

ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»: МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ

Автори:

Василь Поворозник, старший економіст Міжнародного центру перспективних досліджень,

Вадим Перебийніс, радник голови Правління Міжнародного центру перспективних досліджень.

©2015 Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД)

У разі цитування обов'язкове посилання на МЦПД.

Дана публікація підготовлена Міжнародним центром перспективних досліджень (МЦПД) за підтримки Центру сучасного Китаю «ТЯНЬСЯ ЛИНК».

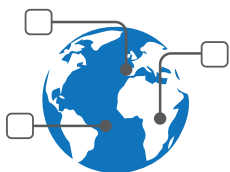
Забороняється відтворення та використання будь-якої частини цього дослідження у будь-якому форматі, включаючи графічний, електронний, копіювання чи використання в будь-який інший спосіб без відповідного посилання на оригінальне джерело. МЦПД висловлює особливу подяку представникам неурядових організацій, державних органів влади, незалежним експертам, а також представникам міжнародної донорської спільноти за участь в обговоренні та наданні порад під час підготовки цього документу.

ЗМІСТ

Історія та просування проекту «Один пояс – один шлях»	5
Роль та місце європейських держав	11
Поточний стан зовнішньоекономічних відносин України та Китаю.	15
Транзитно-логістичний потенціал України та проблеми залучення України	20
Перспективні та поточні напрямки співпраці між Україною та Китаєм	27

ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»: МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ

Великий шовковий шлях, що з'єднавав на початку нашої ери Китай та Європу, знову може з'явитися на карті світу. Для відродження легенди Китай запропонував світовій спільноті безпрецедентну по масштабності та амбітності ініціативу, яка об'єднує у світі понад 60 держав з населенням майже 4,4 млрд. чол. і сумарним ВВП 29% від світового.



Понад 60 держав



Майже 4,4 млрд. чоловік



**Майже 29% сумарне ВВП
від світового**

ВИМІР ШОВКОВОГО ШЛЯХУ

Китайська сторона вже заявила про виділення понад 40 млрд дол. США для реалізації масштабних інфраструктурних проектів. Сьогодні від розбудови нових транспортних коридорів за участю європейських держав залежить реалізація не лише їх транзитного потенціалу, а і стабілізація економіки регіонів у цілому за рахунок розвитку політичних та економічних механізмів співробітництва.

Україна має унікальний шанс приєднатися до цієї ініціативи та зробити внесок у створення нового економічного порядку в Європі, Азії та Африці. Зволікання з визначенням національних пріоритетів на даному напрямі може призвести до усунення її від прийняття стратегічних рішень щодо розбудови взаємовигідних регіональних відносин.

ІСТОРІЯ ТА ПРОСУВАННЯ ПРОЕКТУ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ»

Розмови про відродження найзнаменитішого із стародавніх торгових каналів планети велися давно, однак стратегія «Економічного пояса Великого Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху 21-го століття» (далі – ВШШ, Економічний пояс) під загальною назвою «Один пояс - один шлях» була оприлюднена керівництвом Китаю відносно недавно. 16 вересня 2013, виступаючи в Астані, Голова КНР Сі Цзіньпін висловив ідею створення «Економічного пояса Шовкового шляху» як нової форми поглиблення співробітництва Китаю, держав Центральної Азії, Росії та Європи, а у листопаді 2014-го року було оголошено про створення інвестиційного фонду у розмірі 40 млрд. доларів, кошти якого мають бути інвестовані в проекти розвитку наземного і морського «шовкових шляхів».

Представляючи свою концепцію, китайський лідер сформулював програму дій з п'яти пунктів:

1. посилення координації держав регіону в політичній області;
2. інтенсифікація будівництва єдиної дорожньої мережі;
3. розвиток торгівлі шляхом ліквідації торговельних бар'єрів, зниження витрат торгівлі та інвестицій, підвищення швидкості і якості економічних операцій в регіоні;
4. збільшення валютних потоків за рахунок переходу на розрахунки в національних валютах;
5. посилення ролі народної дипломатії, розширення прямих зв'язків між народами країн регіону.

Однак, передумови до оголошення ідеї ВШШ склалися в попереднє десятиліття. По суті, НШШ був однією із стратегічних цілей створення Шанхайської Організації Співробітництва (ШОС).

У ВШШ немає чітких географічних і часових рамок, цей проект має відкритий характер. У прийнятому наприкінці березня 2015 Державним комітетом у справах розвитку і реформ, Міністерством закордонних справ і Міністерством комерції КНР документі «Концепція та план дій щодо сприяння спільного будівництва «Економічного пояса Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху 21-го століття» йдеться про відкритість Китаю для роботи з усіма прихильниками ініціативи.

Крім того, в листопада 2014 року на спеціальному засіданні Центральної керівної групи КНР з фінансово-економічних питань Глава держави Сі Цзіньпін пообіцяв сприяти країнам, що входять в зони співробітництва, в будівництві об'єктів інфраструктури, включаючи транспортну мережу і об'єкти електропостачання.

Сьогодні в Пекіні зайняті скрупульозним вивченням реакції можливих партнерів і аналізом запропонованих конкретних проектів. Китай поки не поспішає з остаточним планом, однак оголошена стратегія поступово стає реальністю, створюються нові інституції: в КНР створені Азійський банк інфраструктурних інвестицій (АБІІ) і Фонд Шовкового шляху.

Про намір створити АБІІ, який за планами повинен бути відкритий до кінця 2015 року в китайській столиці, спочатку заявили представники 21 азіатської країни, підписавши відповідний меморандум у листопаді 2014 року. Статутний капітал банку визначений у 100 млрд доларів, а початковий акціонерний капітал - 50 млрд доларів. Захід не залишився осторонь: Франція, Фінляндія, Італія і Німеччина, а слідом за ними Великобританія і Австралія офіційно оголосили про те, що подали заявки на набуття статусу країн-засновників Азійського банку інфраструктурних інвестицій. Росія також заявила про участь в капіталі банку, рішення про її долю було ухвалено 14 квітня 2015 року. На сьогоднішній день в формуванні капіталу банку планують взяти участь близько 30 країн.

Фонд Шовкового шляху, за словами Сі Цзіньпіна, формується з китайських коштів (на основі валютних резервів, Китайської інвестиційної компанії, Китайського імпортно-експортного банку, Державного банку розвитку Китаю), які будуть використані для прямої підтримки будівництва Економічного пояса Шовкового шляху. Китай планує вкласти в цей фонд \$ 40 млрд. Крім того, КНР готова надати допомогу у підготовці 20 тис. фахівців протягом п'яти років для роботи з реалізації стратегії.

Сам факт оприлюднення Китаєм такої масштабної ініціативи дозволяє говорити про процеси серйозного оновлення регіональної і глобальної економічної політики КНР. Китаю стає занадто тісно в своїх географічних рамках, а протиріччя між зростаючими життєвими потребами мільярдного населення країни та її обмеженими природними ресурсами (в першу чергу це стосується питної води) у поєднанні з небаченими темпами економічного зростання спонукають до активних дій.

Активна політика Китаю, яка проводилась з кінця 1970-х дозволила йому збільшити вплив на світовій арені і поліпшити внутрішньоеконо-

мічну ситуацію. Однак на першому місці для керівництва країни незмінно залишається вирішення внутрішніх проблем КНР, тому зовнішня політика вибудовується відповідно до «внутрішніх» завдань.

У Китаї дуже гостро стоїть проблема нерозвиненості західних регіонів. Багаторічні спроби «підтягти» відстаючі райони до значно більш розвинутих східних провінцій успіху не мали, попередня програма розвитку виявилася занадто витратною і неефективною. Зате в стратегії Економічного пояса, що припускає повномасштабне залізничне будівництво, Захід з його цілком відчутними запасами корисних копалин, виглядає для Китаю набагато доступнішим і привабливішим.

