельників, зводячи до мінімуму кількість створюваних на місці робочих місць.

Окремі із завершених проектів є збитковими. Так, міжнародний аеропорт Маттала кваліфікується як найпорожніший у світі – у 2016 р. тут виконувався лише один щотижневий рейс із 10–20 пасажирами¹. Картину варто доповнити слонами, які блукають по злітно-посадковим смугам, і терміналами, що простоюють без належного використання, слугуючи для зберігання рису. Водночас щорічні виплати Шрі-Ланки Китаю за експлуатацію аеропорту сягають 17 млн дол. США [11].

Так само здебільшого бездіяльними залишаються порти Хамбантота (Шрі-Ланка) та Гвадар (Пакистан). Перший завжди був збитковим: тільки шість суден причалило у 2011 р. і менше ніж 100 у 2013 р., а країна лише процентів щорічно виплачує на 30 млн дол. США, хоча при започаткуванні проекту порт рекламувався як майбутній конкурент Сінгапуру². Виходить, що неприбутковість об'єктів є також сприятливою для Китаю: чим вище боргове навантаження, тим більше здобувається важелів впливу. Таким чином уряд КНР уже підштовхнув Камбоджу, Лаос, М'янму й Таїланд до блокування єдиної позиції АСЕАН проти територіальних претензій у Південно-Китайському морі та реально може змусити Шрі-Ланку долучитися до їх числа.

¹ Щоправда, в середині серпня 2017 р., згідно з онлайн-табло та розкладом рейсів, у аеропорті відбувалося відправлення/прийняття одного-двох рейсів на день.

² Після візиту до Шрі-Ланки 18 вересня 2014 р. президента КНР умови кредитування були "полегшені": китайським компаніям були передані в 35-річну оренду чотири із семи контейнерних причалів порту. Деталі угоди не були прозорими й дотепер залишаються нерозкритими.

Проте для геополітики КНР вони становлять стратегічний інтерес: китайські підводні човни причаляють до портів Шрі-Ланки; начебто для убезпечення порту Гвадар у листопаді 2016 р. введено два китайських військових кораблі [15; 16], а сам порт у квітні 2017 р. на 40 років передано в оренду китайській державній компанії “China Overseas Port Holding Company” [17]. За тиждень до приїзду прем’єр-міністра Японії Сіндзо Абе, 7 вересня 2014 р., у порту несподівано з’явилися китайський підводний човен і допоміжний корабель, що є прямим порушенням протоколу про використання терміналу. Подія виявилася вельми небажаною для Індії, оскільки понад 70 % перевалочного бізнесу в порту пов’язано з цією країною. В жовтні 2015 р. уряд Шрі-Ланки звернувся до уряду КНР стосовно реструктуризації боргу, при цьому міністр оборони зауважив, що країна буде “належним чином враховувати” прохання про відвідування портів китайськими військовими кораблями. В результаті через три місяці в територіальних водах з’явилося три китайських військових кораблі [11].

Отже, держави, що обтяжені боргами, змушені продавати частки у фінансованих проектах або передавати їх в управління китайським державним фірмам. Однак останнім часом застосовується новий підхід до взаємовідносин із фінансово ризикованими країнами: відтепер КНР вимагає своєї переважної участі у власності – з метою здобуття стратегічного контролю. Наприклад, у січні 2017 р. укладено угоду з Непалом про будівництво дамби із фіксацією 75 % акцій державної корпорації “Three Gorges”.

Більше того, Китаєм вживаються заходи, щоб країни не змогли уникнути боргів: як умова пролонгації термінів погашення вимагається укладення нових контрактів/проектів, що практично увічнює заборгованість. Подібним чином у жовтні 2016 р. була навіть списана заборгованість Камбоджі на суму 90 млн дол. США в обмін на започаткування нових масштабних контрактів [12].

