

РОЗДІЛ 1. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

СПІРОБІТНИЦТВО ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РАЙОНУ З КНР У КОНТЕКСТІ ІНФРАСТРУКТУРНОГО МЕГАРЕГІОНАЛЬНОГО ПРОЕКТУ «НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ»

COOPERATION OF BLACK SEA COASTAL ECONOMIC DISTRICT OF UKRAINE AND PRC IN CONTEXT OF DEVELOPMENT OF MEGAREGIONAL "NEW SILK ROAD" INFRASTRUCTURE PROJECT

У статті розглянуті існуючі зовнішньоекономічні, зокрема, торговельні відносини між Причорноморським економічним районом України та КНР, розглянуто сучасний стан інтеррегіонального співробітництва приморських областей України, зокрема, Одеської області з провінціями Китаю. Визначено роль транспортно-логістичного потенціалу областей Причорноморського району в перспективах співпраці з КНР у межах мегарегіонального інфраструктурного проекту «Новий Шовковий шлях».

Ключові слова: Причорноморський економічний район, українсько-китайська торгівля, Новий Шовковий шлях, інтеррегіональне співробітництво

В статье рассмотрены существующие внешнеэкономические, в частности торговые отношения между Причерноморским экономическим регионом Украины и КНР, рассмотрено современное состояние интеррегионального сотрудничества приморских областей Украины, в частности Одесской

области, с провинциями Китая. Определена роль транспортно-логистического потенциала областей Причерноморского района и перспективы сотрудничества с КНР при реализации мегарегионального инфраструктурного проекта «Нового Шелкового Пути».

Ключевые слова: Причерноморский экономический район, украинско-китайская торговля, Новый Шелковый путь, интеррегиональное сотрудничество

In the article existing foreign trade relations between Black Sea coastal economic region of Ukraine and PRC have been considered. Interregional cooperation between regions of Ukraine, namely Odessa oblast, and PRC provinces were highlighted. Influence of transport-logistic potential of Black Sea coastal region and perspectives of Ukraine's participation in "New Silk road" mega regional infrastructural project were outlined.

Key words: Black Sea coastal economic district, Ukraine-China bilateral trade, New Silk Road, interregional cooperation

УДК 339.9

Власенко Л.В.

аспірант, старший викладач кафедри міжнародних економічних відносин Запорізький інститут економіки та інформаційних технологій

Вступ та постановка проблеми. У процесах глобально-економічної інтеграції зовнішньоекономічна компонента, особливо транскордонне та міжрегіональне співробітництво, є важливим чинником розвитку країни та її окремих адміністративних одиниць. Прискорення інтеграційних процесів та стрімке зростання світової торгівлі вимагають концептуалізації існуючих форм транскордонного співробітництва не тільки з країнами Європейського Союзу та Західної Європи, але й зі Східними партнерами, у першу чергу з лідером цього регіону Китайською Народною Республікою. Подальше зростання торговельного обороту між Китаєм та країнами Західної Європи надає Україні можливість максимально ефективно використати свій транзитний та інфраструктурний потенціал, особливо це стосується прикордонних та приморських регіонів, до яких належить й Причорноморський економічний район.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток міжнародного інтеррегіонального співробітництва України вивчали О. Бабінова, С. Біла, В. Величко, Р. Енверов, Я. Жаліло, В. Кравець, Ю. Макогон, А. Мокій, О. Рогоч, В. Скрипник.

Взаємозв'язок між геополітикою, гео економікою та розвитком інтеррегіонального співробітництва досліджувала Т. Старобуд-Підберезна. Конкретні аспекти співробітництва регіонів України з КНР вивчали А. Мокій та С. Цвілий, транзитно-логістична функція регіонів України в торгівлі КНР була предметом вивчення В. Загребельного, інфраструктурний потенціал Причорноморського економічного району досліджувала Н. Богомолва.

Незважаючи на значну кількість праць, інтеррегіональне співробітництво України та КНР недостатньо висвітлене, особливо в аспекті реалізації транзитно-логістичного та інфраструктурного потенціалу приморських регіонів України.

Метою дослідження є визначення існуючого рівня зовнішньоекономічного, зокрема, торговельного співробітництва між Причорноморським економічним районом України та Китайською Народною Республікою, аналіз розвитку партнерства та перспектив участі регіонів України у реалізації мегарегіонального інфраструктурного проекту «Нового Шовкового шляху».

