

УДК 339.9
Власенко Л. В.,
старший викладач, аспірант,

Запорізький інститут економіки та
інформаційних технологій (ЗІЕІТ),
Запоріжжя, Україна,
e-mail: l.vlasenko@econom,zp.ua

Скляр Н. М., канд. екон. наук,
старший викладач,

Донецький інститут економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського,
Кривий Ріг, Україна,
e-mail: test20@ukr.net

Власюк Т. О., канд. екон. наук,

начальник відділу навчально-наукового та
методичного забезпечення Інституту вищих
керівних кадрів Національної Академії
державного управління (ІВКК НАДУ) при
Президентові України,
м. Київ, Україна,
e-mail: vlasiukt@gmail.com

ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ КНР У РОЗВИТКУ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ ТА МОРСЬКОЇ СКЛАДОВОЇ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

UDC 339.9
Vlasenko L. V.,
Senior lecturer, Postgraduate,

Zaporizhzhia Institute of Economics and
Information Technologies,
Zaporizhzhia, Ukraine,
e-mail: l.vlasenko@econom,zp.ua

Skliar N. M.,
Candidate of Economic Sciences,

Donetsk National University
of Economics and Trade
named after Mykhailo Tugan-Baranovsky,
Kryvyi Rih, Ukraine,
e-mail: test20@ukr.net

Vlasiuk T. O.,
Candidate of Economic Sciences,

Institute for In-Service Training of Senior
Executives of the National Academy
for Public Administration under the
President of Ukraine,
Kyiv, Ukraine,
e-mail: vlasiukt@gmail.com

IMPLEMENTATION OF PRC EXPERIENCE IN SEA TRADE POLICY AND DEVELOPMENT OF COASTAL REGIONS

Мета. Вивчення зовнішньоторговельної політики КНР та її морської складової, обґрунтування необхідності модернізації форм та методів співпраці на прикладі приморських регіонів, визначення дійсного рівня зовнішньоекономічного, зокрема торговельного співробітництва між приморськими регіонами України та провінціями і містами КНР.

Методи. При написанні статті використано методи економічного моделювання (для обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку українсько-китайської зовнішньої торгівлі), зокрема методи економіко-математичного аналізу міжнародних відносин, дослідження динаміки статистичних показників зовнішньоекономічної активності України та КНР на державному та місцевому рівнях; використані аналітичні показники оцінки зовнішньої торгівлі.

Результати. *Морська політика має для КНР пріоритетне значення як ключовий елемент забезпечення зовнішньої торгівлі. Значення морських перевезень критично як для просування китайських експортних товарів на зовнішні ринки, так і для безперервного постачання китайської економіки сировинними ресурсами. Аналіз обсягів торгівлі приморських регіонів України з КНР свідчить про те, що їх потенціал використовується не повною мірою. 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». Довгостроковою метою співпраці України і КНР має стати створення зони вільної торгівлі у приморських містах, структурні реформи, перехід на інноваційні шляхи розвитку і вдосконалення інституційної бази двосторонніх взаємозв'язків.*

Ключові слова: *морська політика КНР, приморські регіони, Новий Шовковий шлях, українсько-китайська торгівля.*

Постановка проблеми. Україна одна з найбільших країн Східної Європи з великим економічним потенціалом. Безумовними перевагами України є географічне положення, вихід до Чорного моря та статус транзитної зони між Західною Європою та Азією. Україна лишається однією з небагатьох великих країн на євразійському континенті, які досі не увійшли до інтеграційних економічних формувань або військово-політичних блоків. Це надає Україні унікальну можливість стати відкритою зоною з використанням свого економічного та транзитно-транспортного потенціалу при співпраці з усіма країнами світу.

Стрімке зростання світової торгівлі, глобальні інтеграційні процеси, інтенсифікація співпраці між Європою та Азією вимагає концептуалізації дійсних форм міжнародного, транскордонного та інтеррегіонального співробітництва України не тільки з країнами Європейського Союзу, але і з Східними партнерами, передусім, з Китайською Народною Республікою.