У низці країн, що розвиваються, внаслідок взяття китайських кредитів відбулося істотне збільшення безробіття внаслідок як демпінгової вартості китайських товарів, що витіснили місцеве виробництво, так і використання китайських робітників. Нові уряди Нігерії та Шрі-Ланки дали розпорядження з’ясувати можливості підкупу попереднього керівництва. В грудні 2016 р. у Пакистані були оприлюднені результати журналістських розслідувань, що стосуються корупційних схем при реалізації ряду проектів і залучення китайських в’язнів як робочої сили (не нова практика для КНР) [5].

Багато країн погодилися взяти китайські кредити через відмову від фінансування з боку інституціональних інвесторів, велику потребу у створенні/модернізації інфраструктури та з огляду на обіцянку інвестицій на сприятливих умовах. Згодом з’ясувалося, що справжніми цілями уряду КНР були геополітичне й комерційне проникнення зі створенням стратегічних важелів впливу, проте було вже занадто пізно, й країни опинилися в пастці.

Ще одним аргументом слугує будівництво Китайсько-Лаоської залізниці, яка з'єднає Куньмін, столицю провінції Юньнань південно-західного Китаю, зі столицею Лаосу В'єнтьяном. Реалізація проекту розпочалася в грудні 2015 р., завершення планується у 2020 р. У кінцевому підсумку залізниця з'єднає Куньмін із Сінгапуром (загальна відстань – близько 3000 км) і пролягатиме через Лаос, Таїланд і Малайзію. 70 % загального обсягу будівництва передбачається здійснити за рахунок китайських інвестицій, дискусії щодо величини кредитів і процентних ставок досі тривають [13].

Спорудження відбувається в надзвичайно складних геологічних умовах – крізь джунглі й гірську місцевість. Загальна довжина залізниці Китай – Лаос становить 414,3 км, понад 62,7 % припадає на мости й тунелі [6]; буде споруджено 72 тунелі загальною протяжністю 183,9 км (43 % загальної довжини проекту), а також 170 мостів протяжністю 69,2 км (15,8 %) [18]. Для гірської місцевості потрібно збудувати 258,5 км мостів і тунелів [19]. Електрифікована лінія відповідатиме китайським стандартам GB Grade 1 із пропускною швидкістю 160 км/год для пасажирських і 120 км/год для вантажних поїздів.

Утім, за задекларованими вражаючими кількісними та якісними показниками майбутнього об'єкта (аналог – порт Хамбантота. – *Авт.*) прихована проблема спроможності Лаосу погасити заборгованість. Експерти попереджають, що проект може виявитися занадто дорогим для країни – близько 5,8 млрд дол. США (для порівняння: ВВП Лаосу у 2015 р. дорівнював 12,7 млрд дол.). Ще в 2013 р. МВФ застеріг, що будівництво залізниці спричинить перевищення країною показників прийнятності рівня її заборгованості, наголосивши, що зовнішній борг Лаосу в такому разі щороку зростатиме на 125 %, а його рівень протягом десятиліття сягне понад 100 % [13].

Зазначене стосується не тільки Лаосу – від самого початку реалізації ОПОШ лунали застереження економістів із М'янми, Шрі-Ланки й Пакистану, що проект втягне країни в боргову залежність, а користь принесе переважно Китаю.

Наступальна геополітична стратегія КНР поширюється й на Європейський континент, що підтверджується, зокрема, придбанням портів. Так, неоціненним є геополітичне значення порту Пірей – найбільшого в Греції та одного з найкрупніших у світі. У 2016 р. через нього пройшло 15,2 млн пасажирів, а вантажооборот сягнув 14 млн т [20]. Конкурентними перевагами порту є: стратегічне географічне положення на перетині Азії, Африки та Європи; розвинена інфраструктура й достатня глибина для прийняття найбільших сучасних контейнерних суден; функціонування в режимі вільної зони типу II та цілодобова експлуатація контейнерів і автомобільних терміналів протягом року. У 2016 р. порт було передано КНР у оренду до 2052 р., а китайська компанія “Cosco Group” викупила 67 % акцій порту за 368,5 млн євро [21].

