

# Альтернативний маршрут Шовкового шляху



Контейнерний потяг, відправлений 15 січня 2016 року з Іллічівська Одеської області, в ніч з 30 на 31 січня прибув на китайський кордон. Формально це лише пілотний рейс контейнерного потяга за маршрутом Україна–Грузія–Азербайджан–Казахстан–Китай (через Каспійське і Чорне моря). Проте, з глобального погляду, цей рейс ознаменував відкриття нового маршруту поставок товарів із України до Китаю, який одразу дістав промовисту назву – «Новий Шовковий шлях» і як альтернативний напрямок вантажопотоку дав можливість транспортувати товари в обхід Росії. Новий транзитний маршрут уключає поромні переправи Чорного й Каспійського морів (Чорноморськ (колишній Іллічівськ)–Батумі та Алят; Актау–Порт) і, як вважають у Мінінфраструктури України, має стати конкурентоспроможним щодо традиційного сухопутного маршруту.

Для популяризації цього маршруту на офіційній сторінці Мінінфраструктури України в Інтернеті організували інтерактивну демонстрацію руху вантажу. Наскільки прагнула успіху, відкриваючи новий шлях, Україна, настільки це дратувало Росію. Функціонування цього маршруту вочевидь суперечить її інтересам, чим і пояснюється активна інформаційна кампанія в російських ЗМІ, які постійно подавали неправдиву інформацію про рух потяга, запускаючи навіть «дези» про те, що він начебто загубився чи зник.

Позицію Росії можна зрозуміти: найбільша за площею країна у світі використовувала свою територію як провідний транзитний шлях, що поєднував Азію та Європу, і в цьому контексті позиціонувала себе як центр Євразії. А тут така прикра несподіванка! Основний партнер – Китай (принаймні саме так вважає російська пропаганда) вирішив побудувати транспортний шлях в обхід Росії.

Насправді цей крок укотре демонструє прагматизм Китаю, адже, на думку аналітиків, прокладаючи шляхи своїм товарам на Захід, він намагається оминати територію Росії як з комерційних, так і геополітичних причин. По-перше, Китай не може не враховувати «підсанкційний» статус Росії і не бажає створювати для себе та своїх компаній додаткові ризики наразитися на такі обмеження. По-друге, він хоче поширити свої ділові зв'язки, а отже, й вплив на всі країни, розташовані між ним та Європою.

Фінансуючи транспортні проекти в країнах Центральної Азії та Південного Кавказу, Китай допомагає їм виводити свої товари на нові європейські та азійські ринки й тим самим сприяє зниженню рівня їхньої економічної залежності від Росії. Він збирається не тільки будувати нові залізниці та логістичні центри, а й створювати зони вільної торгівлі, що мають охопити всі країни – учасниці «Економічного поясу Шовкового шляху». А першим кроком на цьому шляху буде створення зони вільної торгівлі на території пострадянської Центральної Азії.

Така посиленна увага Китаю до цього регіону може звести нанівець зусилля Москви з відтворення прототипу ЄСР шляхом побудови Євразійського економічного союзу. Скоріше, навпаки, посилення зв'язків Китаю та Казахстану може призвести до істотного уповільнення

інтеграційних процесів, на які так сподівалася Росія. Нещодавнє затримання проросійськи налаштованих політиків у Казахстані підтверджує бажання цієї країни подальше відійти від Росії. А підтримку Китаю в цьому контексті важко переоцінити.

Занепокоєність Росії не безпідставна, адже проект «Новий Великий шовковий шлях» може кардинально змінити географію світових торговельних потоків, значно зменшивши в них роль Росії. Концепцію Нового Великого шовкового шляху (включаючи точні наземні та морські маршрути) було представлено восени 2013 року китайським лідером Сі Цзіньпіном. Спочатку передбачалося створення мережі інфраструктурних зв'язків, здебільшого транспортних коридорів, між Китаєм та його найважливішим економічним партнером – Європою. Протягом 2014 року ця концепція набрала політичної ваги й стала ключовим інструментом зовнішньої політики Китаю, особливо в дипломатичній сфері й сфері так званої м'якої сили. Наприкінці 2014 року китайський уряд оголосив про створення «Фонду Шовкового шляху» в розмірі \$40 мільярдів.