Важливим складником співробітництва, насамперед, в торговельній сфері є використання потенціалу приморських регіонів. Україні необхідно визначити своє місце у діючій зовнішньоторговельній політиці КНР і глобальних інфраструктурних проектах, метою яких є об'єднання Європи та Китаю єдиним транспортним коридором. Також необхідно зауважити на тому, що економічна, політична та культурна співпраця з КНР може мати як позитивні, так і негативні наслідки для економічної безпеки держави та подальшої інтеграції України у Європейську спільноту. Цим зумовлена актуальність теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми двостороннього співробітництва між Україною та КНР досліджувалися А. Філіпенком, Н. Фомічовою, І. Погореловою, Ю. Курнишовою, Н. Гончар, В. Жлуктенком; китайськими вченими Ван Пенем, Чжоу Лі, Яо Пейшенем. Особливості зовнішньоторговельної стратегії та політики КНР вивчали: Ван Сюе Цзюнь, А. Данильченко, Дін Жуджунь, М. Ковальов, М. Кононенко, В. Король, В. Новик, О. Олійник, А. Петиненко, Ху Цзунь Жун, Чень Цзюнь, О. Шайда. Морську політику КНР досліджували: Лі Гуаньцзюнь, І Кан, Чжан Чжифень. Серед вітчизняних вчених взаємозв'язок між геополітикою, геоеконікою та розвитком інтеррегіонального співробітництва вивчала Т. Старобуд-Підберезна. Розвиток міжнародного інтеррегіонального співробітництва України досліджували: Бабінова О., С. Біла, В. Величко, Р. Енверов, Я. Жаліло, Кравець В., Ю. Макогон, Мокій А., О. Рогоч, В. Скрипник. Конкретні аспекти співробітництва регіонів України з КНР вивчали: А. Мокій та С. Цвілій. Транзитно-логістична функція регіонів України в торгівлі з КНР була предметом вивчення В. Загребельного, інфраструктурний потенціал Причорноморського економічного району досліджувала Н. Богомолова.

Мета статті. Вивчення зовнішньоторговельної політики КНР та її морської складової, обґрунтування необхідності модернізації форм та методів співпраці на прикладі приморських регіонів, визначення наявного рівня зовнішньоекономічного, зокрема торговельного співробітництва між приморськими регіонами України та провінціями і містами КНР, аналіз розвитку партнерства та перспектив участі регіонів України у реалізації мегарегіонального інфраструктурного проекту «Нового Шовкового шляху».

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним із сучасних центрів та потенційним «гравітаційним полем» Євразійського мегарегіону є Китайська Народна Республіка (далі – КНР) – лідер за темпами економічного розвитку серед країн Азійського регіону. Так, 2010 року за рівнем номінального ВВП КНР вперше випередила Японію, зайнявши друге місце в світі після США. Китай продемонстрував безпрецедентну стійкість до світової економічної кризи 2008–2009 рр. (темпи зростання реального ВВП КНР 2008 р. склали 9,6%, 2009 р. – 9,2%). Зважаючи на те, що впродовж 2010–2015 рр. середньорічні темпи зростання ВВП у КНР становили 13,76%, у США – 3,72%. Збереження такої тенденції дозволяє припустити, що частка ВВП КНР у глобальній економіці до 2020 р. зросте до 20%. Присутність КНР на глобальних ринках постійно зростає, а частка КНР у глобальній торгівлі збільшилася з 0,75% 1948 р. до 12% 2015 р., складаючи приблизно 4 трлн доларів США [1].

Отже, Китай є одним із безумовних світових економічних та політичних лідерів, активним учасником глобальних об'єднань, вплив якого із часом буде постійно зростати. КНР є провідним торговельним партнером України серед країн Азії. 2015 року обсяг ЗТО між Україною та КНР (без врахування торгівлі послугами) склав 8,08 млрд доларів США, або 28,5% обсягу ЗТО України з країнами Азійського регіону (17,26% експорту України до країн Азії; 48,84% імпорту з країн Азії до України), що на 21,24% більше, ніж загальний торговельний оборот з Турецькою Республікою (4,86 млрд доларів США), яка посідає друге місце серед азійських країн-партнерів України 2015 р. [2].

КНР залишається одним з найбільших торговельних партнерів України не лише серед країн Азії, але загалом у Азійсько-Тихоокеанському регіоні (далі – АТР). Додатковим чинником важливості торгівлі з АТР є те, що до нього відноситься і РФ, яка станом на 2015 р. залишається найбільшим торговельним партнером України у світі. Аналіз торгівлі з країнами АТР допоможе перевірити гіпотезу, чи спроможна торгівля з КНР та іншими партнерами з Південно-Східної Азії стати альтернативою торгівлі з РФ, обсяги якої значно скоротилися протягом 2014–2015 рр. через політичний та територіальний конфлікт. При цьому треба акцентувати подолання дійсних негативних аспектів співпраці з КНР, уникнення жорсткої конкуренції та розробку стратегічних взаємовигідних напрямів співробітництва.

