

УДК 911.3

Гуцол А.А.

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК
ПЕРЕДУМОВА ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ КИТАЮ**

Стаття присвячена питанню розвитку логістичного комплексу Китаю. Особлива увага присвячена потенціалу транспортної мережі та її особливостям. Також подано опис участі КНР в міжнародних проектах з розбудови Євро-Азійських магістралей.

The article is devoted to the problem of the development of the logistic complex in China. Special attention is paid to the potential of transport network and its peculiarities. Chinese participation in multinational projects concerning the building of Euro-Asian highways are also described.

Статья посвящена вопросу развития логистического комплекса Китая. Особенное внимания уделено потенциалу транспортной сети и ее особенностям. Также дано описание участия КНР в международных проектах по строительству Евро-Азиатских магистралей.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день логістика є провідним напрямом у розвитку бізнесу та співпраці на міжнародній арені. Її значення підтверджує гасло “Логістика з’єднує людей, ринки та материки”, висунуте XII Всесвітнім конгресом з логістики (Гельсінкі, 1997). Застосування логістичних систем та концепцій прискорює процеси обміну товарами та послугами між країнами, але потребує при цьому відповідного матеріально-технічного забезпечення. Основою розвитку логістики є транспортна інфраструктура, адже за відсутності транспортних

комунікацій неможливе й застосування провідних логістичних методик. В цьому відношенні Китай, володіючи потужним транспортним потенціалом, має значні переваги серед інших країн світу. Крім того він зацікавлений в спільних проектах щодо розбудови транспортної мережі з європейськими державами та Україною зокрема, що зумовлює актуальність даної статті. Використовуючи транзитні можливості останньої, КНР в свою чергу вкладатиме значні інвестиції в розвиток транспорту нашої країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Детально логістичний ринок Китаю проаналізовано в працях Смирнова І.Г., Буглака А., Зверева Г., з виокремленням тенденцій, концепцій і методичної організації логістичних потоків та інформаційного забезпечення, тому в даній публікації основна увага зосереджена на особливостях транспортної мережі як складової логістичного комплексу.

Метою статті є дослідження транспортного потенціалу КНР та виявлення особливостей, що є сприятливими для формування логістичного ринку країни.

Виклад основного матеріалу. Розвиток глобальної логістики характеризується зростанням частки азійського ринку логістичних послуг. Поряд із світовими лідерами – США, ЕС та Японією, на передові позиції виходять такі континентальні країни Азії як Індія та Китай. Чинниками даної тенденції виступають головним чином збільшення виробництва товарів та необхідність у розвитку логістичної системи для їх реалізації. Зокрема, важливими є сучасні процеси, які проводяться урядами країн з метою зняття торговельних, митних, транспортних та фінансових бар'єрів на міжнародні логістичні потоки. В цьому відношенні значним кроком стало утворення в 2010 році транснаціональних зон вільної торгівлі Індія-АСЕАН та Китай-АСЕАН. Створення останньої сприяло збільшенню експорту з КНР в країни АСЕАН на 33 % порівняно з 2009 р., а також ростом імпорту на 47,5 %.

Крім того, в рамках проектів Шанхайської Організації Співробітництва (ШОС) Китай бере участь у впровадженні наступних заходів:

- відновленні Великого шовкового шляху,
- побудові вискокошвидкісної інформаційної магістралі ШОС,
- побудові центрів логістики уздовж маршруту Е-40 на територіях країн-учасниць ШОС,
- розробці та укладанні угоди про спрощення міжнародних автомобільних перевезень серед країн-членів ШОС,
- будівництві автотранспортного маршруту Ош-Кашгар з перевантажувальним терміналом в Кашгарі.

Особливістю транспортного положення Китаю є те, що з країнами Європи його пов'язують найкоротші шляхи від Тихого океану. Загальна довжина залізничних доріг країни становить 77,834 км, з яких 24,433 км електрифіковано. Залізний транспорт Китаю відповідає за 24 % з/д перевезень світу і є однією з основних складових економіки. За

протяжністю залізничних доріг країна посідає 3 місце в світі. Проте й зараз нове залізничне будівництво в КНР залишається актуальним – ще й досі одну з найбільших водних транспортних артерій – річку Янцзи перетинають тільки три залізничні мости — в Нанкіні, Ухані і Чунціні. В 2006 р. була введена в експлуатацію Цинхай-Тибетська залізнодорожня магістраль в Тибеті – найвисокогірніша залізнична дорога, яка проходить на висотах, що досягають на деяких ділянках 5072 м над рівнем моря. Через Ланьчжоу-Синцзяньську залізничну дорогу з/д мережа КНР з'єднана з залізничними дорогами Казахстану.