Ідея Нового Шовкового шляху являє собою гнучку формулу Китаю в діалозі з багатьма іншими країнами. Інклюзивний характер цього проекту сприяє мінімізації негативного враження, спричиненого швидким економічним зростанням Китаю. Процес реалізації згаданої концепції дасть змогу Китаю розширити свій вплив у навколишніх регіонах, насамперед у Центральній і Південно-Східній Азії. Новий Великий шовковий шлях стане альтернативою пануванню США та російських інтеграційних проектів у цих регіонах.

Реалізація концепції Нового Шовкового шляху (у вузькому розумінні – будівництво інфраструктурних зв'язків) дасть можливість збільшити товарообіг між Китаєм та країнами Європи. Навіть якщо проект буде реалізований лише частково, Китай матиме ширший доступ на європейський ринок і розширить співпрацю з ЄС, заради чого ця країна готова йти на істотні капіталовкладення. Варто згадати лише про те, що для реалізації транспортних проектів Піднебесною створено не тільки вже згаданий фонд «Шовковий шлях», а й Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (\$100 мільярдів). Крім того,



отримано згоду на участь у проектах майже 60 держав. І ці країни продовжують та нарощують співпрацю для розвитку перспектив «Економічного поясу Шовкового шляху», часом йдучи на відмову від короткострокових вигод. Конкретний приклад: напередодні старту українського експериментального потяга укладено Угоду між Україною, Азербайджаном, Казахстаном і Грузією про пільгові тарифи на вантажоперевезення Транскаспійським міжнародним транспортним маршрутом.

Центрально-Східна Європа (ЦСЄ) може відігравати важливу роль у глобальних економічних процесах як транзитна зона й своєрідна прохідна на ринок Західної Європи. Загальний обсяг торгівлі Китаю з країнами Центральної та Східної Європи сягає \$40 мільярдів, що становить менш як 10% його товарообігу з ЄС. Отже, країни цього регіону найближчими роками ще не будуть основним одержувачем китайських товарів, однак вони, маючи морські та внутрішні порти, можуть відіграти роль шлюзу до Західної Європи. Оскільки інфраструктура в ЦСЄ досі сповна не розвинена для таких масштабних завдань, експерти вважають, що це мотивуватиме Китай займатися будівництвом інфраструктури в регіоні, особливо модернізацією та електрифікацією залізничних шляхів.

Новий Шовковий шлях має для ЦСЄ та Китаю не лише велике транспортне значення, його слід розглядати в ширшому контексті міжнародних відносин. Для Китаю саме місце розташування регіону має величезні переваги. Він розраховує, що країни ЦСЄ з відкритими ринками підтримуватимуть угоду про залучення інвестицій і створення зони вільної торгівлі з ним. Крім того, в країнах ЦСЄ зручно, наприклад, отримати супутні послуги: тут китайські продукти можна фасувати та пакувати перед поставкою безпосередньо на західноєвропейський ринок. Як країни ЦСЄ виграватимуть від китайського фінансування, так і Китай матиме перспективний полігон для інвестицій у ЄС. Хороші відносини з Китаєм і відсутність історії конфліктів сприятиме позитивному ставленню до китайських ініціатив.

Стратегічне завдання України – максимально інтегруватися в реалізацію проекту «Новий Шовковий шлях», адже наразі його основний маршрут пролягає повз територію України. Саме у форматі цього проекту вже відбулося успішне тестування залізничних перевезень, і 13 грудня 2015 року до Грузії прибув перший потяг із Китаю, перетнувши Казахстан, Каспійське море та Азербайджан. Проте наступною ланкою транспортування китайських товарів до ЄС поки що стала не Україна, а Туреччина.