Аналіз зовнішньоторговельної політики КНР та її окремих складових доводить, що домінантою, яка визначає вид торговельної стратегії та геополітичної доктрини цієї держави є залежність від імпорту сировини, насамперед, енергоносіїв. Головною метою КНР є встановлення контролю над джерелами постачання сировини через придбання іноземних компаній або прямі контракти та концесії на розробку природних ресурсів підприємствами КНР. Сучасна географія придбання китайськими інвесторами зарубіжних сировинних компаній охоплює всі п'ять континентів планети. Альтернативним засобом досягнення енергетичної безпеки є вироблена китайським урядом та приватними фірмами практика довгострокових закупівель великих об'ємів сировини [3, с. 94].

Особливо актуальною проблемою є забезпечення стабільного постачання нафти. Перетворення Китаю на першого у світі виробника та експортера, постійно зростаючі темпи економіки та прагнення усунути відсталість центральних та

західних регіонів різко збільшили потреби у енергоресурсах. Хоча Китай є одним із лідерів серед країн-виробників нафти (211,4 млн т на рік, 4 місце після Саудівської Аравії, США та Росії) [5] – цього недостатньо для того, щоб задовольнити постійно зростаючі потреби китайської економіки.

Упродовж 1990–2000 рр., проблема дефіциту енергоресурсів постійно зростала. 1993 р. Китай став нетто-імпортером нафти, а наприкінці 90-х рр. доля імпорту, необхідного для задоволення внутрішніх потреб у нафті, досягла 20%. Реакцією на енергозалежність, яка зростає став перехід до політики «Виходу за межі», що передбачає участь китайських інвесторів в освоєнні родовищ нафти, зокрема за кордонами КНР. Для цього активні китайські державні та приватні нафтові компанії (зокрема Китайська національна компанія морських нафторозробок, СНООС) почали масштабну інвестиційну експансію за кордоном, головним чином у країнах Африки, Латинської Америки та Центральної Азії. Їх основні цілі: вкладення як у активні, так і у перспективні родовища нафти, посилення контролю над місцевими приватними нафтовими компаніями через участь у їх капіталі [4].

Проте, незважаючи на всі зусилля центральної влади, залежність Китаю від імпортової нафти продовжує постійно збільшуватися. У 2009 р. вперше обсяги імпорту нафти (203,8 млн т) перевищили її внутрішнє виробництво (189,0 млн т). Станом на кінець 2014 р. імпорт нафти досяг рекордних 308 млн т, що перетворило КНР на найбільшого імпортера нафти у світі [5].

Станом на 2015 р. головними постачальниками сирової нафти до Китаю є країни Близького та Середнього Сходу (52,4% від загального обсягу імпорту нафти до КНР), зокрема Саудівська Аравія (15,5%), Оман (10,4%), Ірак (9,4%), Іран (8%), Кувейт (4,2%) [1]. Це створює додатковий виклик безпеці Китаю як на економічному, так і на геополітичному рівні, адже головним каналом постачання як енергоресурсів, так й інших товарів з Близького Сходу, Африки та Південної Америки для КНР є саме морські перевезення. Отже, єдиним альтернативним каналом отримання цього критично важливого для підтримки зростання китайської економіки енергоресурсу є Російська Федерація (12,8%) [1; 5].

Незважаючи на прагнення Китаю реалізувати стратегію «Виходу за межі» у Росії, федеральні структури обережно ставляться до допуску китайських інвесторів до російського паливного-енергетичного комплексу, оскільки теперішня ситуація задовольняє політичні інтереси Росії, надаючи об'єктивні переговорні переваги у дипломатичних відносинах з КНР. З іншого боку, зростаючі геополітичні амбіції РФ непокоять китайську еліту, тому залежність від прямого імпорту енергоресурсів з цієї країни є неприйнятною для Уряду КНР.

Таким чином, єдиним шляхом забезпечити як економічну, так і національну безпеку для Китаю лишається посилення контролю над морськими шляхами.

Китай – найбільша континентально-морська держава Азії. Значна протяжність берегової лінії Китаю (14500 км або 1,2% від світової) [5], експортна орієнтація китайської економіки та її зростаюча залежність від зовнішньої торгівлі, насамперед, від імпорту сировини, активний розвиток галузей народного господарства, пов'язаних з морською діяльністю – всі ці обставини зумовили важливість «морського» фактору серед чинників піднесення Китаю як великої держави.

Для Китаю морська стратегія має пріоритетне значення, насамперед, як ключовий елемент забезпечення зовнішньої торгівлі. Близько 90% обсягу перевезень зовнішньоторговельних вантажів у Китаї здійснюється водним транспортом (85% морським, 25% річковим) [5].