Основний матеріал дослідження з отриманими науковими результатами. Китайська

Народна Республіка (далі – КНР) є одним із впливовіших учасників глобальної економіки і, як найбільший у світі експортер, зацікавлена в оптимізації світових транспортних потоків та розвитку світової інфраструктури. З огляду на це КНР розглядає Україну у першу чергу, як транзитний регіон на шляху до Західної Європи. Розвиток української транспортної системи у контексті забезпечення зростання трансконтинентальних перевезень повністю відповідає як стратегічним інтересам китайського експорту до Європи, так і зовнішньополітичному вектору українського уряду на переорієнтацію зовнішньої торгівлі до цього регіону [1]. За цих умов особливого значення набуває розвиток приморських регіонів, які називають «воротами нації до зовнішнього світу». Значна протяжність берегової лінії Китаю, експортна орієнтація китайської економіки та її зростаюча залежність від зовнішньої торгівлі, в першу чергу від імпорту сировини, активний розвиток галузей народного господарства, пов'язаних з морською діяльністю: всі ці обставини зумовлюють важливість «морського» фактору у співробітництві з цією країною [2]. Отже, важливою складовою вітчизняної політики розвитку співробітництва з КНР обов'язково мають бути заходи, які використовують потенціал приморських регіонів.

До Причорноморського економічного регіону (далі – ПЕР) належать адміністративні одиниці України, які мають прямий вихід до Чорного та Азовського моря та функціонуючі морські порти. ПЕР України включає Автономну Республіку Крим; місто зі спеціальним статусом Севастополь; Миколаївську, Одеську, Херсонську області. На цей район припадає 15 з 18 морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден. ПЕР має переважно портову та залізничну (довжина шляхів 3 тис. км) інфраструктуру та характеризується найнижчою в країні щільністю автомобільних доріг (214 км/тис.км²) [3, с. 84-85; 4].

Існуючий стан взаємодії між ПЕР та КНР можна проаналізувати, розглянувши динаміку абсолютних показників зовнішньої торгівлі (табл. 1).

Аналіз даних, наведених в табл. 1, свідчить про те, що Причорноморський регіон не має належного значення у співпраці з КНР. Так у 2015 р. на загальну торгівлю ПЕР з КНР припадало

35,26 млн дол. США, що складає лише 0,6% від загальної українсько-китайської торгівлі (0,31% від загального експорту до КНР; 0,78% від загального імпорту) [5]. При чому протягом останніх років динаміка зовнішньої торгівлі різноспрямовано змінюється, проте, сальдо лишається негативним. Інтенсивність зовнішньоторговельної співпраці істотно впала після 2013 р., що пов'язано із втратою контролю над АР Крим та стрімким зниженням імпорту внаслідок девальвації національної валюти. Ураховуючи багатогранний потенціал Причорноморського регіону, постійно зростаючий товарообіг між країнами ЄС28 та КНР, та особливо зростаючу потребу КНР в імпорті ресурсів, яка задовольняється переважно за рахунок морської торгівлі, такі обсяги торгівлі не можуть вважатися задовільними.

Максимально ефективно використати транспортно-логістичний потенціал ПЕР та оптимізувати структуру торгівлі з Азійсько-Тихоокеанським регіоном може приєднання України до мегарегіонального інфраструктурного проекту «Новий Шовковий шлях». Ідея «відновлення історичного Шовкового шляху» вперше запропонована на міжнародній конференції у Баку 7-8 вересня 1998 р., в ході якої підписана «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія» та Технічні додатки до неї. На сучасному етапі співробітництво активізувалось 7 вересня 2013 р. після промови Сі Цзіньпіна у м. Астана [6, с. 176; 6].

Згідно з масштабною ідеєю китайського керівництва «новий Шовковий шлях» має пройти через 18 євразійських країн, включаючи Україну, з чисельністю населення близько 3 млрд.

При цьому проект передбачає формування нових способів гео економічної взаємодії при створенні транспортних та енергетичних коридорів. Наголошено, що майбутня система Пан'європейських транспортних коридорів охопить значну частину території України, зокрема, Західний, Придніпровський і особливо Приморський регіони. За оцінками експертів китайські інвестиції у цей проект можуть перевищити 40 млрд дол. США, з яких 16,3 млрд призначені для створення фонду модернізації саме української частини майбутньої транспортної системи [6, с. 176; 7].