Порт Пірей надає Китаю чудову можливість закріпитися на континенті. В рамках схеми Нового Шовкового шляху також заплановане будівництво високошвидкісної залізниці, що фінансуватиметься спільно ЄС і КНР та з'єднає порт із Центральною Європою. З її введенням у експлуатацію відстань між Будапештом і Белградом долатиметься вдвічі швидше. Безперечно, експансія Китаю в Європу триватиме.

Щодо України є низка перешкод, котрі роблять її масштабне входження у проект Нового Шовкового шляху малоімовірним. Зокрема, на глобальному форумі українська делегація була представлена віце-прем'єром – міністром економічного розвитку С. Кубівим. Відсутність як мінімум прем'єр-міністра, вже не кажучи про президента, свідчить про слабкі можливості обстоювати інтереси країни в найважливішому інфраструктурному проекті. Хоч би якою була причина (уникнення заходу за участю російського президента чи відсутність запрошення), вона свідчить про провал національної зовнішньої політики.

Китай неодноразово намагався “зайти” в Україну, проте не надто успішно. Спочатку взаємовідносини складались обнадійливо: наприкінці 2013 р. було підписано ряд угод про економічне співробітництво, колишній президент тричі відвідав КНР. Китайський уряд планував надати Україні 8 млрд дол. США – на авіабудування, 600 млн дол. – на розвиток аграрного сектору, 15 млрд дол. – на програму “Доступне житло”, 13 млрд дол. – на порти, 3,5 млрд дол. – на поновлювану енергетику й спорудження залізничної лінії від Борисполя до Києва, але нічого з переліченого здійснено не було.

Варто наголосити, що Україна є надзвичайно зручною для організації транзитних перевезень. Ключову роль могла б відіграти Одеса – вузол як морських, так і наземних транспортних комунікацій. Торговельні потоки Нового Шовкового шляху можна було б спрямувати через Іллічівський морський порт (Одеська область), що істотно скоротить термін транспортування до Європи. Будівництво магістралі на Рені, тобто на ЄС, а також великого моста через Дністровський лиман сприятиме оптимізації й диверсифікації потоків.

Україна вже зробила спробу долучитися до глобальної ініціативи. 15 січня 2016 р. із Іллічівська в тестовий рейс було відправлено контейнерний поїзд за маршрутом Азербайджан – Казахстан – Китай (через Каспій і Чорне море). Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут пролягав через Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузію й Туреччину і далі в Європу. Тривалість маршруту становила 15,5 доби замість анонсованих 11–12 днів внаслідок затримки порома на Чорному морі через шторм і простою на станції Жанаарка (Казахстан) через непогодженість дій щодо оплати казахської стороні. Проте відправлений у обхід Росії поїзд не зміг вийти на зворотний маршрут із КНР із причини відсутності клієнтів.

Деморейс допоміг виявити можливі вузькі місця. Надалі для комерційного успіху проекту необхідно вирішити низку питань, таких як вартість

доставки, пропускна здатність (частота) й завантаженість маршруту. Крім того, при розробленні проекту не були враховані інтереси інших учасників ринку: логістичного бізнесу, транспортних компаній, імпортерів і експортерів. Для повноцінної участі у проекті бізнес напрочуд зацікавлений у гарантіях із боку держави: регулярності рейсів, обов'язковості доставки вантажу та готовності працювати над зниженням тарифів.

Використання українського вектора може підсилити китайську позицію у переговорах із РФ. Разом із тим уряд КНР не може не розуміти, що зовсім обійти Росію означає втрату чималого ринку, що не відповідає його інтересам.