Розвиток китайської економіки, зростання інтенсивності транспортних перевезень морськими та річковими шляхами, інтенсифікація освоєння морських ресурсів та стратегічні інтереси Китаю у світовому океані закріплюють доктрину «Тихоокеанське століття», яка була висунута провідними економістами після успішних реформ, проведених країнами Східної Азії, а саме: Японією, Республікою Корея, Тайванем та Малайзією [4]. Таким чином, морська стратегія Китаю та її реалізація має суттєве значення не тільки для вітчизняної економіки КНР, але й у глобальних масштабах.

Пріоритетне значення морської діяльності для розвитку Китаю ілюструє і адміністративний устрій КНР, загально визнаний поділ території цієї країни на три окремих меридіональних пояси: Східний (Приморський), Центральний, Західний [4; 6]. Хоча такий поділ є неофіційним – уряд КНР не визнає економічні або політичні системи, які передбачають існування «більш ніж одного Китаю» – його важливість підтверджена існуванням економіко-соціальних планів розвитку цих трьох мегарегіонів, розроблених з урахуванням історичних особливостей їх розвитку, рівня життя, потенціалу місцевого населення та сучасного стану їх економіки.

Протягом останніх років китайським урядом було ухвалено три глобальні програми регіонального розвитку, які відповідають концепції поділу Китаю на окремі макрорегіони:

1) «Відродження Центрального Китаю» (ухвалено у 2004 р., план включає розвиток 6 провінцій центрального Китаю);

2) «Ревіталізація старопромислових регіонів» (2003 р., відродження та модернізація старих індустриальних регіонів провінцій Хейлунцзян, Гірін, Ляонін);

3) «Розвиток Західного Китаю» (1999 р., розвиток інфраструктури та залучення іноземних інвестицій до найбільших за площею 6 провінцій та 5 автономних регіонів Західного Китаю) [7].

Кінцевою метою цих програм економічного розвитку є побудова «Гармонійного суспільства», вирівнювання соціально-економічних показників регіонів, досягнення більш рівномірного розпорощення іноземних інвестицій, передача технологій та розвиток інфраструктури відсталих регіонів Центрального та Західного Китаю, підвищення внутрішнього попиту як на вітчизняні, так і на іноземні товари.

Зважаючи на те, що саме Південно-східний Китай історично був найбільш розвиненим регіоном країни як у економічному, так і у соціально-культурному відношенні, економічні реформи останніх десятиріч ще більше закріпили за містами та метрополійними регіонами східного Китаю позиції лідерів.

Однією з головних причин випереджаючого розвитку саме провінцій Південно-східного Китаю – вихід до моря або наявність великих річок. Вихід до моря мають 13 регіонів КНР: 9 провінцій (Гуандун, Цзянсу, Шаньдун, Чжецзян, Хебей, Ляонін, Фуцзянь, Хайнань), 2 міста центрального підпорядкування (далі МЦП) (Шанхай, Тяньцзінь) – найбільші метрополійні регіони світу, 1 автономний район (далі – АР), (Гуансі), 2 спеціальні адміністративні райони (далі – САР) (Гонконг, Макао) з загальним населенням 595 млн, що складає приблизно 44% від населення країни. Приморські регіони і є лідерами із залучення іноземних інвестицій та здійснення ринкових перетворень, адже виробляють 58,61% ВВП Китаю станом на 2013 р. (табл. 1).

Таблиця 1 – Адміністративний поділ приморських регіонів КНР

№	Назва регіону	Адміністративний статус	Населення, 2013 рік, млн чол.	%	Номінальний ВВП, 2013 рік, млрд доларів США	%
1.	Гуандун	Провінція	106,44	7,86	1103,61	10,65
2.	Цзянсу	Провінція	79,39	5,86	1059,59	10,23
3.	Шаньдун	Провінція	97,33	7,19	967,42	9,34
4.	Чжецзян	Провінція	54,98	4,06	653,67	6,31
5.	Хебей	Провінція	73,33	5,42	478,95	4,62
6.	Ляонін	Провінція	43,9	3,24	466,02	4,5
7.	Фуцзянь	Провінція	37,74	2,79	391,61	3,78
8.	Хайнань	Провінція	8,95	0,66	56,99	0,55
9.	Шанхай	МПП	24,15	1,78	383,55	3,7
10.	Тяньцзінь	МПП	14,72	1,09	255,95	2,47
11.	Гуансі	АР	47,19	3,49	255,14	2,46
12.	Всі приморські регіони (крім Гонгконгу та Макао)	–	588,12	43,43	6072,5	58,61
13.	КНР загалом	–	1354	100	10361,12	100
14.	Гонконг	САР	7,2	–	412,3	–
15.	Макао	САР	0,5	–	80,76	–

Примітка. Розроблено авторами на основі [5].