Китайське керівництво серйозно налаштоване на реалізацію ВШШ. Будівництво Економічного пояса стало частиною розроблюваного плану «тринадцятої п'ятирічки» (2016-2020 рр.). Присутній цей проект і в актуальних політичних документах: Плані соціально-економічного розвитку на 2015 рік і Доповіді про роботу Уряду.

За деякими оцінками, на реалізацію ВШШ знадобиться близько 30 років. Надалі планується створення семи «поясів»: транспортного, енергетичного, торговельного, інформаційного, науково-технічного, аграрного та туристичного. Результатом може стати виникнення масштабної зони вільної торгівлі від північно-західних провінцій Китаю, Центральної Азії, до Центральної та Східної Європи. На шляху проекту проживає близько трьох мільярдів чоловік, що дає підстави говорити про мегапотенціал ринку, який може цей проект охопити.

Збільшення мережі зон вільної торгівлі з країнами-партнерами, які є основними для розвитку торговельних відносин Китаю у рамках ВШШ, відноситься до числа ключових пріоритетів китайського Уряду.

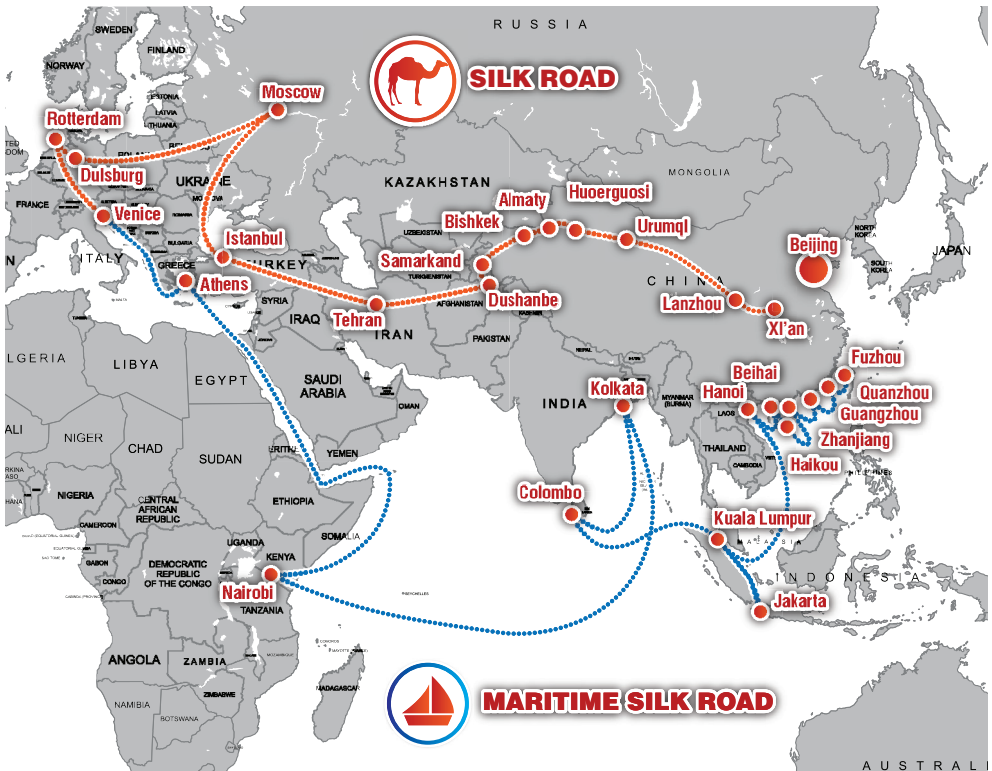
На сьогодні Китай уклав 14 ЗВТ з 22 державами, ведуться переговори щодо запровадження ЗВТ, зокрема, між Китаєм, Японією та Південною Кореєю, зі Шрі Ланкою, Всеохоплюючого регіонального економічного партнерства (RCEP) за участю 16 країн Асоціації держав Південно-Східної Азії.

Глобалізацію ЗВТ Китай розглядає як можливість підвищити рівень відкритості національної економіки та захисту власних торговельних інтересів, конкуренції у світі у цілому.

Такий підхід може свідчити про прагнення китайської сторони до створення сприятливих економічних умов для посилення своїх позицій у

світі та продовження динаміки зростання власного ВВП. Крім того, зміна торговельного порядку у світі може сприяти створенню нового економічного союзу у рамках ВШШ.

На даному етапі ключовим напрямком реалізації проекту є інфраструктурний. ВШШ передбачає декілька маршрутів із західних районів КНР в напрямку ключових центрів економічної активності в Європі і Південній Азії протяжністю від 8,5 до 11 тисяч кілометрів. Передбачається, що Північний маршрут пройде через територію Казахстану і Транссибірську магістраль. Морські маршрути задіють казахський порт Актау, а також порти у Каспійському морі (Махачкала, Баку), що забезпечують доступ в кавказький регіон, Туреччину і чорноморський басейн. Південні маршрути проходять через територію Киргизії, Узбекистану, Туркменістану, Ірану та Пакистану, забезпечуючи вихід до Індійського океану в районі Перської затоки.



ГЕОГРАФІЧНИЙ МАРШРУТ

ВШШ закладає фундамент для забезпечення прискореного розвитку західних районів Китаю шляхом перенесення в них виробництв з прибережних регіонів, а також розвитку супутніх виробництв та сфери послуг (логістичні центри, термінали) як в КНР, так і в державах Центральної Азії. Геополітичний вектор повертає Китаю статус «середньої держави», пов'язаної з рештою світу не тільки океанськими, а й сухопутними маршрутами.

Важливою складовою ВШШ стає розвиток енергетичної співпраці і у листопаді 2015 року Національна адміністрація Китаю (NEA) представила спеціальний енергетичний план, спрямований на розвиток діяльності з: видобутку та переробки вугілля, нафти, природного газу та інших традиційних видів енергії; використання гідравлічної, ядерної, вітрової та сонячної енергетики; запровадження нових енерготехнологій на місцях.

В центрі уваги будуть країни Центральної Азії, Середнього Сходу, Африки та Росія, де планується будівництво заводів з переробки палива, розвиток хімічних виробництв, технологічні дослідження, виробництво відповідного обладнання. Китай планує будівництво шести промислових зон у західному Китаї, Казахстані, пакистанському порті Гвадар, Середньому Сході, Далекому Сході Росії та Південно-Східній Азії.

В середньостроковій перспективі Китай має намір зосередитися на будівництві нафтових і газових трубопроводів в Азії та прискоренні формування регіональної мережі такої інфраструктури. Пріоритетом є також розвиток мультимодальних транспортних коридорів на додаток до маршруту через Малаккську протоку.

Крім того, з метою вирішення проблем ціноутворення на нафту і газ в Азії та скорочення торговельних витрат щодо цих ресурсів планується створення відповідного регіонального фінансового ринку за участю сусідніх країн.

Таким чином, ВШШ – це не просто транзитно-транспортний проект, це комплексний план економічного розвитку цілого ряду держав, що включає в себе численні проекти розвитку інфраструктури, промисловості, торгівлі та сфери послуг, який дозволить створити стабільне і безпечне середовище для розвитку не тільки західних районів Китаю, а й усього центру Євразії, повною мірою розкривши його потенціал.

ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ



1

**КООРДИНАЦІЙНА
 ПОЛІТИКА**
 (міжурядове
 співробітництво)



2

**ЗАСОБИ
 ПОКРАЩЕННЯ ЗВ'ЯЗКІВ**
 (інфраструктурна
 інтеграція)



3

БЕЗПЕРЕШКОДНА ТОРГІВЛЯ
 (усунення торговельних
 бар'єрів та покращення
 інвестиційних умов)



4

ФІНАНСОВА ІНТЕГРАЦІЯ
 (покращення валютної та
 кредитної політики,
 фінансового регулювання)



5

МІЖЛЮДСЬКІ КОНТАКТИ
 (культурні та наукові
 обміни, туризм, охорона
 здоров'я тощо)

КЛЮЧОВІ ПРІОРИТЕТИ ПАРТНЕРСТВА

У контексті оцінки перспектив ВШШ слід врахувати наступне:

- для формування сильного економічного центру Євразії необхідна висока ступінь активності та залучення до ВШШ держав регіону, які зможуть наповнити концептуальні рамки китайської ініціативи конкретними економіко-соціальними проектами;
- зараз існують дві великі перешкоди для реалізації Економічного шляху:
 - перша - небезпека усередині Китаю, насамперед у Синьцзян-Уйгурському автономному районі, де ситуація останнім часом постійно погіршується;
 - друга - протиріччя між прагненням Китаю активно співпрацювати з сусідами і тенденція займати більш жорстку позицію по територіальним суперечкам з деякими з них, що викликає серйозні побоювання у сусідніх держав.

РОЛЬ ТА МІСЦЕ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ДЕРЖАВ

З метою просування ВШШ в Європі Китай прагне ефективно використовувати багатосторонні та двосторонні зв'язки з європейськими країнами. Регіональні платформи співробітництва дозволяють підвищувати рівень політичної довіри та економічної інтеграції у рамках цього проекту. Важливу роль у цьому контексті відіграють його відносини з країнами Центральної та Східної Європи у форматі «16+1».

27 листопада 2015 року Президент Китаю і лідери Польщі, Сербії, Чехії, Болгарії та Словаччини підписали меморандуми про взаєморозуміння щодо спільного просування Економічного поясу. У червні 2015 року першою європейською державою з якою Китай уклав аналогічний документ стала Угорщина.

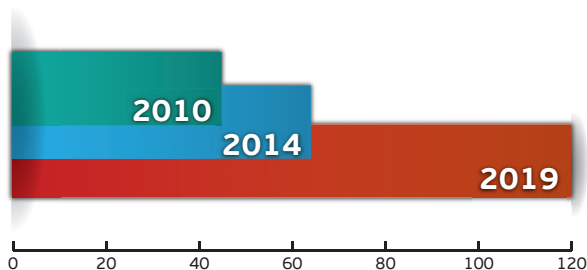
У форматі «16+1» пріоритетними напрямками для співробітництва Китаю вважає, зокрема, розвиток регіональної транспортної інфраструктури, співробітництво у сфері електроенергетики і виробництва промислового обладнання.

На двосторонньому рівні інтереси країн ЦСЄ обумовлюються національними потребами. Наприклад, для Чехії – це переробна промисловість, ядерна енергетика, фінанси, авіація та біологія; для Угорщини – синергія ВШШ з національною зовнішньополітичною доктриною «Просування на Схід», Естонії – будівництво швидкісної залізничної дороги у Балтійському регіоні, Македонії – розширення парку швидкісних потягів, Сербії – залізнодорожний проект з Угорщиною. Запровадження надсучасних технологій Китаю у сфері залізничного сполучення може дозволити окремим європейським країнам вирішити транспортні і логістичні питання вже найближчим часом, зокрема забезпечити експлуатацію потягів зі швидкістю 486 км./год., один із яких «China speed» (модель CRH380A) з'єднає Сучжоу та Шанхай.

Першим масштабним проектом Китаю та країн ЦСЄ стало будівництво автомобільного мосту через Дунай у Белграді, який успішно завершено. На черзі – флагманський дворічний проект з будівництва залізничного сполучення між Будапештом і Белградом, планові роботи за яким мають розпочатися протягом року. Цей проект спрямований на розвиток торгівлі з Європою, чому сприятиме і заплановане створення китайсько-європейського сухопутно-морського транспортного коридору.

КНР готова надавати цільову фінансову підтримку для спільних проєктів через Азійський банк інфраструктурних інвестицій, Фонд Шовкового шляху та інші національні фінансові інституції. Китай та країни ЦСЄ мають намір використати кредитну лінію на 10 млрд дол. США для створення інвестиційного фонду у сумі 3 млрд дол. США та фонду «RMB» (Renminbi). Фінансова взаємодія здійснюється також у рамках валютних свопів та роботи з уніфікації системи валютного регулювання на національному рівні.

За даними Міністерства торгівлі Китаю, річний товарообіг Китаю з країнами ЦСЄ зріс з 43,9 млрд дол. США у 2010 р. до 60,2 млрд дол. США у 2014 році, що складає 1/10 його товарообігу з європейськими державами у цілому. До 2019 року Китай має намір подвоїти цю цифру. Позитивну динаміку мають також інвестиційні потоки. Так, китайські компанії вклали понад 5 млрд дол. США і понад 1,2 млрд дол. США надійшли з цього регіону в економіку Китаю.



Річний товарообіг Китаю з країнами Центральної та Східної Європи (ЦСЄ) зріс з 43,9 млрд дол. США у 2010 р. до 60,2 млрд дол. США у 2014 році, що складає 1/10 його товарообігу з європейськими державами у цілому. До 2019 року Китай має намір подвоїти цю цифру.

ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО КИТАЮ ТА КРАЇН ЦСЄ

ВШШ розглядається як можливість покращення внутрішнього сполучення країн Євразії, що дозволить значно скоротити відповідні часові витрати і вартість робочої сили, спростити переміщення осіб та стимулювати торгівлю між Китаєм та країнами ЦСЄ.

Під час Саміту Китаю та країн ЦСЄ у Сучжоу 24-25 листопада 2015 року сторони визначили пріоритетні сектори для співробітництва на період 2015-2020 років, серед яких є інфраструктура, фінанси, сільське госпо-

дарство та міжлюдські контакти. Крім того, домовленості поширюють свою дію на культуру, туризм, спорт, охорону здоров'я, освіту та науку. При цьому, Китай не обмежує свою експансію в Європейському регіоні країнами ЦСЄ і активно лобіює свої інтереси в рамках ЕС, який потребує китайських інвестицій. Під час 17-го Саміту Китай-ЄС 29 червня 2015 року у Брюсселі сторони домовилися розширити співробітництво і вже у вересні цього року підписали ряд документів з інвестиційних питань у контексті об'єднання пріоритетів ВШШ та амбіційного Інвестиційного плану Юнкера (Інвестиційний план для Європи) для залучення 315 млрд євро, схваленого Європарламентом у червні 2015 року. Китай став першою неєвропейською країною, яка заявила про намір зробити внесок для виконання Плану.

ЄС очікує отримати, передусім, інвестиції для модернізації інфраструктури, оскільки навіть економіки таких розвинених країн як Німеччина та Люксембург мають обмежені можливості для цього з огляду на прагнення до скорочення державних витрат.

У свою чергу, ЄС готовий запропонувати свої високоякісні фінансові продукти і сприяти збільшенню європейських портфельних інвестицій в економіку Китаю, що має відбуватися у контексті взаємного відкриття ринків капіталу. Започаткована в Євросоюзі реформа системи фінансів з метою створення Союзу ринків капіталів має обумовити таке спрощення руху капіталу між двома партнерами. У цьому зв'язку ЄС виступає за більш активне залучення Китаю до роботи Європейського банку реконструкції та розвитку, у т.ч. підкреслює можливість розгляду питання про його членство у цій організації згідно з положеннями Статуту Банку.

