

АНАЛІЗ ПРОЕКТУ КНР «НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ» ТА МІСЦЕ УКРАЇНИ В НЬОМУ

ANALYSIS OF THE PROJECT «NEW SILK ROAD» AND THE ROLE OF UKRAINE IN THE PROJECT

У статті розглянуто реанімація стародавнього торгівельного напрямку «Шовковий шлях». Передумови для відновлення КНР стародавнього шовкового шляху, результати реанімації, варіанти транспортно-логістичних систем. У статті також зазначено про участь у проекті України, результати тестових варіантів відправки вантажів, а також проаналізовані успіхи та невдачі. Піднята проблематика взагалі подальшого існування проекту та місце України, як країни з великим транзитним потенціалом, але проблемами в транспортній сфері.

Ключові слова: КНР, Новий шовковий шлях, зовнішньоекономічна діяльність, транспортно-логістичне забезпечення, транзит.

В статье рассмотрена реанимация древнего торгового направления «Шелковый путь». Предпосылки для восстановления КНР древнего шелкового пути, результаты реанимации, варианты транспортно-логистических систем. В статье также указано об участии в проекте Украины – результаты тестовых вариантов отправки грузов, а также проанализированы успехи

и неудачи. Поднята проблематика дальнейшего существования проекта вообще и место Украины в нем, как страны с большим транзитным потенциалом, но проблемами в транспортной сфере.

Ключевые слова: КНР, Новый шелковый путь, внешнеэкономическая деятельность, транспортно-логистическое обеспечение, транзит.

In the article resuscitation of the ancient trade direction "Silk Road" is considered. Prerequisites for the restoration of the PRC of the ancient silk way, the results of resuscitation, the options for transport and logistics systems. The article also indicates the participation in the project of Ukraine – the results of test variants of cargo shipment, as well as the analysis of successes and failures. The problems of the further existence of the project in general and the place of Ukraine in it have been raised, as a country with great transit potential, but problems in the transport sphere.

Key words: PRC, New Silk Road, foreign economic activity, transport and logistics support, transit.

УДК 351.82: 339

Шатрова К.І.

аспірант кафедри публічного управління та митного адміністрування
Університет митної справи та фінансів

Постановка проблеми. Перевезення продукції та товарів з Азії в Європу в контексті сьогодення займають велику частку від загальних перевезень з Азії. Виходячи з цього, питання знаходження найшвидшого та найбезпечнішого шляху доставки стоїть гостро для такого великого постачальника та виробника продукції, як КНР. Наявні шляхи доставки були або надто довгими, або унеможлилювали зворотну доставку вантажів з Європи через заборону транзиту територією Росії внаслідок санкції. Унаслідок негативних змін доставки вантажів зі Старого Світу Китай реанімує Великий шовковий шлях та в контексті цього проекту шукає інші шляхи доставки та нових країн-учасниць. Однією із таких країн-учасниць стає Україна, яка через своє вдале розташування стає ніби містком між Європою та Азією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про те, що це питання було розглянуто тільки в засобах масової інформації як вітчизняних, так і закордонних.

Постановка завдання: метою дослідження є аналіз проекту та визначення перспективи для України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Великий шовковий шлях був одним із найдавніших глобальних торговельних шляхів у Євразії. Він починався на імперській дорозі в старій столиці країни, Сіані, як і всі торгові шляхи в Європу. Потім ця дорога йшла через північний захід Китаю і про-

довжувалася у Центральній Азії (рис. 1). По суті, це був інструмент мирного розширення Китаєм свого економічного і культурного впливу на інші країни.

Нещодавно Китай прийняв рішення реанімувати цей проект. На основі старої концепції планується створити пояс економічного розвитку Великого шовкового шляху. Створення цього проекту КНР ставила перед собою мету поглиблення співпраці між країнами, через які проходить транзитний коридор Європа-Азія, а також проект позиціонувався китайською владою, не як звичайний транспортний коридор, а як спосіб зміцнення впливу в країнах китайського транзиту. Проект покликаний збільшити обсяг зовнішньої торгівлі Китаю і вирішити проблему перевиробництва всередині країни.

Сила і потенціал Нового Шовкового шляху в його універсальності. Ця нова мережа оновлених транспортних маршрутів і нових торгових вузлів буде прокладена між Китаєм і Європою. Ефективність, безпека і здорова конкуренція полягає в тому, що це не один маршрут, а ціла мережа з безлічі взаємозалежних трансєвразійських коридорів. Як і за часів стародавнього Великого Шовкового Шляху, якщо один коридор зникне через зміну уряду, війни, економічного перевороту або суперечки через тарифи, вантаж можна буде просто відправити у те ж саме місце призначення через альтернативні маршрути – подібно до того, як річка огинає валуни.