Китай володіє найбільшою в світі мережею високошвидкісних залізничних доріг сумарною протяжністю 7055 км, включаючи ділянку в 1995 км, де швидкість руху потягів перевищує 350 км/год. До останньої належать високошвидкісна залізнична дорога Ухань-Гуанчжоу, яка була відкрита в 2009 р. і наразі є найшвидшою у світі; Чженчжоуська залізнична лінія, що введена в експлуатацію в 2010 р. і має розвинену інфраструктуру: три тунелі довжиною близько 1 км кожен та міст через ріку Вей, що є найдовшим у світі – його протяжність складає – 79732 м; а також Шанхайський маглев – перша у світі комерційна залізнична лінія, яка з'єднує Шанхайське метро з міжнародними аеропортами Пудун та Хунцяо і надає можливість руху потягів на швидкості, що перевищує 430 км. Завдяки фінансуванню та підтримки з боку держави, а також стимулюванню співробітництва з іноземними транспортними компаніями та інвесторами очікується збільшити протяжність високошвидкісних доріг до 16000 км за проектами 2010-2020 рр.

За протяжністю автодоріг Китай також посідає третє місце в світі. Довжина їх досягає 1,9 млн. км, включаючи 41 тис. км швидких автомагістралей, з яких 354,9 тис. км не мають твердого покриття. Вузловими пунктами автомагістралей є Пекін, Шанхай і Гуанчжоу, від яких радіально розходяться багаточисельні автостради. Найбільшого значення в зовнішньоекономічних зв'язках набули Каракорумське шосе і Бірманська дорога.

Протяжність Каракорумського шосе складає 1300 км. Це високогірна автомобільна дорога, що пересікає гірську систему Каракорум через Хунджерабський перевал на висоті 4877 м і є найвищим міжнародним шосе у світі. Частина дороги, а саме 494 км проходить по Сінцзян-Уйгурському автономному району, решта 806 км лежать на території Пакистану. Автомобільна дорога будувалась з 1966 по 1986 роки по давньому маршруту Великого шовкового шляху і сьогодні також широко використовується для товарообміну між КНР та країнами Центральної Азії.

Бірманська дорога з'єднує Китай з М'янмою. Вона розташована між містами Куньмін (Китай) та Лашо (М'янма). В ході Другої світової війни дорога мала велике стратегічне значення як основне джерело американської допомоги блокованому Китаю. Дорога протяжністю 1154 км проходить через круті гори. Ділянка від Куньміна до кордону з

М'янмою була побудована китайськими робітниками в період Японсько-китайської війни з 1937 по 1939 рр., після окупації узбережжя Китаю Японією. Три роки вона слугувала важливим шляхом з Китаю у зовнішній світ, вантажі доставлялись по морю в Янгон, а далі по з/д в Лашо, і в сумарній кількості по ній було перевезено 650 тис. тон військових вантажів. Після завершення Другої світової війни значення Бірманської дороги дещо зменшилось, але вона залишилась в робочому стані і на сьогоднішній день під назвою «національне шосе 320» з'єднує китайське місто Чунцин з колишньою столицею М'янми Янгоном.

В Китаї знаходиться більше 2 тис. портів, з яких 130 мають міжнародне значення і приймають іноземні кораблі. Найбільші 16 портів мають оборот близько 400 млн. тонн на рік, тоді як сумарний оборот КНР перевищує 2890 млн. тонн. Найбільші порти розташовані в Бейхаї, Гуанчжоу, Даляні, Нінбо, Сянгані, Тяньдзині, Шанхаї, Шеньчжені, Ціндао, Циньхуандао, Яньтай. При цьому Шанхай, Шеньчжень та Гонконг входять в п'ятірку найбільших контейнерних портів світу. Міжнародні морські рейсові лінії з'єднують Шанхай, Тяньцзинь, Далянь і японські порти Кобе, Осака, Йокогама, корейський порт Ічхон, по яким курсують люксові пасажирські лайнери. Крім того, між усіма портами Китаю здійснюються каботажні перевезення. До головних ліній слід віднести: Шанхай-Далянь, Далянь-Тяньцзинь, Далянь-Яньтай, Шанхай-Ціндао, Шанхай-Гуанчжоу, Бейхай-Гуанчжоу, Шеньчжень-Чжухай, Чжухай-Сянган та ін.

Таблиця 1. Найбільші порти світу за вантажооборотом, 2008 р. [1]

№	Порт	Країна	Вантажооборот, ДФЕ
1	Сінгапур	Сінгапур	29918
2	Шанхай	КНР	27980
3	Гонконг	Гонконг	24248
4	Шеньчжень	КНР	21414
5	Пусан	Республіка Корея	13425
6	Дубай	ОАЄ	11827
7	Нінгбо	КНР	11226
8	Гуанчжоу	КНР	11001
9	Роттердам	Нідерланди	10784
10	Ціндао	КНР	10320

В Китаї нараховується 980 ліній внутрішніх транспортних перевезень, 130 міжнародних ліній та 24 лінії регіональних авіаперевезень. Найбільш розвинутий авіатранспорт в районі на схід від лінії Харбін-Пекін-Сіань-Ченду-Куньмін. Всього в КНР розташовано 482 аеропорти, 135 з яких мають державне значення. Пекін є вузловим пунктом в мережі

міжнародних авіаліній, які також проходять через Шанхай, Гуанчжоу, Урумчі, Далянь, Куньмін, Сяомень. Надалі вони простягаються в східному, західному та південному напрямках до Японії, Північної Америки, Середнього Сходу, Європи, Південної та Південно-Східної Азії та Австралії.