Далеко не факт, що Новий Шовковий шлях вдасться реалізувати в повному обсязі. Але в будь-якому разі уряд Китаю виходитиме виключно з міркувань економічної доцільності. Наразі в “дорожній карті” проекту Іллічівського порту немає. Водночас прагнення України взяти участь у Новому Шовковому шляху – саме та ситуація, коли буде доречним вираз: “Ніколи не кажи “ніколи”. Ідентифікація України як важливого стратегічного об'єкта не виключає зміни конфігурації в перспективі. Крім того, геополітична позиція України двоїста: з одного боку, вона не член НАТО та не входить у ЄС, з другого – безумовно, не сателіт Росії. Ситуація вимагає пошуку нових партнерів, а КНР, як свідчить практика, завжди використовує кожен можливість для вдалого входження на територію.

Шанси України взяти участь у глобальному проекті вкрай малі з ряду причин, а саме: вона не входить до ЄС, на відміну від Болгарії й Румунії, що ускладнює проходження кордону; механізм оформлення митних вантажів є непрозорим, а процедура тривалою, що на тлі високої вартості судозаходів (без знижок, на 25–35 % більше, ніж у Болгарії та Румунії) і відсутності якісних доріг для автосполучення з ЄС робить нашу державу набагато менш привабливою порівняно з іншими країнами євросони; високий рівень корупції, складна політична ситуація (через що перевага віддається тій же Білорусі), незадовільний стан інфраструктури. З огляду на зазначене найнаймні найближчим часом серйозні економічні й інфраструктурні проекти між Україною та Китаєм, а також розгляд нашої держави в ролі транзитера не можливі. КНР потребує якщо не прозорих, то хоча б зрозумілих правил гри, чого наразі Україна запропонувати не може.

Попередня оцінка ситуації разом із гіпотетичними наслідками для фінансової й національної безпеки повинна застерегти від надмірної гіперболізації проекту. Варто критично/скептично оцінити можливі результати Нового Шовкового шляху. Він підходить не для всіх видів товарів, оскільки транспортування морем досі істотно дешевше. Більше того, не виключено, що Китай самостійно не профінансує проект у оголошених обсягах та, розписуючи його вигоди, розраховує, що кожна країна, через котру проляже Новий Шовковий шлях, сама вкладе в нього кошти. Тому Україні участь у цьому проекті може бути не по кишені.

Попередні наміри/обіцянки Китаю щодо масштабного кредитування/фінансування сільського господарства, будівництва портів і доріг не слід сприймати буквально. По-перше, найближчим часом навряд чи слід очікувати значних вливань у вітчизняну економіку, по-друге, традиційна тактика – обіцяти багато, а давати набагато менше – доволі часто спрацьовує. Тому при веденні будь-яких переговорів не варто особливо захоплюватися цифрами та допускати домінування нових партнерів.

Співробітництво з КНР пов'язане з масштабними ризиками та не відповідає повною мірою національним інтересам України. Зазначене підтверджується, наприклад, невиконанням обіцянок стосовно цільового придбання. Так, судно “Варяг”, котре довгий час стояло у верфі м. Миколаєва, придбане Китаєм ще в 1998 р. – начебто для облаштування розважальними центрами й казино, натомість було перетворено на повноцінний бойовий корабель. Окрім того, уряд КНР замовив у РФ велику партію палубних винищувачів, але купив лише два, вдало їх скопіював і вже має в розпорядженні власні літаки, дуже схожі на російські, які можуть базуватися на авіаносцях (на “Варягу”, зокрема, розміщено 26 Су-33 і МіГ-29К, а також 24 вертольоти Ка-27, Ка-29 і Ка-31).

На підставі викладеного доцільно сформулювати такі висновки й рекомендації: 1) світова практика засвідчила неможливість повної довіри китайському уряду при укладенні контрактів, тим більше масштабних; 2) фінансування спільних проектів слід розпочинати синхронно, а в разі невиконання термінів обумовлювати штрафні санкції; 3) пропозиції щодо створення проектів варто розглядати насамперед крізь призму прагнення КНР заволодіти технологіями та уникати передання стратегічно важливих технологій у рамках двосторонніх домовленостей. Інакше наслідки будуть нищівними для економічної безпеки України.