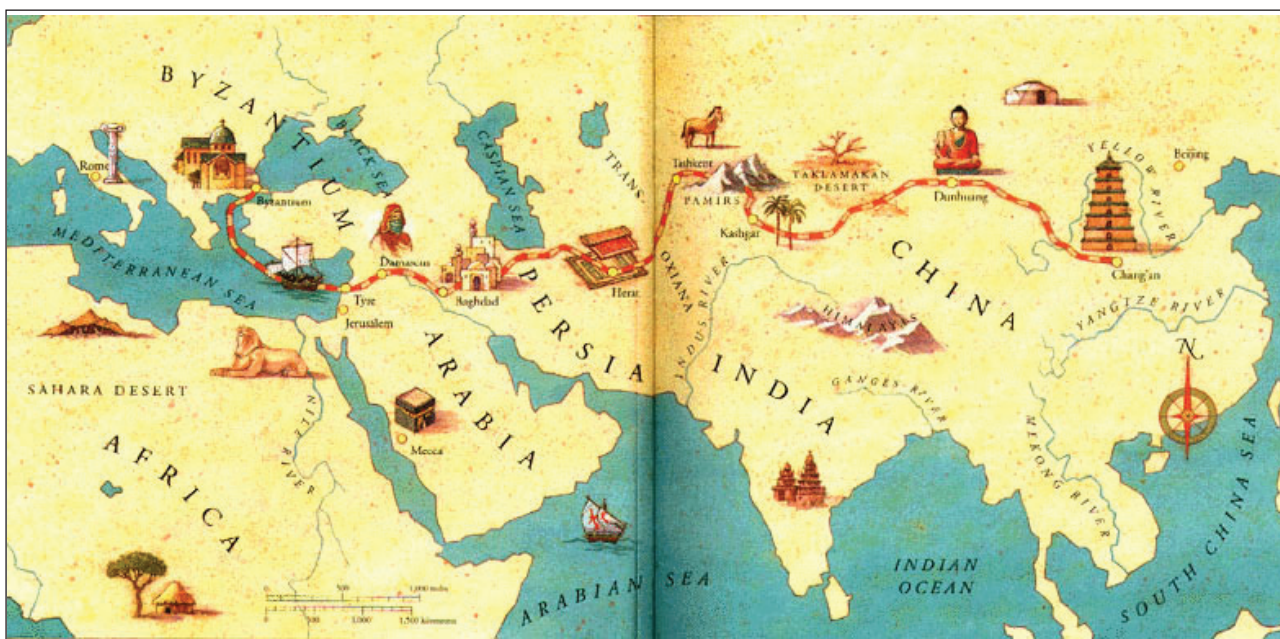


Рис. 1. Великий шовковий шлях у давнину

Євразія, континентальний масив, який об'єднує Європу і Азію, стрімко втягується в єдиний ринок, що охоплює понад 65% населення, 75% енергетичних ресурсів і 40% ВВП у світі, і саме революційні залізничні маршрути пов'язують все це воедино.

Вперше проект «Один пояс, один шлях» або «Новий Шовковий шлях» було озвучено у вересні 2013 року Сі Цзиньпін під час візиту до Казахстану. Через рік, на саміті АТЕС у Пекіні було проголошено про створення фонду Silk Road Company Ltd, в який КНР вклала на той час 40 мільярдів доларів інвестицій. На форумі у цьому році Цзиньпін повідомив, що Китай додатково спрямує у Фонд ще 14,5 мільярда. Крім того, на потреби країн, що розвиваються, задіяних у проєкті, у найближчі три роки виділять 8,7 мільярда доларів. До 2030 року у проєкт буде вкладено три трильйони доларів. «Дорожня карта» була презентована в березні 2015 року на Беоаському азіатському форумі, а наприкінці квітня цього року перший віце-прем'єр Державної ради КНР Чжан Гаолі повідомив про 6 економічних коридорів, які повинні стати осьовими напрямками Євразійської транспортної мережі. Стратегія проєкту складалася з двох компонентів: Економічний (наземний) пояс Шовкового шляху і Морський Шовковий шлях (рис. 2).

Економічний пояс Шовкового шляху включає в себе країни, через які проходив історичний шовковий шлях у Центральній, Західній Азії на Близькому Сході і Європі та має на увазі розвиток регіону, як пов'язаний економічний простір, за допомогою розвитку інфраструктури, розширення культурних і економічних зв'язків.