29 вересня 2015 року між Єврокомісією та Урядом КНР підписано Меморандум про взаєморозуміння щодо З'єднувальної платформи ЄС-Китай для підвищення синергії між ВШШ і транспортними ініціативами ЄС, зокрема політикою щодо Транс-європейської транспортної мережі (передбачає ряд проектів з покращення залізничного, автомобільного та річкового сполучення у Європі). Діяльність у рамках Платформи здійснюватиметься за підтримки Європейського інвестиційного банку і спрямовуватиметься на розвиток інфраструктури, виробництво обладнання, використання технологій та впровадження відповідних стандартів.

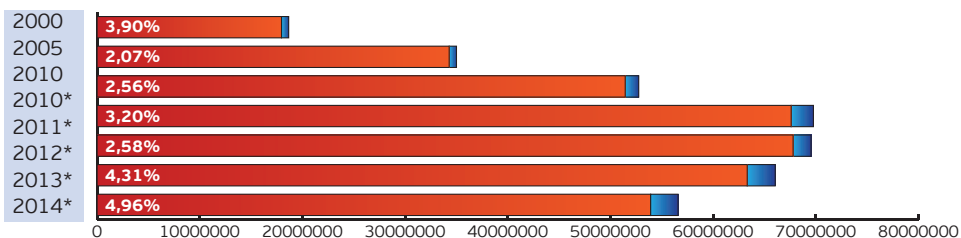
Вивчаються також можливості спільного використання потенціалу Азійського банку інфраструктурних інвестицій, розвитку цифрової економіки разом з телекомунікаційним стандартом 5G, відповідний документ щодо запровадження якого вже підписано. Це може дозволити ЄС створювати робочі місця та інвестувати у розвиток єдиного цифрового ринку для посилення його Економічного та монетарного союзу і консолідації Єврозони. Іншими пріоритетними сферами є діалог з правових питань та міжлюдські контакти.

Під час візиту Президента КНР до ЄС у березні 2014 року сторони домовилися також розвивати стратегічне партнерство для зміцнення миру, прискорення реформ та надання глобального виміру їх співробітництву. Співробітництво України з країнами ЦСЄ і ЄС у рамках Угоди про асоціацію та двосторонніх платформ створює необхідні політичні та економічні умови її приєднання до ВШШ у якості повноцінного учасника. З огляду на географічне розташування, транспортно-логістичний потенціал та ресурсну базу Україна має також розглядатися як пріоритетний партнер для Китаю у контексті реалізації пріоритетів Економічного шляху в Європейському регіоні.

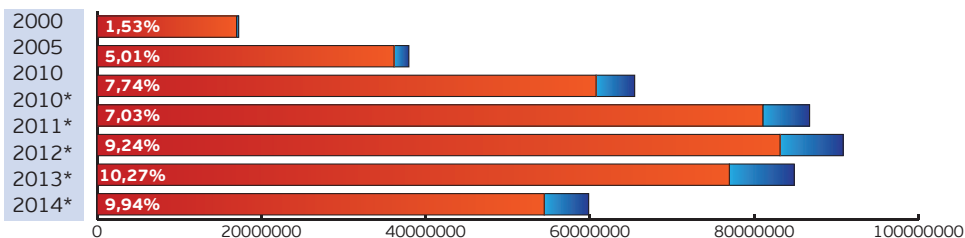
ПОТОЧНИЙ СТАН ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН УКРАЇНИ ТА КИТАЮ.

Китай вже три роки поспіль є другим торговим партнером України, хоча в останні два роки намітилася тенденція щодо скорочення абсолютних параметрів торгівлі. Головна причина - глибока системна криза української економіки, що супроводжується падінням промислового виробництва і платоспроможного попиту.

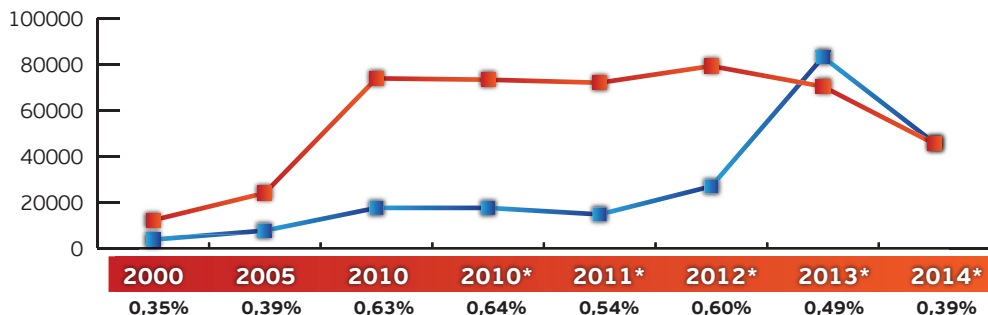
ЕКСПОРТ



ІМПОРТ



ДИНАМІКА ЕКСПОРТУ-ІМПОРТУ ТОВАРІВ З КИТАЄМ, ТИС. ДОЛ. США



ДИНАМІКА ЕКСПОРТУ-ІМПОРТУ ПОСЛУГ З КИТАЄМ

Так, в 2014 році товарообіг між Україною та КНР (за даними Генеральної митної адміністрації КНР), склав 8,6 млрд. Дол. США, що менше аналогічного показника 2013 на 22,7%. При цьому, експорт товарів з України склав 3,5 млрд. Дол. США (зростання на 6,5%), імпорт - 5,1 млрд. дол. США (зменшення на 34,9%). Сальдо двосторонньої торгівлі на користь КНР склало 1,6 млрд. Дол. США. У свою чергу в 2013-му році, згідно даних Держкомстату, українці імпортували з Китаю товарів і послуг на 7,9 млрд. Дол. США, а експортували - на суму в 2.7 млрд. Дол. США

Традиційно, основу експорту з України до Китаю складають мінеральні продукти та продовольчі товари, транспортні засоби та запасні частини. В Україні затребувані технологічна китайська продукція, техніка, товари легкої промисловості, прокат.

У 2014 році основу китайського імпорту становили механічне обладнання, машини, обладнання та механізми - 30,8%, текстиль та текстильні вироби - 15,3%, недорогоцінні метали та вироби з них - 10,2%, полімерні матеріали, пластмаси та каучук - 8,6%, різні товари та вироби (переважно меблі, освітлення, іграшки та ін.) - 6,5%, взуття, головні убори, парасольки - 6,0%, продукція хімічної промисловості - 5,7%.

Основні позиції українського експорту в КНР в 2014 році продовжували займати мінеральні продукти (в основному руди залізні, шлаки та зола, енергетичні матеріали та ін.), Питома вага яких склала 65,9% від загального обсягу експорту в КНР жири та олії тваринного або рослинного походження - 12,9%; продукти рослинного походження (переважно зернові) - 8,7%, деревина та вироби з неї - 7,0%, механічне обладнання, машини, обладнання та механізми - 2,0%, недорогоцінні метали та вироби з них - 1,1%. Інші товарні позиції українського експорту в КНР не перевищували 1% у загальній структурі експорту.