Попри зазначене, план Китаю щодо будівництва нової глобальної мережі має важливе ідеологічне значення для нашої держави. Відбувається трансформація світової конфігурації внаслідок чого КНР незабаром може стати головним локомотивом глобалізму загалом. Інтерес до України, за сприятливого розвитку подій, буде зумовлений гіпотетичним статусом одного з диверсифікованих транспортних коридорів із Азії в Європу.

Україні потрібно визначитись, яким шляхом підуть транспортні потоки. Вона має великий транспортний потенціал, насамперед через вигідне розташування між Європою та Азією, але використовує його неефективно. Розроблення обґрунтованої транспортної стратегії повинне розв'язати цю проблему.

Підписання Україною угоди про асоціацію з Європейським Союзом та переорієнтація торгівлі з ринку РФ на ринок країн ЄС передбачає розбудову логістики й інфраструктури в напрямку Європи. Однак першочергової уваги потребує стан вітчизняних доріг, портів, річкових сполучень, який неухильно деградує. Занедбаний стан, корупція та щорічне недофінансування українських доріг призвело до їх зношеності (за даними на березень 2017 р. – на 95–97 %).

Загальна протяжність автомагістралей України дорівнює 430 тис. км, із них 169,6 тис. км – траси загального користування, котрі з'єднують великі населені пункти. Такі траси поділяються на міжнародні, національні й місцеві та фінансуються з держбюджету. Ще близько 260 тис. км комунальних доріг – вулиці міст, а також інших населених пунктів, за ремонт яких відповідає місцева влада. При цьому налічується лише 2 % магістралей із чотирма й більше смугами руху та шириною 15–30 м, левову частку (90 %) становлять дороги з двома смугами руху завширшки 6–7 м. Через невелику ширину і зношеність їхня пропускна здатність дуже низька, а середня швидкість руху – 30 км/год замість 60–70 км/год. Такий стан спричинений недостатнім (14–34 % від потреби) фінансуванням протягом останніх 10–15 років, внаслідок чого близько 90 % автомагістралей загального користування не ремонтувалися понад 30 років. Тож вони не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2 %), так і за рівністю покриття (51,1 %). Дорожнє покриття лагається ямковим ремонтом – за обмеженого фінансування це єдина можливість хоч якось підтримати робочий стан. Ситуація надзвичайно несприятлива, проте належним чином облаштована мережа доріг коштує чималих грошей.

У 2016 р. було відремонтовано лише 816 км, 0,5 % їх сукупної протяжності. За найоптимістичнішими прогнозами, у 2017 р. буде покладено 2195 км дорожнього покриття – трохи більше 1 % його загальної площі. Ремонт доріг такими темпами розтягнеться на 100 років. Згідно з оцінками за достатнього фінансування, а це 1 трлн грн, Україні буде потрібно 10 років, наразі ж надається 35 млрд грн на рік.

Стан мостів теж є незадовільним. За даними Міністерства інфраструктури України, з 16 191 моста тільки 7471 відповідає чинним нормам і стандартам; термінового ремонту потребують 1865 мостових переходів. У 2017 р. заплановано лагодження 80 мостів, утім, загальної стратегії капітального ремонту аварійних мостів не розроблено.

Варто виокремити ще один лімітуючий чинник цивілізаційного плану: в Україні один із найнижчих рівнів безпеки дорожнього руху серед європейських країн, який вимірюється масштабами наслідків, передусім кількістю втрачених життів. Середній показник по ЄС-27 – 62 смерті на 100 тис. населення, у провідних державах ЄС – менш ніж 30, а в Україні – понад 600 [22]; щороку жертвами ДТП стають майже 4,5 тис. осіб і понад 32 тис. зазнають каліцтв [23].