Таблиця 1

Абсолютні показники зовнішньої торгівлі між Причорноморським економічним районом України та КНР у 2010–2015 рр., млн. дол. США

Показник/роки	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Експорт	1,65	1,03	2,3	3,19	2,79	6,3	7,21	7,96	7,42
Імпорт	76,68	185,3	94,95	162,76	176,3	225,47	178,74	63,55	27,85
ЗТО	78,33	186,33	97,25	165,96	179,09	231,77	185,95	71,51	35,26
Сальдо	-75	-184,3	-92,6	-159,6	-173,5	-219,2	-171,5	-55,6	-20,4

Складено за: [5]

У географічному сенсі найпривабливішим серед наявних напрямів розвитку співробітництва України з КНР в інфраструктурній сфері виглядає міжнародний транспортний коридор TRACECA (англ. – “TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA” – транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія). На даний час це один з найкоротших маршрутів, який забезпечує транспортне сполучення між Європою та Азією і прямує територією України. У 2012-2013 рр. двосторонні відносини вийшли на рівень підготовки до реалізації першого спільного міждержавного проекту «Економічного поясу нового Шовкового шляху», у якому, крім України, повинні були взяти участь країни Центральної Азії, Закавказзя та Європи [8, с. 239; 9, с. 51]. Проте, процес підготовки цього масштабного проекту був порушений політичною кризою в Україні у листопаді 2013 р. та подіями, які призвели до зміни влади, втрати контролю над частиною території і неможливості виконати повністю укладені з КНР домовленості у економічній, науково-технічній та інфраструктурній сферах. Особливо це торкнулося проектів, які планувалося здійснити на

території АР Крим, яка у 2013 р. названа пріоритетним регіоном для подальшого українсько-китайського стратегічного співробітництва [8, с. 241-242].

Зважаючи на невизначений на даний час статус та подальший розвиток АР Крим, значення Одеської та Миколаївської областей, як частини Причорноморського регіону, постійно зростає, їх роль стає пріоритетною у форматі співпраці України і КНР в розбудові «Нового Шовкового шляху». Так найбільш значущими для розвитку транзиту по міжнародному транспортному коридору TRACECA є саме порти Одеського регіону (м. Одеса, м. Іллічівськ, порт «Южний»).

Аналіз договірної бази українсько-китайського співробітництва доводить, що найбільш активно зацікавлені у розширенні співпраці з регіонами України саме приморські регіони КНР. Так провінція Цзянсу уклала з регіонами України 5 договорів про співробітництво, провінція Шаньдун – 4 документи, Хубей та м. Чунцін – 3, приморські провінції Тяньцзінь, Хейлуцзян, Чжецзян та м. Хайкоу – по 2 документи. З 31 документа інтеррегіонального співробітництва 6 були укладені саме з облас-

Таблиця 2

Деталізація зовнішньої торгівлі окремих областей Причорноморського економічного району України та КНР у 2010–2015 рр., млн дол. США

I. Експорт						
Назва регіону/роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
АР Крим	0,08	1,8	2,91	3,48	–	–
– м. Севастополь	0,02	0,02	0,09	0,07	–	–
Миколаївська обл.	2,92	0,46	1,31	0,67	6,29	2,22
Одеська обл.	0,13	0,5	2	2,99	1,62	5,08
Херсонська обл.	0,04	0	0	0	0,05	0,12
II. Імпорт						
Назва регіону/роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
АР Крим	3,28	57,03	20,91	43,49	–	–
– м. Севастополь	0,24	0,35	0,76	2,21	–	–
Миколаївська обл.	5,25	4,08	10,63	14,54	4,83	2,99
Одеська обл.	150,9	110,99	188,65	113,28	54,45	22,57
Херсонська обл.	3,1	3,84	4,51	5,22	4,26	2,28
III. ЗТО						
Назва регіону/роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
АР Крим	3,36	58,83	23,82	46,97	–	–
– м. Севастополь	0,25	0,37	0,84	2,28	–	–
Миколаївська обл.	8,17	4,55	11,94	15,21	11,13	5,21
Одеська обл.	151,03	111,49	190,65	116,27	56,07	27,65
Херсонська обл.	3,14	3,85	4,51	5,23	4,32	2,4
IV. Баланс						
Назва регіону/роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
АР Крим	-3,2	-55,23	-18	-40,01	–	–
– м. Севастополь	-0,22	-0,33	-0,67	-2,14	–	–
Миколаївська обл.	-2,34	-3,62	-9,32	-13,86	1,46	-0,77
Одеська обл.	-150,76	-110,49	-186,66	-110,28	-52,83	-17,5
Херсонська обл.	-3,06	-3,84	-4,51	-5,22	-4,21	-2,16

Складено за: [5]

тями та містами Причорноморського економічного району (табл. 3).