Важливу роль в міжнародних авіаперевезеннях відіграє Гонконг. Крім наявного високорозвиненого контейнерного порту та міжнародного аеропорту, що займає другу-третю позиції в світі за обсягом авіавантажів, Гонконг характеризується динамічним розвитком в якості міжнародного логістичного центру. Його перевагами є присутність на ринку потужних логістичних компаній, значний досвід і відпрацьована методика організації вантажопотоків та розвинена інфраструктура. Щорічні витрати на логістику в Гонконзі становлять близько 13 % ВВП. [1]

Проте, поки що логістичний ринок Китаю в цілому значно відстає від світових стандартів і технологій. Впровадження сучасних логістичних технологій, а також сама система дистрибуції та доставки не є високоефективною. Середній період зберігання сировини на обробних підприємствах КНР становить 20 діб, готової сировини – 50, запасів торгівельних підприємств – 34 доби. [2] Пошкодження товарів при зберіганні та дистрибуції перевищує 2 %. В той же час частка витрат на транспортно-логістичні операції коливається від 17 до 34 % ВВП, що свідчить про значний попит на логістичні послуги і водночас про значну долю логістичних витрат в собівартості китайської продукції, яка інколи досягає 90 %.

Розвиток логістичних послуг КНР стримують також наявність політичних негараздів. Важливою проблемою на транспортних коридорах, що з'єднують Китай з азійськими країнами став транзит наркотичних виробів. Географія контрабанди наркотиків охоплює кордон Китаю з Казахстаном та ділянку на південному-заході країни, яка межує із так званим «Золотим трикутником», до якого входять Таїланд, Бірма і Лаос. В прикордонних районах, розташованих в Південно-Західному та Північно-Східному Китаї строго проводиться «двосторонній огляд», метою якого є затримка як наркотиків, так і хімікатів, що є потенційною наркотичною сировиною. Відомствами Китаю спільно з підрозділом ООН по боротьбі з наркотиками та відомствами деяких інших країн було створено міжнародну систему імпортно-експортного огляду, що сприяє вирішенню даної проблеми. Ще однією проблемною точкою у логістичних зв'язках Китаю є Малаккська протока. В економічному плані це один з найважливіших морських шляхів світу, через який в рік проходить понад 50 тис. кораблів, що обслуговують одну п'яту морського товарообороту. Він в першу чергу з'єднує Китай з Індією та Індонезією, а також через нього надходить більшість вантажів з Європи, Африки та Південної Азії. В районі каналу Філіпс біля узбережжя Сінгапуру, довжиною 805 км, ширина протоки складає всього 2,5 км, що є найвужчим місцем на маршрутах транспортування нафти в світі. Всі ці фактори вплинули на

розвиток піратства і посилення дій терористів в даному районі. Постала загроза підтоплення наймілкішої ділянки протоки, глибина якої ледве досягає 25 м, що може паралізувати усю транспортну артерію і матиме колосальний руйнівний ефект для всієї світової торгівлі. Ще однією географічною перепорою є лісові пожежі на острові Суматра, які призводять до задимлення і зниження видимості до 200 м. Це в свою чергу викликає затримки судів та слугує додатковою перевагою для діяльності піратів. Для вирішення проблеми було запропоновано проект зменшення навантаження на протоку, фінансування якого взяв на себе Китай. Передбачається побудова каналу через перешийок Кра, що дозволить скоротити шлях з Африки та Азії до Тихого океану на 1000 км та відокремити території регіону, які населять сепаратистські мусульмани (Паттані). Китай також взяв участь у будівництві трубопроводу Близький Схід – Сінцзян в 2004 році, а також підтримав пропозицію Малайзії щодо прокладення локального нафтопроводу через перешийок для безпосереднього транспортування нафти з танкера на танкер.