ТОВАРНА СТРУКТУРА ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ З КИТАЄМ ЗА СІЧЕНЬ-ВЕРЕСЕНЬ 2015 РОКУ

ЕКСПОРТ	вартість, тис. дол. США	у % до відп. періоду попер. року
КИТАЙ	1 996 989,5	103,4
В тому числі:		
РУДИ, ШЛАКИ І ЗОЛА	783 708,7	61,9
ЗЕРНОВІ КУЛЬТУРИ	666 466,8	491,4

ТОВАРНА СТРУКТУРА ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ З КИТАЄМ ЗА СІЧЕНЬ-ВЕРЕСЕНЬ 2015 РОКУ

ЖИРИ ТА ОЛІЇ ТВАРИННОГО АБО РОСЛИННОГО ПОХОДЖЕННЯ	365 554,3	130,4
РЕАКТОРИ ЯДЕРНІ, КОТЛИ, МАШИНИ	63 027,0	123,0
ДЕРЕВИНА І ВИРОБИ З ДЕРЕВИНИ	39 076,6	50,6
ЧОРНІ МЕТАЛИ	19 024,9	559 515,6
ПРОДУКЦІЯ БОРОШНОМЕЛЬНО-КРУП'ЯНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ	12 591,2	89,6
ЕЛЕКТРИЧНІ МАШИНИ	11 027,5	113,3
ЛІТАЛЬНІ АПАРАТИ	10 191,4	100,8

ІМПОРТ	вартість, тис. дол. США	у % до відп. періоду попер. року
КИТАЙ	2 694 434,3	67,0
В тому числі:		
ЕЛЕКТРИЧНІ МАШИНИ	550 790,1	70,1
РЕАКТОРИ ЯДЕРНІ, КОТЛИ, МАШИНИ	394 397,8	69,9
ПЛАСТМАСИ, ПОЛІМЕРНІ МАТЕРІАЛИ	179 792,4	60,0
ВЗУТТЯ	120 508,1	53,4
ОРГАНІЧНІ ХІМІЧНІ СПОЛУКИ	114 101,5	92,6
ЧОРНІ МЕТАЛИ	97 825,8	61,1
РІЗНОМАНІТНА ХІМІЧНА ПРОДУКЦІЯ	88 366,5	98,1
ПАЛИВА МІНЕРАЛЬНІ; НАФТА І ПРОДУКТИ ЇЇ ПЕРЕГОНКИ	75 059,4	11 628,4
ВИРОБИ З ЧОРНИХ МЕТАЛІВ	72 279,4	61,5
ЗАСОБИ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТУ КРІМ ЗАЛІЗНИЧНОГО	71 264,7	42,3
ІГРАШКИ	70 291,9	60,8
ОДЯГ ТА ДОДАТКОВІ РЕЧІ ДО ОДЯГУ, ТЕКСТИЛЬНІ	60 670,7	57,3
КАУЧУК, ГУМА	57 526,3	83,9
МЕБЛІ	50 291,4	49,5
НИТКИ СИНТЕТИЧНІ АБО ШТУЧНІ	48 926,2	84,2
ПРИЛАДИ ТА АПАРАТИ ОПТИЧНІ, ФОТОГРАФІЧНІ	45 057,1	73,0
ОДЯГ ТА ДОДАТКОВІ РЕЧІ ДО ОДЯГУ, ТРИКОТАЖНІ	42 686,6	56,6

**ТОВАРНА СТРУКТУРА ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ
 З КИТАЄМ ЗА СІЧЕНЬ-ВЕРЕСЕНЬ 2015 РОКУ**

ІМПОРТ	вартість, тис. дол. США	у % до відп. періоду попер. року
ВИРОБИ З КАМЕНЮ, ГІПСУ, ЦЕМЕНТУ	39 405,6	57,9
АЛЮМІНІЙ І ВИРОБИ З НЬОГО	36 325,7	79,9
СКЛО ТА ВИРОБИ ІЗ СКЛА	31 132,5	57,2
ВИРОБИ ІЗ ШКІРИ	29 195,4	48,8
ПАПІР ТА КАРТОН	29 046,9	60,1
ПРОДУКТИ НЕОРГАНІЧНОЇ ХІМІЇ	27 197,7	96,5
КЕРАМІЧНІ ВИРОБИ	26 516,1	48,4
ІНШІ ВИРОБИ З НЕДОРОГОЦІННИХ МЕТАЛІВ	24 084,4	69,2
ІНШІ ГОТОВІ ТЕКСТИЛЬНІ ВИРОБИ	22 993,3	50,8
ІНСТРУМЕНТИ, НОЖОВІ ВИРОБИ	20 745,7	55,1

**ТОВАРНА СТРУКТУРА ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ
 З КИТАЄМ ЗА СІЧЕНЬ-ВЕРЕСЕНЬ 2015 РОКУ**

У першому півріччі 2015 товарообіг між Україною і КНР склав 3, 48 млрд. Дол. США, що менше аналогічного показника 2014 на 21,5%. При цьому, експорт товарів з України склав 1940000000. Дол. США (зростання на 3,8%), імпорт - 1,54. дол. США (зменшення на 40,0%).

Зростання експорту української продукції в КНР відбулося за рахунок збільшення поставок продукції рослинного походження, переважно зернових, майже в 8 разів (727%), механічного обладнання, машин, обладнання та механізмів (на 23%) і жирів та олій тваринного або рослинного походження (на 14%).

Станом на початок 2015 обсяг інвестицій з КНР в економіці України склав лише 24 млн. дол. США. Найбільший обсяг китайських інвестицій спрямовано до підприємств у сфері промисловості - 30,5%, у т.ч. деревообробній промисловості - 20%; сільського господарства - 20%; транспорту - 15%; оптової та роздрібної торгівлі - 14%. Є підстави вважати, що після угод, підписаних в поточному році даний показник до кінця року істотно збільшиться.

У цілому показники двосторонніх інвестицій Китаю мають наступний вигляд.

CHINA'S BILATERAL INVESTMENT WITH COUNTRIES COVERED BY THE BELT AND ROAD INITIATIVE GREW IN THE FIRST 10 MONTHS OF 2015

Statistics released by Ministry of Commerce

In the first months of 2015, countries covered by the Belt and Road Initiative



▲ 18%
set up 1,752 companies
in China



▲ 14%
invested \$6.49 billion
in China (includes free ports)

Invested industries



ДВОСТОРОННІ ІНВЕСТИЦІЇ КИТАЮ

При цьому Китай активно нарощує свою інвестиційну діяльність у світі.



В 2014 р. прямі іноземні інвестиції (ПІІ) збільшилися у 8 разів, у порівнянні з 2005 роком;



Протягом останніх п'яти років темпи зростання ПІІ становлять 14%;



В 2013 р. загальний обсяг ПІІ Китаю перевищив 10 млрд дол. США



У 2024 р. прогнозований загальний обсяг зовнішніх інвестицій Китаю складатиме 1,25 трлн дол. США.



У першому півріччі 2015 р. нефінансові ПІІ досягли 56 млрд дол. США, річне зростання склало 29,2%;



Протягом останніх 4 років китайські компанії займають другу позицію (після США) у рейтингу «Fortune Global 500»

ПОКАЗНИКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ КИТАЮ

ТРАНЗИТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ УКРАЇНИ

Реалізація проекту ВШШ створює для України чималі економічні можливості, в першу чергу в контексті прокладання транспортних коридорів та постачання азіатських товарів до країн Європи. Цьому сприяють гео економічне розташування нашої країни, розвинена транспортна інфраструктура, активні торговельно-економічні зв'язки з сусідніми країнами та КНР, широкі споживчі можливості внутрішнього українського ринку. Також сприяє розгалужена залізнична мережа разом із наявністю незамерзаючих чорноморських портів та системи автомобільних доріг. Все це створює необхідні передумови для збільшення транзитних перевезень вантажів і подальшої інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія».

На даний час національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, участь а у забезпеченні єдиного перевізного процесу. Внаслідок цих обставин, Україна поступається іншим країнам на ринку пропозицій транспортних послуг.

Крім цього, зберігається стала тенденція до втрати транзитних вантажопотоків на маршруті Європа – Азія. Темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України суттєво відстають у порівнянні з відповідними процесами у азіатських країнах, а також сусідніх державах України – Росії, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі.

У результаті активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами посилюється конкуренція у сфері надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків і, насамперед, на ємному напрямку «Європа – Азія».

За оцінками фахівців, транспортний коридор «Європа – Азія»: Євро-Азійська інтегральна система (Західна Європа – Білорусь – Росія – Казахстан – Китай) вважається найбільш привабливим, оскільки враховує фактори часу, фінансові витрати та безпеку доставки вантажів. За цим напрямком на маршруті Європа – Азія необхідно перетнути те-

риторію лише трьох країн – Білорусі, Росії і Казахстану, які нині активно працюють над уніфікацією своїх процедур і тарифів.