Одним з перших українських міст, що співпрацює з китайськими, є Одеса, яка в 1993 р. підписала документ з портом Циндао, встановила відносини і з провінцією Фуцзянь. Сучасний стан торговельного та логістично-транспортного співробітництва Одеського регіону з КНР є незадовільним (табл. 2), так загальний товарообіг з Китаєм складає лише 1,03% від зовнішньої торгівлі області [5]. Проте, існує помітна зацікавленість китайських інвесторів у розвитку співпраці саме з підприємствами Одеської області.

Так протягом останніх років в Одесі реалізуються наступні спільні проекти та ініціативи:

1. У м. Одесі відкрито генеральне консульство КНР для підтримки та розвитку торговельно-економічних та культурних зв'язків. Остання зустріч голови Одеської міськради та консула КНР Чжао Сянжун відбулась 23.11.2016 р. На зустрічі були обговорені проблеми модернізації інфраструктури області, залучення китайських інвестицій, перспективи розвитку торговельних та туристичних зв'язків [12].

2. Відбувається обмін візитами на міжрегіональному рівні. Так під час візиту 12 березня 2012 р. відбулась офіційна зустріч голови Одеської обласної ради з делегацією провінції Шаньдун, на якій обговорювалися питання подальшого міжрегіонального співробітництва у сферах економіки і торгівлі, збільшення обсягу взаємних інвестицій, можливість розміщення китайських підприємств в Одеській області. За результатами проведених зустрічей було досягнуто домовленості здійснювати взаємні візити та всебічно сприяти двосторонній співпраці в усіх сферах [13].

3. Перспективним є співробітництво у військовій сфері. Були завершені попередні перемови по контракту, за яким державне оборонне підприємство «Одесавіаремсервіс» буде здійснювати закупівлю та зборку китайських військових літаків L-15

для забезпечення потреб вітчизняних збройних сил [15].

4. Існують певні можливості для розвитку співробітництва у сфері освіти. У Південноукраїнському національному педагогічному університеті відкрито інститут Конфуція, де станом на 2016 р. китайську мову вивчають 1200 студентів. В Одеській області навчаються більше 500 студентів з КНР. Так 30 листопада 2011 р. у м. Цзінань було відібрано два студента Одеського національного університету імені І.І. Мечникова для проходження річного навчання у Ціндаоському науково-технічному університеті провінції Шаньдун [12; 14].

Отже, інтенсивність інтеррегіонального співробітництва між Одеською областю та провінціями КНР свідчить про можливість у майбутньому перетворення Одеси на інфраструктурний центр і транспортно-логістичний вузол у межах реалізації проекту «Нового Шовкового шляху». Для здійснення цієї стратегічної мети необхідно створити умови для розробки і реалізації комплексної програми інтеррегіонального співробітництва, створити мережу обласних, районних і міських агентств, які візьмуть на себе частину функцій місцевих координуючих і виконавчих органів, допоможуть ефективніше використовувати можливості залучення до співробітництва широкого кола представників бізнесу й громадськості.

З метою вдосконалення інституційної бази двосторонніх відносин у контексті сучасних умов важливо переглянути і підвищити ефективність впливу на стан українсько-китайських економічних зв'язків наступних угод: (1) Угода між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про техніко-економічне співробітництво; (2) Угода про співробітництво між Українським союзом промисловців і підприємців та Китайською асоціацією міжнародних підрядників; (3) Угода про створення спільної Ділової ради між Торгово-промисловою палатою України та Китайським комітетом сприяння міжнародній торгівлі.