Отже, реалізація глобальних проектів не можлива без розвитку транспортних систем окремих країн. При вступі в будь-яке геополітичне об'єднання до кандидата висуваються вимоги, пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури. Зазначене стосується й України. За задумом ЄС вона повинна стати транзитером вантажів між Співтовариством і Азією. Однак розроблений Міністерством інфраструктури України проект Національної транспортної стратегії до 2030 року [23] не передбачає жодних технологічних нововведень. Документ мало до чого зобов'язує, є розпливчастим, але

доволі голосним. Акцент зроблено на боротьбі з корупцією. В офіційних формулюваннях вона завуальована низкою завдань, таких як упровадження принципів корпоративного управління й прозорості прийняття рішень, розвиток конкуренції та лібералізація ринків, забезпечення належного фінансування модернізації транспортної інфраструктури, мінімізація впливу на навколишнє природне середовище, введення нових стандартів безпеки руху й підвищення рівня транспортних сервісів. Але в цілому йдеться про традиційну справу – “заговорювання” боротьбою з корупцією реальних проблем, жодного глобального, інноваційного рішення у стратегії не міститься. Наприклад, у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів на період до 2023 року мова йде про зміну схеми фінансування аеропортів, форми власності та перепідпорядкування черговому новоствореному держпідприємству. При цьому немає жодної згадки про інноваційні рішення – судячи з тексту програми, їх планується покласти на гіпотетичних інвесторів. Стратегія розвитку, що допрацьовується Адміністрацією морських портів України до 2038 р., також робить ставку на інвесторів, а не на підготовку глобальних програм. Отже, тимчасом як у світі запускаються швидкісні поїзди й маглеви, Україна продовжує боротися з корупцією, лагодити електрички та модернізувати вагони радянських часів.

Підсумовуючи викладене, доходимо таких висновків. ОПОШ фактично покликаний відіграти вирішальну роль у посиленні впливу Китаю у глобальному масштабі. З огляду на вектори й фактичні здобутки проекту, стає очевидним, що КНР також рушила на Захід. У географічному плані до сфери китайського вектора на найближчі десятиліття потрапляє не лише вся Азія, а й Європа. Нинішній проект є швидше політичним, ніж економічним. Його успіх гарантує КНР роль ключового центру сили у світі.

Проект являє собою не звичайний транспортний коридор, а спосіб зміцнення впливу в країнах китайського транзиту та на світовій арені. Задля досягнення окресленої мети практикується надання масштабних кредитів з проблематичною можливістю погашення та втягування країн-реципієнтів у боргову пастку. Таким чином формулюються вже зовнішньополітичні ініціативи, змушуючи боржників іти у фарватері зовнішньої політики КНР. ОПОШ – проект, безперечно, глобалізаційний, але це китайська глобалізація.

Задля мінімізації негативних наслідків взаємовідносин із другою економікою світу Україні варто бути наполегливою в обстоюванні національних інтересів, дотриманні критеріїв національної й фінансової безпеки та добиватися максимальної прозорості/публічності при веденні переговорів. Наразі наша держава має примарні шанси на повноцінне долучення до участі в проекті. Прийняття та виконання адекватної національної транспортної стратегії з визначенням пріоритетів і механізму їх реалізації (з розробленням відповідного плану дій) сприятиме інтеграції України в глобальний інфраструктурний простір.