Ураховуючи значні обсяги товарів, які планують перевозити Новим Шовковим шляхом, шанси України долучитися до цього проекту доволі значні. Українські порти та залізниці розглядаються китайською стороною як важливі перспективні ланки маршруту, особливо для нарощування товарообігу Північною Європою. На користь цього свідчать численні заяви офіційних китайських представників. Наприклад, інтерв'ю Надзвичайного та Повноважного Посла Китай-

ської Народної Республіки в Україні одному з впливових українських видань.

Однак не слід очікувати, що Україну автоматично залучать до реалізації проекту. Потрібно самим демонструвати активність: приміром, ініціювати створення нових відгалужень від основних шляхів для охоплення якомога більшої кількості країн. Добре, що такі кроки вже здійснюються. На початку лютого 2016 року Україна та Литва підписали попередній меморандум про приєднання литовського потяга «Вікінг», який поєднує порти Балтійського та Чорного морів. Тобто Україна здобула додатковий аргумент у «долученні» своєї території до транспортування товарів між Китаєм та північно-східними країнами ЄС. Адже нині є висока ймовірність (за наявності відповідної волі) продовження маршруту до Польщі та Угорщини. Такі ініціативи України з розвитку транспортних коридорів дадуть можливість сполучити будь-яку залізничну станцію в Європі з країнами Центральної Азії та Китаю, що, у свою чергу, сприятиме збільшенню обсягів транзитних вантажів між Азією та ЄС.

7 лютого цей потяг вирушив за маршрутом пілотного рейсу. І хоча його кінцева зупинка буде в Центральній Азії, можна очікувати, що в перспективі й цей маршрут буде подовжено до Китаю. Та й приєднання Туркменістану до транспортування вантажів вельми важливе для нас з енергетичного погляду, адже цим маршрутом очікуватимемо поставок туркменських енергоносіїв, зокрема скрапленого газу та нафтопродуктів, до України.

Крім того, слід враховувати вигоди від залучення бізнесових кіл до реалізації цього проекту, бо саме на них роблять ставку його ініціатори. Лише комерціалізація всіх ланок цього маршруту зробить його економічно привабливим. Тому державні органи України мають, не зволікаючи, усіляко підтримувати розвиток нового маршруту адміністративними та економічними стимулами, не забуваючи й про інформаційні ресурси, які можна задіяти для популяризації проекту.

Звісно, широке залучення бізнесових кіл буде можливим за умови реальної економічної ефективності Нового Шовкового шляху. Для його потенційних клієнтів найважливішими є три основні питання: швидкість доставки вантажу, вартість та безпечність. Враховуючи складність маршруту, пов'язану з проходженням територією низки країн, кожна з яких має власну тарифну й логістичну політику, забезпечення стабільних умов для вантажоперевезень є доволі проблематичним і потребує узгодження на міждержавному рівні. Допомогти справі могло б створення інституту єдиного оператора з управління цим транспортним шляхом.

Кілька слів про ціну питання. Вартість перевезення контейнера становить \$5600, що значно дорожче, ніж перевезення територією Росії. Водночас зазначмо: така ціна розрахована, виходячи з того, що перший потяг був завантажений лише на третину. За повної завантаженості вона, звісно, зменшиться.

Здешевленню перевезень сприятиме також скорочення тривалості доставки вантажу. З цією метою Прем'єр-міністр України вже дав доручення «Укрзалізниці» прискорити рух потяга з 15 до 10 діб. Це, за словами очільника «Укрзалізниці», цілком реально.

У разі вирішення цих тарифно-логістичних питань головною проблемою залишиться природний чинник. Тут найбільше непокоять ділянки перевезення Чорним та Каспійським морями. Як свідчить статистика, судноплавство в басейні Чорного моря в середньому на рік ускладнене 57 днів, а в Каспійському морі – 25 днів. Але з цим мусимо змиритися...

Проте, завершуючи розмову про технічний бік питання, можемо зазначити, що одним із провідних бажань, які стоять на порядку денному країн світу, є мінімізація стосунків із Росією. І насамперед цього разом із нами прагне Китай. Тож нам варто максимально об'єднати зусилля.

Іван УС,  
старший консультант  
сектору зовнішньоекономічної безпеки  
Національного інституту стратегічних досліджень.