Окрім перелічених територій КНР, які мають прямий вихід до моря, приморськими вважаються також регіони Східного та Північно-Східного Китаю, які тісно пов'язані економічно та, що важливіше, на їх території розташовані великі порти, наприклад, Цзюцзян, які можуть обслуговувати морські та океанічні вантажні судна без здійснення проміжних технічних операцій.

Картографічна та Географічна Інформаційна Спілка (далі – КГІС) вважає морськими та прибережними регіонами КНР 11 провінцій, 4 міста прямого підпорядкування та частину (5 префектур) автономного району Внутрішня Монголія [8]. За класифікацією КГІС морські та прибережні регіони Китаю розділені на чотири частини: Південний Схід, Басейн р. Янцзи, Затока Бохайвань, Північний Схід (рис. 1). Цей поділ зроблений на основі економічних зв'язків та розташування річкових портів і не прив'язаний до офіційного адміністративно-територіального устрою Китаю. Так, до району Басейну р. Янцзи включено частини провінцій Цзянсі, Хунань, Хубей, Сичуань, а до району Північний Сходу – частина автономного району Внутрішня Монголія.



Рисунок 1 – Приморські регіони КНР

Примітка. Розроблено авторами на основі [8].

Загальна кількість морських та річкових портів у КНР перевищує 2000, з них 130 постійно відкриті для іноземних суден. Станом на 2015 р. найбільшими відкритими портами Китаю є: Бейхай, Далянь, Даньдун, Фучжоу, Гуанчжоу, Хайкоу, Ханькоу, Хуаньпу, Цзюцзян, Ляньюньган, Нанкін, Наньтун, Нінбо, Ціндао, Ціньхуандао, Жичжао, Санья, Шанхай, Шаньтоу, Шеньчжень, Тяньцзінь, Вейхай, Веньчжоу, Сямень, Янчжоу, Яньтай, Чжаньцзян. До цього переліку включені як безпосередньо морські порти, так і ті, які можуть обслуговувати морські судна без здійснення додаткових проміжних операцій [1; 5; 9].

Китай є світовим лідером зі здійснення морських перевезень та обслуговування морського транспорту. На цю країну припадає 26,74% загального обсягу світових перевезень, що складає 174,08 млн од. стандартних контейнерів (у двадцятифунтовому еквіваленті, TEU) [9], (табл. 2).

Таблиця 2 – Найбільші морські порти КНР, 2014 р.

№	Назва порту	Адміністративний устрій	Вантажообіг стандартних контейнерів (TEU), млн од./рік	Частка перевезень у КНР, %	Частка світових перевезень, %
1.	Шанхай	МПП	33,62	19,31	5,16
2.	Шеньчжень	Провінція Гуандун	23,28	13,37	3,58
3.	Нінбо-Чжоушань	Провінція Чжецзян	17,35	9,97	2,66
4.	Ціндао	Провінція, Шаньдун	15,52	8,92	2,38
5.	Гуанчжоу	Провінція Гуандун	15,31	8,79	2,35
6.	Тяньцзінь	МПП	13,01	7,47	2
7.	Далянь	Провінція Ляонін	10,86	6,24	1,67
8.	Сямень	Провінція Фуцзянь	8,01	4,6	1,23
9.	КНР загалом	–	174,08	100	26,74
10.	Всі країни світу	–	651,099	–	100

Примітка. Розроблено авторами на основі [5; 9].

На території КНР розташовано САР Гонконг, обсяг морських перевезень якого 2014 р. склав 22,35 млн од. стандартних контейнерів (3,43% загальних світових перевезень) [9].

Проблемою контейнерних морських перевезень є недостатній розвиток логістичних послуг. Так, значна частина контейнерів іноземних імпортерів складається безпосередньо у портах прибуття, а не обслуговується логістичними посередниками, що спричиняє високий рівень ушкодження та втрати вантажів. Спостерігається також недостатньо ефективна координація роботи морських та річкових портів з залізничним транспортом.

Головним господарюючим суб'єктом та джерелом фінансування китайського морського транспорту та розвитку інфраструктури портів лишається держава. Проте це не заважає притоку приватних інвестицій, оскільки саме присутність держави у реалізації транспортних проектів сигналізує приватним інвесторам про перспективні «точки зростання». Таке партнерство держави та приватного бізнесу мінімізує інвестиційні ризики.