Проте гнучка природа ВШШ та зацікавленість Китаю в диверсифікації шляхів відкриває для України привабливі можливості до участі у Проекті.

Проблематика участі України в євразійських трансконтинентальних транспортних проектах включена до порядку денного міжнародних переговорів на найвищому рівні. Зокрема, у жовтні 2015 р. лідери України та Казахстану приділили окрему увагу питанню розширення транспортної інфраструктури для перевезення вантажів з Азії до Європи через Казахстан та Україну у контексті ініціативи ВШШ. Питання участі нашої країни у створенні трансконтинентального транспортного коридору обговорювалося також у рамках переговорів президентів України та Туркменістану (жовтень 2015 р.). Участь керівництва Міністерства інфраструктури України у ASEM Symposium on Eurasia Transport and Logistics Network (вересень 2015 р., Південна Корея) та Tbilisi Silk Road Forum (жовтень 2015 р., Грузія) дозволила не тільки представити його учасникам транспортний та експортний потенціал України, але й обговорити з представниками окремих країн важливість та обґрунтованість включення України до транс-євразійського транспортного коридору.

За даними «Укрзалізниці», обсяги вантажних з/д перевезень між Китаєм та Україною зросли за десять місяців цього року на 13% до 21 млн тонн, а транзитний контейнерообіг з Китаю через Україну збільшився до 5 327 TEU, що становить 18% від загального обсягу транзитних контейнерних перевезень. На фоні активізації перевезень між Україною та Китаєм, восени поточного року у Києві відбулася презентація можливостей Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ).

Транскаспійський коридор є альтернативою традиційним маршрутам, по якому доставляються вантажі з Китаю до Європи (Казахстан - Росія - Білорусь). Відмінною рисою ТМТМ можна назвати побудову логістичного ланцюжка без участі Росії. Певною мірою він повторює маршрут проекту TRACECA, який був створений за сприяння ЄС та включає всі пострадянські країни (крім Росії та Білорусі), а також Монголію, Туреччину, Румунію, Болгарію та Іран.

Новий коридор починається в Китаї, потім проходить через Казахстан, Азербайджан, Грузію. Саме ці країни і стали ініціаторами створення торік Координаційної ради з розвитку ТМТМ. У кінці 2014 року до них приєдналася Туреччина. Зараз в Україні є всі шанси також стати повноправним учасником коридору з потенціалом 10 млн тонн вантажів на рік. ТМТМ є мультимодальним коридором, оскільки він припускає використання не тільки залізниці, але і поромів. Ця особливість може зіграти Україні, як у плюс, так і в мінус. Позитивний ефект можуть викликати кілька факторів. По-перше, це зона вільної торгівлі з ЄС, яка повинна запрацювати з 1 січня 2016 року. По-друге, Україна має кілька стикувань на кордоні з Євросоюзом, найбільшою з яких раніше залишається Чопська ж / д горловина. По-третє, в Україні є необхідні пороми, які можуть перевозити вантажі, ж / д склади, а також морські порти.

Важливим аспектом є вартість послуг транспортування, яка є поки доволі високою. Зокрема, перевезення одного контейнера за існуючим маршрутом (через Росію і Білорусь) становить 4 110 дол. США, а за ТМТМ - 7927 дол. США. Це питання учасники проекту наразі вже вирішують. Так, Казахстан знизив на 24% ставки на перевезення вантажів контейнерним поїздом за маршрутом Достик - Актау, а Україна - на 60% ставки на вантажоперевезень від Іллічівська до кордону з країнами ЄС.

Головна проблема в контексті участі України в залізничному сполученні з Китаєм – це різні стандарти колії. Китай використовує «європейський», а точніше – світовий стандарт колії шириною 1435 мм, у Казахстані, Росії та Україні від радянського часу залишилася колія шириною 1520 мм.

Це означає, що між Китаєм і Європою товари доводиться двічі перевантажувати або ж змінювати колісні пари, що призводить до втрати часу і коштів. На даний час основний сухопутний шлях з Китаю до Європи пролягає через Білорусь і Польщу.

Втім, спостерігаються спроби диверсифікувати шляхи поставок з Китаю в Європу. Влітку 2015 Пекін запустив перший контейнерний поїзд від свого кордону через Казахстан і Каспійське море до Баку. Продовженням цього маршруту, може стати залізниця «Баку-Тбілісі-Карс», яка вивезе китайські контейнери до Туреччини, а далі - до ЄС. Такий шлях допоможе скоротити час доставки товарів з 30 днів по морю до

7-9 днів. Це дало підставити вважати, що Китай вирішив відкрити новий шлях в обхід Росії. В результаті, Одеський регіон може отримати шанс потрапити до цього проекту. Наприклад, замість Туреччини, контейнери можуть надходити по Чорному морю в Іллічівськ, а далі, автотранспортом в Рені, де будуть перевантажуватися на залізницю європейської ширини.

Спостерігаються також спроби зміцнити транспортно-логістичний потенціал України шляхом створення нових портів. В 2013 році було оголошено намір про побудову морського порту з глибиною акваторії 25 метрів в Криму на кошти китайських інвесторів. Порт і зерносховище на 20 млн тонн збирались будувати в Сакському районі, неподалік від селища Фрунзе. Планувалось, що акваторія порту буде викопана прямо на суші з застосуванням унікальних технологій, гавань з глибинами до 25 метрів зможе приймати судна з глибокою осадкою

Озвучені у відповідному меморандумі наміри більш ніж гучні, враховуючи той факт, що існуючі потужності українських портів недовантажені, і ситуація істотно не змінюватиметься, за винятком зернових терміналів. Зокрема, завантаження існуючих в Україні терміналів з перевалки контейнерів склало 31% за підсумками 2012 р., завантаження потужностей з перевалки генеральних і навалювальних вантажів - 69%.

Однак, враховуючи анексію української території Росією, китайський інвестор був вимушений відмовитись від ідеї побудови порту саме в Криму. Очікується, що найближчій перспективі буде оголошено про нову локацію для побудови порту.

В контексті розбулови ВШШ та посилення транспортних можливостей України Мінінфраструктури України ініціювало проект з будівництва нового порту в районі між Тендрівською і Кінбурнською косою Дніпро-Бузького лиману, що спеціалізуватиметься на рейдовій перевалці вантажів. За попередніми розрахунками міністерства, інвестиції держави в проект складуть до 33 млн грн. Інвестиції в проект приватних інвесторів оцінюються на рівні до 250 млн грн. Новий порт дозволить приймати великовантажні судна типу «панамакс», «постпанамакс» і «кепсайз» (до 100 000 тонн). Схема роботи така: вантажі малими партіями малотоннажним флотом змішаного плавання спускаються з Дніпра у море, а на рейді нового порту перевалюються на великий морський тоннаж. Важливо, що вантаж, що надходить з річки, взагалі не заходить у звичайний морський порт, а відразу потрапляє на рейдову

перевалку. Це дозволяє не платити великі портові збори. А малотоннажними суднами змішаного плавання вгору по річці можна відправляти контейнерні та інші попутні вантажі.

Порт планується ввести в експлуатацію до середини літа 2016 року. Після введення в експлуатацію першої черги порт зможе обробляти до 10 млн тонн зернових на рік. По мірі зростання обсягів перевезення будуть запускатися такі рейдові стоянки. Проект пройшов узгодження в Мінінфраструктури України і найближчим часом буде поданий на розгляд до Уряду. Ключове питання – це процедура відведення акваторії. Номенклатура вантажів, що плануються до перевалки, буде обмежуватись тільки зерном, металом, контейнерами і тими видами навалювальних вантажів, які не завдадуть шкоди навколишньому середовищу.