Морський Шовковий шлях доповнює Економічний пояс і є ініціативою щодо інтеграції в Південно-Східній Азії, Океанії та Північній Африці

шляхом розвитку інфраструктурних проєктів у морській галузі. Зокрема, у рамках проєкту планувалося будівництво двох каналів: (1) у Нікарагуа як альтернатива Панамському каналу, і (2) через перешийок Кра в Таїланді, вузької частини Малайського півострова як альтернатива традиційному маршруту через Малакську протоку.

На даний момент 80% від загального обсягу міжнародних вантажоперевезень здійснюється морським шляхом. Китай, по суті, має на меті змінити стан речей на території окремо взятого континенту. Перевезені інноваційною залізницею товари будуть набагато швидше досягати пункту призначення. Економічну вигоду багатомільярдного проєкту планується отримати за рахунок збільшення товарообігу та розвитку інфраструктури регіонів, через які пройде Новий шовковий шлях.

У даний час існують три експлуатаційних залізничних коридори, які фізично з'єднують Китай і Європу. Північний коридор проходить в основному територією Росії і здебільшого йде за маршрутом Транссибірської експресу. Центральний маршрут проходить всією територією Казахстану, підключаючись до північного маршруту на заході Росії. Південний маршрут проходить через Казахстан в Актау і або перетинає Каспійське море (на поромі), або продовжується до Ірану, перш, ніж перетнути Азербайджан, Грузію і Туреччину. Час у дорозі кожним коридором становить від 10,5 до 16 днів[2].

Голова Китаю на міжнародному форумі «Один пояс – один шлях», який відбувся у Пекіні 15 травня 2017 року, пояснив, що «Новий шовковий шлях» не варто розуміти, як залізничні, автомобільні, морські або повітряні канали доставки вантажів.



Рис. 2. Минуле і майбутнє. Зеленим виділені історичні та існуючі морські і сухопутні шляхи, червоним – заплановані [1 – scmp.com].

«Новий шовковий шлях» – це цивілізаційний проект. І це інноваційний проект, і цифровий, і "зелений", – сказав Сі Цзіньпін, зазначивши, що світ зміниться, коли проект буде реалізовано у 2030 році. Лідер країни підкреслив, що цей проект наближає мрію Китаю про гармонійний світ.

Вже 60 країн підписали з Китаєм угоду про безперебійну торгівлю. Із 20-ма країнами укладено угоди про зону вільної торгівлі, на які Пекін витратить 50 мільярдів доларів. З якими країнами Китай уклав угоди, Сі Цзіньпін уточнювати не став.

Україна також долучилася до цієї великої мережі проекту «Новий шовковий шлях», представивши свій варіант ланцюга «Нового шовкового шляху», який проходить через її територію.

15 січня 2016 року в Іллічівську відбулося відправлення першого демонстраційного рейсу контейнерного поїзда за маршрутом Україна-Грузія-Азербайджан-Казахстан-Китай (рис. 2). Даний маршрут презентувався Міністерством інфраструктури України як альтернативний шлях доставки вантажів із Заходу на Схід в обхід території РФ. Заява відбулася на тлі так званих транзитних війн з РФ, що додало ще більшої значущості відправленню та альтернативному проекту загалом [3].

У складі поїзда було відправлено 10 вагонів та 20 сорокафутових контейнерів парку філії «ЦТС «Ліски» ПАТ «Українська залізниця». Очікувалося, що загалом тривалість маршруту до станції Достик на кордоні Казахстану і Китаю очікувалося 11-12 діб.

Маршрут відправлення поїзду почався з Іллічівська паромом до порту Варна (Болгарія), далі поїзд прямував Чорним морем до Грузії. Загалом морем поїзд подолав відстань у 1040 км. 20 січня поїзд досяг берегів Грузії, а саме порту Батумі. Наступного дня поїзд вже відправився зі станції Гянджа Азербайджанської дороги. На станції Алят Азербайджанської залізниці відбулося перевантаження на паром, який прямував до порту Акатау, з якого 24 січня поїзд відправився до станції Бейнеу Казахської залізниці. Всього залізницею Казахстану поїзд подолав відстань у 3095 км. 31 січня поїзд був розформований по станції Достик Казахської дороги, яка є кінцевою точкою маршруту. У подальшому вантажі планувалося відправити до великих промислових міст КНР (Чженжоу, Чунцин, Лянюгань).