Таким чином, приморські регіони, які називають «воротами нації до зовнішнього світу», мають особливе значення в контексті реалізації зовнішньоторговельної політики КНР. Завдяки своєму географічному положенню та розвинутій транспортній інфраструктурі, вони замикають на собі важливіші економічні потоки: експортні, імпорتنі та транзитні.

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 серед чинників піднесення КНР як великої держави [10].

Для максимальної реалізації зовнішньоторговельного потенціалу, з урахуванням інструментів морської політики, Китай розпочав амбіційний мегарегіональний інфраструктурний проект «Новий Шовковий шлях». Ідея «відновлення історичного Шовкового шляху» вперше запропонована на міжнародній конференції в Баку 7–8 вересня 1998 р., під час якої підписана «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія» та Технічні додатки до неї. Цей документ започаткував важливий інституційний механізм сприяння розвитку та регулюванню міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, включаючи транзитні перевезення, координацію і гармонізацію транспортної політики у східному напрямі [4; 10].

Згідно з масштабною ідеєю китайського керівництва, «новий Шовковий шлях» має пройти через 18 євразійських країн з чисельністю населення близько 3 млрд. При цьому проект передбачає формування нових способів гео економічної взаємодії при створенні транспортних та енергетичних коридорів. За оцінками експертів китайські інвестиції у цей проект можуть перевищити 40 млрд доларів США [10].

Майбутня система Пан'європейських транспортних коридорів охопить значну частину території України, зокрема Західний, Придніпровський і, особливо, Приморський регіони. Для України приєднання до нового Шовкового шляху є відновленням історичної функції сполучної ланки між Китаєм та Європою, повернення до якої може не тільки оптимізувати зовнішньоекономічну співпрацю з КНР, але й позитивно вплинути на євроінтеграційні перспективи.

Отже, складовою вітчизняної політики співробітництва з КНР обов'язково мають бути такі заходи, які направлені на розвиток співробітництва у сфері морської діяльності. При цьому таке співробітництво може бути перспективним не тільки з точки зору реалізації конкурентного потенціалу України як морської держави, але й як

шлях запозичення та імплементації китайського досвіду морської політики та реалізації проектів розвитку приморських регіонів.

До приморських регіонів належать одиниці адміністративного поділу України, які мають прямий вихід до моря та морські порти: Автономна Республіка Крим, місто зі спеціальним статусом Севастополь, Донецька, Запорізька, Миколаївська, Одеська, Херсонська області.

Проаналізуємо існуючий стан взаємодії між цими регіонами та КНР, розглянувши динаміку абсолютних показників зовнішньої торгівлі (табл. 3).

Таблиця 3 – Абсолютні показники зовнішньої торгівлі між приморськими регіонами України та КНР 2006–2014 рр., млрд доларів США

Показник/роки	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Експорт	0,1	0,06	0,05	0,69	0,14	0,09	0,12	0,24	0,15
Імпорт	1,01	1,31	2,48	1,09	1,84	2,18	2,65	2,41	0,88
ЗТО	1,11	1,37	2,53	1,78	1,98	2,27	2,77	2,65	1,03
Сальдо	-0,91	-1,25	-2,43	-0,4	-1,7	-2,09	-2,53	-2,17	-0,73

Примітка. Розроблено авторами на основі [2].

Аналіз наведених в таблиці 3 даних свідчить про те, що приморські регіони не мають належного значення у співпраці з КНР. Так, 2014 р. обсяг торгівлі приморських регіонів з Китаєм склав лише 0,15 млрд доларів США (5,7 % загального обсягу експорту товарів) та 0,88 млрд доларів США (16,43 % загального обсягу імпорту товарів). Звернемо увагу на той факт, що впродовж останніх років динаміка зовнішньої торгівлі різноспрямоване змінюється, проте сальдо торгівлі залишається негативним. Динаміку зміни показників зовнішньої торгівлі приморських регіонів з КНР наведено у таблиці 4.