Водночас, Україна вже має в наявності ряд потужних діючих портів, які можуть стати частиною шляху товарів з Китаю в ЄС:

ІЛЛІЧІВСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ, один з найбільших портів України, розташований на берегах Сухого лиману в 12 милях західніше Одеси.

Розвинена інфраструктура зв'язків із суміжними видами транспорту, у першу чергу, залізничним і автомобільним, і близькість до основної транспортної артерії країни - автомагістралі Київ-Одеса - дозволяє ефективно доставляти вантажі.

Порт має:

- виробничі потужності для перевалки вантажів в обсязі понад 30 млн т на рік;
- причальну лінію загальною довжиною близько 6000 м із сучасними причалами № 1-29;
- складські площі, що дозволяють розмістити 1,5 млн. т різних вантажів. Площа відкритих складів - 575 тис. м², критих - 27 тис. м²;
- навігаційні глибини: на зовнішньому рейді - 21 м; на підхідному каналі - 16 м; біля причалів - 7,5-14 м;
- залізничну інфраструктуру - шість залізничних в'їздів у порт, більше 50 км залізничних колій, обладнаних необхідним перевантажувальним устаткуванням; залізничні фронти забезпечують вагонообіг до 1300 вагонів на добу;

- автодорожню інфраструктуру з розвинуеною мережею внутрішніх автомобільних доріг, що дозволяє здійснювати в'їзд автотранспорту через 5 прохідних порту;
- власний допоміжний флот.

БІЛГОРОД-ДНІСТРОВСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ — сучасний міжнародний висококомеханізований універсальний транспортний вузол, розташований на західному березі Дністровського лиману на північно-західному напрямку від Дністровсько-Царградського гирла. Спеціалізація порту: порт спеціалізується на перевалці лісних вантажів, має для цього спеціалізовану техніку та досвід роботи. Також перевалює зернові вантажі, навалочні, пакетовані та інші генеральні вантажі.

ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ є багатопрофільним портом, здатним переробляти до 8,5 000 000 тонн вантажів в рік. Порт має в розпорядженні 24 причала. Максимальна осадка суден — 7 метрів, довжина — 150 метрів, ширина — 30 метрів. Крім того, порт має в розпорядженні навантажувальну і розвантажувальну техніку: портальні вантажопідйомні крани (вантажопідйомністю до 40 тонн) та автонавантажувальники (вантажопідйомністю до 25 тонн).

МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЮЖНИЙ» — торговельний морський порт в місті Южне, на чорноморському узбережжі, в акваторії Малого Аджалицького лиману.

На теперішній час він виконує завантажувальні, розвантажувальні, допоміжні, переробні і транспортні функції. Основні напрямки вантажопотоків: Чорноморський і Середземноморський басейн, США, Латинська Америка, Близький Схід, Південно-східна Азія. Тепер порт знаходиться в державній власності України; підприємство, що управляє портом, підпорядковане міністерству транспорту та зв'язку.

Номенклатура вантажів:

- Навалочні вантажі: Вугілля, окатиш, ЗРК, різні види руд, чавун у чушках, кокс, коксовий дріб'язок, боксити, брикети залізняку, феросплави, зерно та інші.
- Генеральні вантажі: Металопродукція та напівфабрикати: квадратна заготовка, холоднокатані і гарячекатані сталеві рулони, катанка, арматура, сляби, сталь, листові в упаковці і розсипом, інше.

- Хімічні вантажі і добрива: Карбамід навалом, аміак, метанол, карбамідно-аміачна суміш, азофоска (комплексне добриво «НПК»), селітра аміачна, амофос, рутил, магнезія, сульфат амонію, фосфорити, поташ (карбонат калію) та інші.
- Рослинні олії: Сире кокосове масло, сира пальмова олія, рафінований вибілений дезодорування пальмовий олеїн, стеарин і інші фракції.
- Нафта і нафтопродукти

ОДЕСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ — найбільший український морський порт і один із найбільших портів в басейні Чорного моря, з загальною річною пропускною здатністю до 40 млн тонн (15 млн тонн сухих вантажів і 25 млн тонн рідинних вантажів). Контейнерні термінали розраховані на навантаження більш 900000 TEU на рік. Приймаються до перевалки наступні види вантажів: нафта і нафтопродукти наливом, зріджений газ, тропічні і рослинні масла, технічні мастила, контейнери всіх типів і розмірів, кольорові і чорні метали, руда, чавун, цукор-сирець навалом, зернові насипом, швидкокопсувні вантажі в тарі, різні вантажі в мішках, ящиках, пакетах, біг-бегах і укрупнені вантажні одиниці, автотранспорт. Виняток становлять вантажі, потенційно небезпечні для навколишнього середовища.

На території порту функціонують вісім виробничо-перевантажувальних комплексів з переробки сухих вантажів, пасажирський комплекс, нафтовий і два контейнерні термінали, комплекси з перевалки рослинних і технічних масел, є спеціалізовані причали для прийому ро-ро судів, перевалки зернових вантажів.

МАРІУПОЛЬСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВИЙ ПОРТ - один з найбільших портів України, знаходиться на Азовському морі. Середні глибини на підході до порту становлять 12,0 м і дозволяють обслуговувати судна практично будь-якої вантажопідйомності, що ставить Маріупольський порт в більш вигідне становище перед іншими портами Азовського моря. Порт відкритий для заходу суден цілий рік. В порту надається повний комплекс послуг, пов'язаних з перевалкою вантажу і судозаходами. Для обробки транспортних засобів - судів, вагонів, автотранспорту порт має в розпорядженні відповідні виробничі потужності, у тому числі причали, склади, перевантажувальні механізми.

ПЕРСПЕКТИВНІ ТА ПОТОЧНІ НАПРЯМКИ СПІВПРАЦІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА КИТАЄМ

На даний момент є ряд інвестиційних проектів які китайська сторона вже реалізує або планує до реалізації в Україні найближчим часом за рахунок експортних кредитів.

З точки зору успішного формування позитивного іміджу нашої держави і виконання взятих Україною відповідних зобов'язань перед китайською стороною важливо забезпечити подальше впровадження спільного проекту «Організація залізничного сполучення м. Київ – міжнародний аеропорт Бориспіль», започаткованого у 2010 році. Вартість будівництва залізничного пасажирського сполучення м. Київ - міжнародний аеропорт «Бориспіль» у рамках національного проекту «Повітряний експрес» – залізничне пасажирське сполучення м. Київ - міжнародний аеропорт «Бориспіль» і будівництво інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону» складає 372 313,5 тис. дол. США.

На додаток до фінансування у рамках підписаних у 2012 році кредитних угод між ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» та Ексімбанком Китаю на загальну суму 3 млрд дол. США, ПАТ «ДПЗКУ» висловлювала зацікавленість розвивати власну програму розвитку за рахунок залучення китайських інвестицій на суму до 4 млрд дол. США.

В умовах скорочення газових поставок з РФ підвищується актуальність співробітництва з Китаєм у рамках Генеральної кредитної угоди між НАК «Нафтогаз України» і Державним банком розвитку Китаю від 2012 року для фінансування проектів заміщення природного газу українським вугіллям на суму 3,656 млрд дол. США. Реалізація даного проекту зокрема включає будівництво установки газифікації вугілля на Одеському припортовому заводі, модернізацію ряду українських ТЕЦ, будівництво газового інтерконнектора між Україною та Польщею, модернізацію Шебелинського ГПЗ ВАТ «Укргазвидобування».

Крім того, зміцненню енергетичної безпеки держави сприятиме реалізація Угоди між Міненерговугілля і Державним банком розвитку Китаю про співробітництво у вугледобувній галузі від 2010 року, спрямованої на реалізацію в Україні інвестиційних проектів з переоснащення та модернізації вугільних шахт на суму 1,03 млрд дол. США.