Список використаних джерел

1. *Perlez J., Huang Yu.* Behind China's \$1 Trillion Plan to Shake Up the Economic Order. *The New York Times*. 2017. May 13.
2. China Spends More on Infrastructure than the U.S. and Europe Combined. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-06-15/china-spends-more-on-infrastructure-than-the-u-s-and-europe-combined>.
3. China Plans To Spend \$2 Trillion on Transportation, Infrastructure by 2020. *China Money Network*. 2017. March 1. URL: <https://www.chinamoneynetwork.com/2017/03/01/china-plans-to-spend-2-trillion-on-transportation-infrastructure-before-2020>.
4. *Chaudhury D. R.* China may put South Asia on road to debt trap. *The Economic Times*. 2017. May 2.
5. *Larmer B.* Is China the World's New Colonial Power? *The New York Times*. 2017. May 2.
6. China-Laos railway construction progressing well: Lao officials 2017-05-17. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content_29379877.htm.
7. *Thomas K., Boak J.* Trump to push for \$1 trillion for roads, bridges. *The Denver Post*. 2017. June 5.
8. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum 2017-05-14. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/13299.htm>.
9. Independence or debt-dependence. *The Sunday Times*. 2017. Febr. 05.
10. *Chellaney B.* How Sri Lanka Victimized in China's Debt-Trap Diplomacy! *Sri Lanka Guardian*. 2017. Jan. 24. URL: <https://www.slguardian.org/2017/01/how-sri-lanka-victimized-in-chinas-debt-trap-diplomacy/>.
11. *Smith J. M.* China and Sri Lanka between a Dream and a Nightmare. *The Diplomat*. 2016. Nov. 18.
12. *Var V.* Cambodia, Sri Lanka and the China debt trap. *East Asia Forum*. 2017. March 18. URL: <http://www.eastasiaforum.org/2017/03/18/cambodia-sri-lanka-and-the-china-debt-trap/>.
13. China Starts Controversial Lao Rail Project. 2017. March 7. URL: <https://www.asiasentinel.com/econ-business/china-laos-railroad-project/>.
14. *Frizis I.* The Belt and Road initiative: golden bridge or outright confrontation? URL: http://www.case-research.eu/uploads/zalacznik/2017-05-22/showCASE_28.pdf.
15. Chinese navy ships to be deployed at Gwadar: Pak navy official. URL: <http://timesofindia.indiatimes.com/world/pakistan/Chinese-navy-ships-to-be-deployed-at-Gwadar-Pak-navy-official/articleshow/55622674.cms>.
16. China hands over 2 ships to Pakistan Navy for Gwadar security. *The Hindu*. 2017. Jan. 15. URL: <http://www.thehindu.com/news/international/China-hands-over-2-ships-to-Pakistan-Navy-for-Gwadar-security/article17040366.ece>.
17. Pakistan's Gwadar port leased to Chinese company for 40 years. *The Economic Times*. 2017. Apr. 20.
18. Laos-China Railway Construction to Begin in December. 2016. Sept. 15. URL: <http://jclao.com/laos-china-railway-construction-begin-december/>.
19. Construction starts on China – Laos railway. 2016. Dec. 28. URL: <http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/construction-starts-on-china-laos-railway.html>.
20. Annual Financial Report for the year ended / Piraeus Port Authority S.A. 2016. Dec. 31. URL: <http://www.olp.gr/en/investor-information/annual-reports>.
21. The Geopolitical Significance of Piraeus Port to China. 2017. March 19. URL: <http://www.geopolitika.hu/en/2017/03/19/the-geopolitical-significance-of-piraeus-port-to-china/>.
22. Технічний стан автомобільних доріг загального використання / М-во інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>.

23. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики / М-во інфраструктури України. URL: http://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf.