Таблиця 4 – Частка окремих груп регіонів України у експорті та імпорті товарів до КНР, 2006-2014 рр., %

№	Рік/група регіонів	Прикордонні		Континентальні		Приморські	
		Частка експорту, %	Частка імпорту, %	Частка експорту, %	Частка імпорту, %	Частка експорту, %	Частка імпорту, %
1.	2006	53,37	43,5	28,07	12,8	18,55	43,71
2.	2007	33,5	84,3	52,52	4,13	13,98	11,57
3.	2008	12,06	41,89	78,73	13,37	9,21	44,74
4.	2009	14,19	47,84	31,29	11,89	54,52	40,27
5.	2010	10,29	48,24	78,75	12,1	10,97	39,66
6.	2011	12,14	49,94	83,68	15,09	4,18	34,96
7.	2012	10,68	54,07	82,35	12,14	6,98	33,79
8.	2013	23,94	57,56	67,42	11,83	8,64	30,61
9.	2014	28,71	69,63	65,59	13,94	5,7	16,43

Примітка. Розроблено авторами на основі [2].

З огляду на те, що багатогранний потенціал приморських регіонів та постійно зростаючу потребу КНР в імпорті ресурсів, такі обсяги торгівлі не можна вважати задовільними. Водночас аналіз договірної бази інтеррегіонального 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 документа, Хубей та м. Чунцін – 3, приморські провінції Тяньцзінь, Хейлуцзян, Чжецзян та м. Хайкоу – по 2 документа [5].

Недостатній рівень співпраці приморських регіонів України та КНР є наслідком недосконалої вітчизняної зовнішньоторговельної політики, пасивності у розбудові українсько-китайських відносин, недостатньої активності у приєднанні до ініціатив та окремих програм проекту «Нового шовкового шляху», відсутності «китайського вектору» у зовнішньоекономічному розвитку нашої держави. За таких умов органам державного управління доцільно переглянути як дійсні форми та пріоритети співпраці з КНР, так і власні концепції регіонального розвитку.

Висновки. Морська політика має для КНР пріоритетне значення, передовсім, як ключовий елемент забезпечення зовнішньої торгівлі. Роль морських перевезень критична як для просування китайських експортних товарів на зовнішні ринки, так і для безперерйного постачання сировинних ресурсів для китайської економіки: морським шляхом до Китаю надходить близько 99% руд чорних металів та 95% імпортої нафти. За таких умов особливого значення для розвитку двосторонніх торговельних відносин України і КНР та їх транспортно-логістичної складової набуває інтеррегіональне співробітництво між приморськими регіонами.

Аналіз обсягів торгівлі Причорноморського економічного району з КНР свідчить про те, що його потенціал використовується не повною мірою. Привертає увагу той факт, що протягом останніх років сальдо торгівлі залишається негативним. Отже, доцільно активізувати інтеррегіональну співпрацю з окремими провінціями КНР, переглянути її стратегічні пріоритети, вжити заходів щодо вдосконалення торгово-економічних зв'язків в межах реалізації інфраструктурного мегарегіонального проекту «Новий Шовковий шлях».

Довгостроковою метою співпраці України і КНР має стати створення зони вільної торгівлі у приморських містах, структурні реформи, перехід на інноваційні шляхи розвитку, вдосконалення інституційної бази двосторонніх взаємозв'язків. Зважаючи на невизначений на даний час статус та подальший розвиток Донецької області, зростає значення Запорізької та Одеської областей як приморських регіонів, їх роль стає пріоритетною у форматі співпраці України і КНР з розбудови «Нового Шовкового шляху».

Список літератури/References

1. Офіційний сайт “International trade center”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trademap.org>
International Trade Center. Available at: <http://www.trademap.org>
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Данильченко А. Внешнеэкономическая стратегия государства в условиях глобализации мировой экономики: опыт Китайской Народной Республики / А. Данильченко, Д. Калинин, Ху Цзунь Жун // Журнал международного права и международных отношений. – 2008. – N 4. – С. 92-97.
Danil'chenko A, Kalinin D, Hu Chun-Rong (2008). *Vneshneekonomicheskaja strategija gosudarstva v uslovijah globalizacii mirovoj jekonomiki: opyt Kitajskoj Narodnoj Respubliki* [International economic strategy of the state in context of globalization of the world economy: Chinese experience]. *Zhurnal mezhdunarodnogo*

prava i mezhdunarodnyh otnoshenij [Journal of international law and international relations], no 4. pp. 92-97.

4. Мозиас П. Морское хозяйство Китая и перспективы сотрудничества с Россией. – В кн.: Общество и государство в Китае. 42-я научная конференция. М.: Восточная литература, 2012.

Mozias, P (2012). *Morskoe hozjajstvo Kitaja i perspektivy sotrudnichestva s Rossiej* [Sea economy of China and perspectives of cooperation with Russia]. *Obshhestvo i gosudarstvo v Kitae. 42-ja nauchnaja konferencija* [Society and state in China, 42 scientific conference]. Moscow, Vostochnaja literatura Publ.