У сфері сонячної енергетики Китайська національна група корпорацій будівельних матеріалів (CNBM) має намір реалізувати плани щодо інвестування майже 2 млрд дол. США в економіку України для реалізації, зокрема, проектів щодо відновлювальної енергетики. CNBM представлена на українському ринку 5 років і загальна сума її інвестицій склала майже 1 млрд дол. США.

Враховуючи обмежені можливості фінансування з боку держави об'єктів житлового призначення і зростання відповідних потреб з огляду на ситуацію у східних регіонах України, вирішенню проблем у цій сфері суттєво сприяло би освоєння китайських інвестицій у розмірі 15 млрд. дол. США відповідно до Меморандуму про взаєморозуміння щодо співпраці у сфері іпотечного ринку та проекту з розвитку будівництва доступного житла в Україні між Державною іпотечною установою і Китайською компанією CITIC Construction, укладеного 05.12.2013 року.

Окремий інтерес для «Піднебесної» Україна може представляти у якості логістичного хаба і своєрідного «вікна» в Європу. Для цього можна використовувати транспортний термінал Львівського аеропорту.

Ключовим напрямом українсько-китайського співробітництва залишається агропромислова сфера. Китай цікавить, передусім, зернові та маслічні культури. Перспективи співпраці в агропромисловій сфері КНР з Україною в першу чергу були пов'язані з тим, що Китай мав намір в 2015 році збільшити на 33% витрати на створення запасів зерна, харчових масел та інших видів сировини. Крім того, соняшникова нерафінована олія входить в номенклатуру товарів критичного імпорту КНР, і китайська влада спеціальними рішеннями зобов'язує окремі державні компанії закуповувати цей товар в Україні

На сьогоднішній день Україна з Китаєм уклали значну кількість контрактів на поставки українських продуктів: зернових (в першу чергу - кукурудзи), м'яса і м'ясопродукції. Для цього китайська сторона провела ряд заходів з сертифікації української агропродукції.

Головний конкурент України в боротьбі за китайський ринок – це США. До минулого року США були найбільшим експортером кукурудзи в КНР. Однак, за перші п'ять місяців 2015 року Китай імпортував з США 45 тис. тонн, що на 95% менше, ніж в аналогічні місяці попереднього року.

Китай готовий вкладати і в модернізацію логістики експорту зернових, що дозволить Україні значно наростити свій експортний потенціал за рахунок розвитку зернової логістики.

КНР зацікавлена у налагодженні співпраці з Україною в галузі виробництва літаків. Китайська сторона вивчає можливості серійного виробництва нового українського транспортного Ан-178 вантажопідйомністю до 18 т розробки ДП «Антонов» (Київ) на потужностях в КНР. Плани співробітництва України та КНР за програмою Ан-178 закріплені протоколом про наміри, підписаним китайської Beijing A-Star Aerospace Technology Co. та ДП «Антонов» Документ, зокрема, передбачає закупівлю китайською компанією в Україні двох Ан-178 з подальшою організацією виробництва літака в КНР. Умови перспективного співробітництва не розголошуються за бажанням китайського замовника.

КНР демонструє також зацікавленість у налагодженні спільного виробництва авіаційних двигунів з Державним концерном «Укроборонпром». Як відомо, зараз китайська авіаційна компанія AVIC планує налагодити з українським держпідприємством «Івченко-Прогрес» спільне виробництво авіаційних двигунів, які призначені для китайських бойових літаків. Така зацікавленість китайської сторони пояснюється тим, що в 2013 р. КНР вже мала успішний результат виробництва перших шести навчально-тренувальних літаків L-15 з українськими двигунами, які йшли виключно на експортукраїнського виробництва, створеними запорізькими ВАТ «Мотор-Січ» та ДП «Івченко-Прогрес» за участю Харківської науково-виробничої корпорації «ФЕД».

У фінансовій сфері з метою поліпшення техніко-економічного співробітництва Україна і Китай домовилися про взаємному обміні валютами - юанем і гривнею, і встановленні своп-лінії на суму 15 млрд. Китайських юанів. Кошти, отримані за угодою, можуть бути використані на фінансування торгових операцій і прямих інвестицій між двома країнами. Практичне втілення домовленостей про валютний своп дозволяє зменшити тиск на валютний курс з боку імпортерів і допомагає в стабілізації вітчизняного грошово-кредитного ринку.

У центрі уваги та кож інфраструктурні проекти. Зокрема, Китайська компанія «Синв Україна» планує інвестувати в розвиток українських портів близько 5 млрд. Дол. США. компанія розглядає технічну можливість розвитку існуючої інфраструктури порту «Південний», а також будівництва нових інфраструктурних об'єктів під реалізацію власних

проектів. Крім «Південного», китайські інвестори вивчають і інші порти Одеського та Миколаївського регіонів.

Наведені проекти демонструють, що загальна сума китайських інвестицій може бути зіставною з коштами, які виділяються для України з боку провідних міжнародних фінансових організацій та іноземних донорів. Економічний ефект від реалізації спільних проектів значно посилюватиметься за рахунок розвитку суміжних виробництв, створення додаткових робочих місць і соціально-економічного розвитку українських регіонів.

Тому, економічний ефект від участі України у ВШШ є очевидним і сторони зможуть і надалі розвивати співробітництво у сфері модернізації транспортної інфраструктури, сільського господарства, машинобудування та виробництва літаків, у ВПК та енергетичному секторі. Зокрема, більшої уваги потребує проект Міжнародного транспортного коридору ТРАСЕКА (транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія) умовно проходить за маршрутом: Європа – Чорне море (порти України (Одеса, Іллічівськ), Румунії (Констанца), Болгарії (Бургас) та Туреччини (Стамбул)) – Грузія (Поті) – Азербайджан (Баку) – Каспійське море – Туркменія – східне узбережжя КНР.

У зв'язку з цим розвиток відповідних економічних зв'язків має відбуватися і за рахунок безпосередньої активності торговельних партнерів. Так, у 2014 р. ТПП України підписано Декларацію щодо створення «Ділової ради Великого шовкового шляху» з метою налагодження партнерських відносин щодо співробітництва між торгово-промисловими палатами країн, компанією «Corum Group» и «SHAN XI TZ COAL MINE WHOLE-SET EQUIPMENT CO., LTD» (Корпорацією Тайджун) підписано Протокол про наміри щодо створення спільного підприємства на території Китаю щодо виробництва гірничошахтного обладнання.

Разом з цим, з огляду на досить нестабільну політичну ситуацію в країні, військовий конфлікт на Сході країни а також повільний темп реформування економіки країни, здійснення інвестицій в Україну пов'язане з рядом ризиків.

Можна виділити і ряд технічних проблем, що на даному етапі можуть стати перешкодою для розвитку співпраці України з потенційними партнерами в рамках ВШШ. Зокрема такою проблемою є висока вартість суднозаходу в українських портах. Так, порівняно з Румунією,

вартість вище на 25% -30%, з Болгарією - на 35% -45%. Втім, зараз в українських портах проводиться експеримент - портові збори для транзитних вантажів знижені на 50%, що виводить наші порти за вартістю суднозаходу на один рівень з болгарськими і дає перевагу в порівнянні з румунською Констанцою.

Відтак, на даному етапі китайський бізнес досить обережно ставиться до інвестування в Україну. Ситуація ускладнюється наявністю проблем із захистом прав власності та стабільністю загального інвестиційного клімату.

Ключовим завданням для українського Уряду має стати прискорення темпів реформування економіки, яке забезпечить чіткі та прозорі правила гри для всіх зацікавлених учасників і істотно поліпшить інвестиційний клімат в Україні.