На жаль, очікувані 11-12 діб перетворилися у 16 діб. Затримки сталися на Чорному морі через несприятливі погодні умови, де замість заплано-



Рис. 3. Демонстраційний рейс контейнерного поїзда за маршрутом Україна-Грузія-Азербайджан-Казахстан-Китай

ваних двох днів провели п'ять. Невелика зупинка була і в Казахстані, але вже через людський фактор, оскільки цей рейс тестовий, і маршрут ще планувалося відпрацювати. Прес-служба Міністерства інфраструктури на таку невідповідність очікуваним термінам реальним відповіли, що тестовий рейс було відправлено спеціально для відпрацювання маршруту та налагодження спільної роботи операторів поїзда в кожній з країн-учасниць.

Але не все ще так сумно для України в плані приєднання до цього проекту.

Північні і центральні сухопутні маршрути Нового Шовкового шляху в даний час знаходяться на підйомі, а південний зараз тільки починає розвиватися. Більш розвинені маршрути ефективно пов'язують між собою тільки три великі митні зони – Китай, Євразійський економічний союз і ЄС, – що становить всього лише два прикордонні переходи по маршруту протяжністю понад дев'ять тисяч кілометрів, південний маршрут трохи складніше. Входячи в Казахстан з Китаю в Хоргос, цей маршрут потім міне окремі митниці в Азербайджані, Грузії і Туреччині, перш, ніж приєднатися до європейської залізничної мережі.

Як це не парадоксально, кілька істотних політичних і економічних конфліктів фактично призвели до активізації розвитку цього південного коридору. «Цей маршрут йде в обхід Росії», – пояснив Мартін Воетманн (Martin Voetmann), з DP World у морському порту Актау.

Встановлені ЄС санкції проти Росії через український конфлікт викликали реакційний ембарго з боку Росії по відношенню до багатьох продуктів ЄС. Такі європейські продукти, як: м'ясо, сільськогосподарська продукція і сир не тільки заборонені до ввезення в Росію, але їх навіть не дозволяється перевозити в треті країни територією Росії.

«Велика проблема, з якою ми стикаємося, полягає в тому, що в Росії, як і раніше, діють санкції, що стосуються перевезення швидкопсувних продуктів з Європи в Китай або з Європи в Казахстан через Росію. Зараз це проблемне питання», Цзінпін сказав Ян Кулен (Jan Koolen) з Unit 45 – компанії, яка розробляє високотехнологічні контейнери для транспортування, що дозволяють перевозити тендітну електроніку і швидкопсувні продукти сушею між Китаєм і Європою круглий рік. «Але тепер вони також дивляться на інший коридор Баку – Актау, південний маршрут»[4].

Головна перевага перевезень в обхід Росії полягає в тому, що виробники і експедитори можуть обійти реакційні санкції країни і безперешкодно доставляти свої товари на потрібні ринки. Російське ембарго серйозно підірвало здатність Європи повністю задіяти недавно створену транс-євразійську залізничну мережу, оскільки продукти, які виробники відправляли б сушею у Китай, переважно виявляються тими ж забороненими в Росії продуктами. Транскаспійський маршрут дозволяє обійти цю торгову блокаду, і коридор починає набирати темпи, оскільки Європа все більше прагне заповнювати новим вантажем контейнери на зворотному шляху з Китаю.

На тлі цього Міністр інфраструктури України Володимир Омелян зустрівся 18 квітня 2017 року в Міністерстві інфраструктури із представниками P&O Maritime FZE, дочірнього підприємства DP World, з приводу співпраці DP World з ДП "Морський торговельний порт "Южний".

Під час зустрічі Володимир Омелян наголосив, що залучення стратегічного інвестора такого, як DP World, – можливість для України стати частиною світової портової індустрії та отримати мільярдні інвестиції в морську галузь: "Безперечно, це шанс для України. І тут ми маємо продемонструвати єдину політичну волю і зробити все для того, щоб стратегічний інвестор зайшов в Україну. Ми маємо відійти від планування діяльності галузей на рік чи два. Для прогнозованого та успішного розвитку необхідно мислити стратегічно. І саме світовий інвестор, який працюватиме в Україні, може дати державі перспективу в морських вантажних перевезеннях, залучить вантаж до України, створить додану вартість державним підприємствам морської галузі".

На зустрічі було вирішено створити робочу групу за участю представників Міністерства інфраструктури, Адміністрації Морських Портів, ДП «МТП «Южний», Офісу із залученням та підтримки інвестицій при КМУ, офісу Національної інвестиційної ради при Президентові України та розробити дорожню карту щодо можливих шляхів інвестування в портову інфраструктуру України з чітким визначенням термінів та інструментарію.