5. Національне бюро статистики Китаю [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stats.gov.cn/english/>

National Bureau of Statistics of China. Available at: <http://www.stats.gov.cn/english/>

6. Міністерство громадянської адміністрації КНР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://xzqh.mca.gov.cn/map>

Ministry of Civil Affairs of the People's Republic of China. Available at: <http://xzqh.mca.gov.cn/map>

7. Чжан Чжифен. Открытые регионы Китая (Экономический обзор) // Вестник ТГУ. 2004.

Zhang Zhifeng (2004). *Otkrytye regiony Kitaja (Jekonomicheskij obzor)* [Open regions of China: an economic survey]. Tomsk, Vestnik TGU Publ.

8. Картографічна та Географічна Інформаційна Спілка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cartogis.org>

Cartography and Geographic Information Society. Available at: <http://www.cartogis.org>

9. Статистичне бюро торговельної групи World Shipping Council <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics>

World Shipping Council. Available at: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics>

10. Ли Гуаньцюнь. Стратегия «нитки жемчуга» в контексте морской политики КНР // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 25, Междунар. отношения и мировая политика. - 2011. - № 4. - С. 162-174.

Lee Guan-Qun (2005). *Strategija «nitki zhemchuga» v kontekste morskoj politiki KNR* [“String of Pearls” strategy in the context of PRC’s sea politics]. *Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaja politika* [International relations and global politics], no 4, pp. 162-174.

Дата надходження статті до редакції: 27. 09. 2016 р.

Objective. *The objective of the article is the research of PRC’s international policy and its sea component, justification of modernization of forms and methods of international cooperation on the basis of coastal regions, assessment of existing level of foreign economic and trade cooperation between coastal regions of Ukraine, provinces and cities of PRC.*

Methods. *This article was written by using methods of economic modeling (for outlining the priority areas of development of Ukraine-PRC bilateral trade), including methods of computer-aided economic-mathematical modeling, namely: research of dynamics of statistical indicators of external economic activity of Ukraine and PRC on the local and state levels. Analytical indicators were used for measuring external trade.*

Results. *PRC sea policy is a priority and key element of external trade. Ability to sustain sea transportation is a pivotal point of advancement for Chinese commodities on external markets and also a way to sustain Chinese economy by importing raw and energy materials. Analysis of trade between coastal regions of Ukraine and PRC demonstrates that potential of their cooperation is not utilized to its fullest. It is appropriate to optimize*

interregional cooperation with certain provinces of PRC, refocus strategic priorities, and utilize measures for improving economic ties in the context of realization of “New Silk Road” mega regional infrastructural project. Long-term mission of cooperation between Ukraine and PRC is creation of free trade areas in Ukraine’s coastal sea port cities, reorientation on innovation areas of cooperation with a foundation of improvement of institutional basis of bilateral cooperation.

Key words: *PRC sea policy, coastal regions, New Silk Road, Ukraine-PRC trade.*

Цель. *Изучение внешнеторговой политики КНР и ее морской составляющей, обоснование необходимости модернизации форм и методов сотрудничества на примере приморских регионов, определение существующего уровня внешнеэкономического, торгового сотрудничества между приморскими регионами Украины с провинциями и городами КНР.*

Методика. *При написании статьи были использованы методы экономического моделирования (для обоснования приоритетных направлений развития украино-китайской внешней торговли), в том числе методы экономико-математического анализа международных отношений, а именно: исследование динамики статистических показателей активности Украины и КНР на государственном и местном уровнях, так же использованы аналитические показатели оценки внешней торговли.*

Результаты. *Морская политика имеет для КНР приоритетное значение, в первую очередь, как ключевой элемент обеспечения внешней торговли. Значение морских перевозок критично как для продвижения китайских товаров на внешние рынки, так и для бесперебойного снабжения китайской экономики сырьевыми ресурсами. Анализ объемов торговли приморских регионов Украины и КНР свидетельствует о том, что их потенциал не использован в полной мере. Целесообразно оптимизировать интеррегиональное сотрудничество с отдельными провинциями КНР, пересмотреть стратегические приоритеты, применить меры для совершенствования экономических связей в рамках реализации инфраструктурного мегарегионального проекта «Новый Шелковый путь». Долгосрочной целью сотрудничества Украины и КНР должно стать создание зоны свободной торговли в приморских городах, структурные реформы, переход на инновационные пути развития и совершенствования институциональной базы двусторонних отношений.*

Ключевые слова: *морская политика КНР, приморские регионы, Новый Шелковый путь, украинско-китайская торговля.*