З іншої сторони Китай залучений до проекту побудови залізнично-дорожнього транспортного коридору «Northern East-West Corridor» у напрямку США-КНР. Цей новий транспортний коридор, що проходитьиме через порти Євро-Арктичного регіону Баренцевого моря, зв'яже товаропотоки між Китаєм, через Росію із східним узбережжям США. Він бере початок з порту Бостон і проходитьиме по маршруту Північного коридору Трансасіатської залізнично-дорожньої магістралі (Петропавлівськ-Достик). Фактично «N.E.W. Corridor» є альтернативою південному морському коридору через Суецький канал. [3]

З початком перших економічних успіхів Китай створив крупний інфраструктурний проект – відродження Великого шовкового шляху, або Новий Шовковий шлях. З 1990-го по 2004 рік в КНР в рамках реалізації проекту була побудована Транскитайська автомагістраль від порту Люньюньган на узбережжі Жовтого моря до контрольно-пропускного пункту Хоргос, західна частина якого – прикордонне поселення Казахстану, а східна – містечко Ілі Казахського автономного району КНР. Протяжність магістралі становить 4393 км, а технічні можливості автобану дозволяють рух зі швидкістю 120 км/год., що скоротило автошлях від східних до західних кордонів країни від 15 днів до 50 годин.

В процесі будівництва Транскитайської автомагістралі питання про відродження Шовкового шляху вийшло на міжнародний рівень. Ще на початку 1990-х років був створений проект побудови комбінованої другої Трансєвразійської магістралі, що приблизно відповідала маршруту Великого Шовкового шляху. В 1993 р. в Брюсселі було підписано декларацію про побудову TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia), що повинен пройти через територію КНР, Киргизстану, Казахстану, Узбекистану, Туркменістану, Ірану, Туреччини, Грузії та України. В 1998 р. в баку пройшла конференція по відродженню Шовкового шляху, на якій була підписана угода про міжнародний

транспорт по розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія, до якого приєдналися 32 країни. З 1993 по 2002 рік ЄС профінансувало 46 проектів, але після терактів 11 вересня 2001 р. вони були віднесені до розряду другорядних. В зв'язку з цим відкрились нові можливості для Китаю.

Другий етап розпочався з побудови двох автотрас через пустелю Такла-Макан і характеризувався транспортним та економічним розвитком Сіньцзян-Уйгурського автономного округу Китаю. Перша траса, що починається в м. Луньань в північній частині пустелі і веде до уїзду Мінфен на півдні, була здана в експлуатацію в 1995 році і має протяжність 553 км. Друга – з'єднує місто Хатан на півдні з містом Арал на півночі пустелі і має протяжність 432,5 км відкрита в 2007 році. Всього було заплановано 12 швидкісний автомобільних доріг Третій етап передбачає залучення величезних китайських інвестицій в будівництво доріг Центральної Азії та Близького Сходу. Інвестиційна модель передбачає побудову міжнародного транзитного коридору «Західний Китай-Західна Європа» протяжністю 8445 км, чверть якого пройде по території Казахстану і відкриє також вихід до країн південної Азії через Узбекистан і Киргизстан.

Важливо зазначити, що центрально-азійські транзитні магістралі безпосередньо поєднують інтереси Китаю з інтересами Росії, США та Європейського Союзу. В першу чергу в гео економічному аспекті – відкритті доступу до енергоносіїв Центральної Азії. Для таких стратегічних поставок необхідне залізнично-дорожнє сполучення. На сьогоднішній день між Китаєм та Центральною Азією існує лише один залізнично-дорожній транспортний перехід – Достик-Алашанькоу.

Висновки. Отже, сучасні проекти і подальший розвиток транспортної інфраструктури КНР сприятимуть не лише відродженню «Великого Китаю», а й його становленню як потужного експортера логістичних послуг, зокрема:

- Китай отримає вихід на широкий простір в центрі Азії, звідки потоки китайських товарів можуть бути направлені в усі країни континенту, зокрема до головного партнера КНР – Європейського Союзу, а також стане можливим імпорт устаткування та сучасних технологій з Європи.
- Казахстан, Узбекистан, Туркменістан стануть важливими постачальниками нафти, газу та іншої сировини й матеріалів.
- Для Китаю відкриється перспектива отримання великих прибутків за рахунок транзиту товарів до Європи з Японії, Кореї та інших країн Південно-Східної Азії. Слід зауважити, що вартість транспортування одного контейнеру з Південної Кореї чи Японії до Центральної Європи складає 1550 – 1750 \$.
- Китай отримає можливість покращити транспортно-логістичне забезпечення розвитку економіки та зовнішньоекономічних зв'язків його північно-західних та північних регіонів

- В 11 провінціях КНР, через які проходить «Шовковий шлях», вздовж магістралі планується побудова підприємств по видобутку і переробці природних ресурсів, нафто – й газопроводів, а також ліній сучасного зв'язку та системи логістичних центрів, що сприятиме інтеграції внутрішніх районів в світогосподарські зв'язки.

1. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. Пос. – К.: Центр учбової літератури, 2008.
2. Китайская логистика – мощный рычаг управления рынком // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=255>
3. Транспортные коридоры // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.morinfocenter.ru/smp.asp>