References

1. Perlez, J., Huang, Yu. (2017, May 13). Behind China's \$1 Trillion Plan to Shake Up the Economic Order. *The New York Times*.
2. Coy, P. (2016). China Spends More on Infrastructure Than the U.S. and Europe Combined. *Bloomberg Businessweek*. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-06-15/china-spends-more-on-infrastructure-than-the-u-s-and-europe-combined>.
3. Yue, P. (2017, March 1). China Plans To Spend \$2 Trillion On Transportation, Infrastructure By 2020. *China Money Network*. Retrieved from <https://www.chinamoneynetwork.com/2017/03/01/china-plans-to-spend-2-trillion-on-transportation-infrastructure-before-2020>.
4. Chaudhury, D. R. (2017, May 2). China may put South Asia on road to debt trap. *The Economic Times*.
5. Larmer, B. (2017, May 2). Is China the World's New Colonial Power? *The New York Times*.
6. China-Laos railway construction progressing well: Lao officials. (2017, May 17). *China Daily*. Retrieved from http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/17/content_29379877.htm.
7. Thomas, K., Boak, J. (2017, June 5). Trump to push for \$1 trillion for roads, bridges. *The Denver Post*.
8. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. (2017, May 14). Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/13299.htm>.
9. Independence or debt-dependence (2017, February 5). *The Sunday Times*.
10. Chellaney, B. (2017, January 24). How Sri Lanka Victimized in China's Debt-Trap Diplomacy! *Sri Lanka Guardian*. Retrieved from <https://www.slguardian.org/2017/01/how-sri-lanka-victimized-in-chinas-debt-trap-diplomacy/>.
11. Smith, J. M. (2016, November 18). China and Sri Lanka Between a Dream and a Nightmare. *The Diplomat*.
12. Var, V., Po, C. & Po, S. (2017, March 18). Cambodia, Sri Lanka and the China debt trap. *East Asia Forum*. Retrieved from <http://www.eastasiaforum.org/2017/03/18/cambodia-sri-lanka-and-the-china-debt-trap/>.
13. China Starts Controversial Lao Rail Project. (2017, March 7). *Asia Sentinel*. Retrieved from <https://www.asiasentinel.com/econ-business/china-laos-railroad-project/>.
14. Frizis, I. (2017, May 22). The Belt and Road initiative: golden bridge or outright confrontation? *showCASE*, 28. Retrieved from http://www.case-research.eu/uploads/zalacznik/2017-05-22/showCASE_28.pdf.
15. Chinese navy ships to be deployed at Gwadar: Pak navy official. (2016, November 25). *The Times of India*. Retrieved from <http://timesofindia.indiatimes.com/world/pakistan/Chinese-navy-ships-to-be-deployed-at-Gwadar-Pak-navy-official/articleshow/55622674.cms>.
16. China hands over 2 ships to Pakistan Navy for Gwadar security. (2017, January 15). *The Hindu*. Retrieved from <http://www.thehindu.com/news/international/China-hands-over-2-ships-to-Pakistan-Navy-for-Gwadar-security/article17040366.ece>.
17. Pakistan's Gwadar port leased to Chinese company for 40 years. (2017, April 20). *The Economic Times*.
18. Laos-China Railway Construction To Begin in December. (2016, September 15). *J&C Services*. Retrieved from <http://jclao.com/laos-china-railway-construction-begin-december/>.
19. Construction starts on China – Laos railway. (2016, December 28). *Railway Gazette*. Retrieved from <http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/construction-starts-on-china-laos-railway.html>.

20. Piraeus Port Authority S.A. (n. d.). *Annual Financial Report*. Retrieved from <http://www.olp.gr/en/investor-information/annual-reports>.

21. The Geopolitical Significance of Piraeus Port to China. (2017, March 19). *PAGEO*. Retrieved from <http://www.geopolitika.hu/en/2017/03/19/the-geopolitical-significance-of-piraeus-port-to-china/>.

22. Ministry of Infrastructure of Ukraine. (n. d.). *Tekhnichny`j stan avtomobil`ny`kh dorih zahal`noho vy`kory`stannya* [Technical condition of general roads]. Retrieved from <http://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> [in Ukrainian].

23. Ministry of Infrastructure of Ukraine. (n. d.). *Onovlena transportna stratehiya Ukrainy`. Napryamky` polity`ky`* [Updated transport strategy of Ukraine. Policy directions]. Retrieved from http://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf [in Ukrainian].