Висновки з проведеного дослідження: Реанімація Великого шовкового шляху КНР у проект «Новий шовковий шлях» або «Один пояс – один шлях» на даний момент проходить успішно. Китай багато вкладає коштів, створює нові шляхи та долучає нових країн-учасниць. Україна також долучається до цього проекту та представляє свої варіанти пілотних ланцюгів поставок у вигляді контейнерних поїздів.

Але так і залишається без чіткої відповіді найважливіше запитання: а чи є за цими пілотними контейнерними поїздами, асоціаціями, робочими групами та інвестиційними проектами реальний транспортний маршрут? Чому через місяці після першого контейнерного потяга не вирушив другий, третій, четвертий? Яка ситуація з майбутнім цього проекту, чи є у нього перспективи? Що робити, щоб не залишитися обабіч цього проекту?

На нашу думку, по-перше, проект «Нового Шовкового шляху» є справді перспективним транспортним маршрутом, реалізація якого дасть змогу зробити Україну важливою транспортною ланкою на шляху з Європи до Середньої Азії і в Західний Китай. Це проект не тільки економічний, а й політичний.

По-друге, для того, щоб проект за участю України нарешті запрацював, потрібно визначитися з реальними проблемами, які існують на даному маршруті.

На маршруті Нового Шовкового шляху (далі НШШ), на нашу думку, логістику поки що ніхто не намагався прорахувати. Є кілька проблем, які, на думку автора, створюють загрозу реалізації цього маршруту.

Перша: мала пропускна спроможність на Каспії. Треба пам'ятати, що НШШ в розумінні Казахстану, Азербайджану і Грузії – це насамперед маршрут із транзитом до Європи через Туреччину. Там ідуть основні інвестиції й будують залізницю Баку-Тбілісі-Карс із заявленими очікуваннями вантажопотоків 10-12 млн тон. Маршрут через Україну – це відгалуження від основного, і якщо вантажопотік навіть незначно відхилиться від заявленого, Каспій, який уже зараз працює на межі можливостей, стане затором для всього НШШ. Така ситуація вже сталася восени-взимку, коли до обсягів перевезень через Каспій додалися обсяги українського експорту в країни Середньої Азії, який перестала пропускати Росія. Саме з цим пов'язані заклики Каспійського пароплавства орієнтувати вантажі на контейнери, щоб відправляти їх через Каспій не поромами, а фідерними суднами. Але наскільки така переорієнтація відповідає інтересам України? Контейнери між Європою і Китаєм на маршруті Нового Шовкового шляху швидше підуть через європейські порти Констанца або Бургас, а не через Чорноморськ або Одесу з подальшим транзитом територією України.

За нашим переконанням, в інтересах України домогтися від Азербайджану і Казахстану пріоритету в поромному перевезенні через Каспій вагонів із вантажами українського експорту і європейського транзиту, перевантажуючи в українські вагони на західних прикордонних переходах із Польщею, Словаччиною та Угорщиною. Тоді ми не залишимося за межами НШШ. На цьому необхідно зосередити політичні та економічні зусилля.

Друга проблема – активне створення на маршруті НШШ якогось уповноваженого монопольного експедитора у вигляді консорціуму представників кожної залізничної адміністрації. Перевізники в особі залізниць і судноплавних компаній, які керують поромами, узгоджують конкурентоспроможні наскрізні тарифи. Але до споживачів вони не доходять, тому що продажем кінцевого продукту (перевезення від дверей до дверей) займається уповноважений залізниць «Транскаспійський консорціум» із призначених експедиторів. У результаті, після накрутки, плати за користування вагонами і вартості послуг консорціуму, кінцева ціна зростає на 40-50%. А тим, хто не хоче користуватися послугами консорціуму, узгоджені пільгові наскрізні тарифи не надають, і вартість зростає в 2-3 рази.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. The economics and politics of China's New Silk Road. South China Morning Post. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1829384/economics-and-politics-chinas-new-silk-road>

2. China pushes for revival of Silk Road to boost trading links with neighbours. South China Morning Post. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scmp.com/news/china/article/1657213/road-chinas-past-future>

3. Новий Шовковий шлях: карта руху першого рейсу поїзда Україна-Китай. Міністерство інфра-

структури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/news/25244.html>

4. Multiple Routes Between China And Europe Is Why The New Silk Road Is A Real Game Changer. Forbes. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/04/17/multiple-routes-between-china-and-europe-is-why-the-new-silk-road-is-a-real-game-changer/#345336641feb>

5. DP World має зайти в порт "Южний" вже до кінця цього року. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/news/28600.html>