Таблиця 3

Статус інтеррегіонального співробітництва місцевих органів областей та міст Причорноморського регіону України та КНР (в алфавітному порядку назв українських міст та областей)

№	Місто (область, регіон, статус), Україна	Місто (провінція або інша адміністративна одиниця), КНР	Статус та форма стосунків	Час укладення стосунків
1	АР Крим	Провінція Хайнань	Партнерські	5 квітня 1996 року
2	м. Миколаїв (Миколаївська обл.)	м. Дечжоу (пров. Шаньдун)	Міста-побратими	12 серпня 2009 р.
3	м. Миколаїв (Миколаївська обл.)	Новий регіон Бінхай (м. Тяньцзінь, місто центрального підпорядкування)	Партнерські	2001 р.
4	м. Одеса (Одеська обл.)	м. Нінбо (пров. Чжецзян)	Міста-партнери	29 вересня 2008 р.
5	м. Одеса (Одеська обл.)	м. Циндао (пров. Шаньдун)	Міста-побратими	29 квітня 1993 р.
6	м. Ялта (АР Крим)	м. Санья (пров. Хайнань)	Міста-побратими	24 лютого 2004 р.

Складено за: [10; 11]

Довгостроковою метою співпраці України і КНР має стати створення зони вільної торгівлі у м. Одеса, структурні реформи, перехід на інноваційні шляхи розвитку на основі еволюційного формування і вдосконалення інституційної бази двосторонніх взаємозв'язків.

Висновки. Особливого значення для розвитку двосторонніх торговельних відносин України і КНР та їх транспортно-логістичної складової набуває інтеррегіональне співробітництво між приморськими регіонами країн-партнерів. Аналіз обсягів торгівлі Причорноморського економічного району з КНР свідчить про те, що потенціал його регіонів використовується не повною мірою. Привертає увагу той факт, що протягом останніх років сальдо торгівлі залишається негативним. Отже, доцільно оптимізувати інтеррегіональну співпрацю з окремими провінціями КНР, переглянути стратегічні пріоритети, вжити заходів щодо вдосконалення торгово-економічних зв'язків в межах реалізації інфраструктурного мегарегіонального проекту «Новий Шовковий шлях».

Для України приєднання до нового Шовкового шляху є відновленням історичної функції, яку наша держава виконувала у стосунках між Китаєм та Європою, повернення до якої призведе не тільки до оптимізації зовнішньоекономічної співпраці з КНР, але й позитивно вплине на євроінтеграційні перспективи України.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Курнишова Ю. Актуальні засади формування стратегічного партнерства України і КНР / Ю. Курнишова // Аналітична доповідь. – К. : Вид-во Нац. ін-ту стратегічних досліджень. – 2010. – 28 с.
2. Ли Гуаньцюнь. Стратегія «нитки жемчуга» в контексті морської політики КНР // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 25, Междунар. отношения и мировая политика. – 2011. – № 4. – С. 162-174.
3. Богомолова Н.І. Оцінка транспортної забезпеченості економічних районів України в системі прискорення доставки вантажів і пасажирів / Н.І. Богомолова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – Вип. 28. – С. 82–86
4. Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден: розпорядження Кабінету Міністрів України № 466-р від 26.06.2013 (з змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 415-р від 29.04.2015) / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-%D1%80/para%28n8>
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. Хунцзе, Чен. Выбор и стратегические возможности Китая в контексте "Украинского кризиса" [Текст] : библиография / Чен Хунцзе // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2015. – № 3. – С. 175-180
7. Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД, UNCTAD). Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctad.org>
8. Тимофеев О.А. Украинский кризис и его влияние на российско-китайские отношения / А.О. Тимофеев // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2014. – № 19 – С. 237-247.
9. Економічний пояс великого шовкового шляху: транспортний вимір / С.А. Кошовий // Китаєзнавчі дослідження. – 2014. – № 1-2. – С. 51-60.
10. Офіційний сайт Посольства України в Китайській Народній Республіці та в Монголії (за сумісництвом) [Електронний ресурс] : – Режим доступу: <http://china.mfa.gov.ua/>
11. Стан договірно-правової бази України та КНР / Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: http://ukrexport.gov.ua/ukr/ugodi_z_ukrain/ukr/318.html
12. Генеральне консульство КНР в м. Одеса [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://odessa.chineseconsulate.org/rus/>
13. Інститут Конфуція при Південноукраїнському національному педагогічному університеті. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <https://confucius-pdpu.com.ua/>
14. Одеська обласна рада. Офіційний веб-портал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://oblrada.odessa.gov.ua/>
15. Інформаційний портал РБК-Україна: «Україна домовилася з Китаєм про закупівлю штурмовиків для ПСУ, які збиратимуть в Одесі». [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <https://www.rbc.ua/ukr/news/ukraina-dogovorilas-kitaem-zakupke-shтурmovikov-1447701345.html>