

УКРАЇНА В ПРОЕКТАХ НОВОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ
Ганчо Н.А, Назрієва З.Т., Коляда Н.О.. студенти групи 1431
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Україна, Миколаїв

***Анотація.** В доповіді обґрунтована важливість ініційованого урядом КНР логістичного мегапроекту «Новий шовковий шлях». Розглянуто варіанти участі України в проекті Нового шовкового шляху.*

***Ключові слова:** Новий шовковий шлях, макрологістичні системи, караванний шлях, транзитні коридори, конкурентоспроможність.*

Вступна частина. Початок історії Великого шовкового шляху відносять до 2 століття до нашої ери, коли китайський посол Чжан Цянь відвідав країни Центральної Азії з дипломатичною місією. До 4 ст. до н.е. торговий шлях із Європи до країн Азії обривався біля кордонів Китаю. Гірські хребти Азії: Каракорум, Тянь-Шань, Гімалаї, Гіндукуш — скривали найдавнішу і багату китайську цивілізацію від усього світу.

Слід зазначити, що присутність слова «шовковий» дуже важливий. У минулі часи шовк мав величезну частку на ринку, хоча доставлялося з одного кінця світу в інший безліч інших товарів. Завдяки своїй легкості, компактності, величезному попиту і дорожнечі він був ідеальним предметом торгівлі. Товарний потік складався із предметів розкоші, які користувалися популярністю в аристократів: коштовності, килими, фарфор.

Найбільш відомий шлях проходив із західної частини Китаю через сучасний Казахстан. Також був маршрут через Киргизію. Після цього торговці йшли через Самарканд, Бухару, Мерв і уздовж Каспійського моря до Середземного. Існував і менш популярний маршрут по пустелях: через західну частину Казахстану до нижньої Волги і далі до Чорного моря.

Дані торгові шляхи існували з другого століття по п'ятнадцяте включно. При цьому Шовковий шлях ніколи не був єдиним цілим. Всі товари з однієї частини світу в іншу доходили через посередників. Кілька разів за всю історію Шовкового шляху маршрути повністю контролювалися одною державою. Було це в шостому столітті при Тюркському каганаті, при Монгольській імперії в 13 ст. і при імперії Тимура в 14 ст.

Важливим досягненням Великого Шовкового шляху стало те, що завдяки розробленим маршрутам з'явилося безліч міст в Азії, були побудовані дороги, готелі, склади. Багато міст були створені спеціально для мандрівників. Під час зупинки їм вдавалося змінити втомлених в дорозі тварин, найняти охорону, розвантажити товари. Також саме завдяки середньовічним торговцям виникли чеки: купцям було зручно здавати гроші під розписку, а вже в іншому місті отримувати гроші від довіреної особи.

Мета доповіді. Довести важливість Нового шовкового шляху в розвитку глобальної економічної системи та визначити роль України в механізмах розвитку цього мегалогістичного проекту.

Основна частина.

Восени 2013 року в ході візитів в Південно-Східну Азію голова КНР послідовно висунув ініціативи «Економічний пояс Шовкового шляху» і «Морський шовковий шлях XXI століття». Пізніше вони об'єдналися в ініціативу «Один пояс, один шлях».

Спираючись на свої широкі географічні зв'язки з євразійськими країнами, Китай ініціював логістичний мегапроект “Один пояс, один шлях”, який складається з таких елементів:

▪ “Економічний пояс Шовкового шляху” – створення трьох транс’євразійських економічних коридорів: північного (Китай – Центральна Азія – Росія – Європа), центрального (Китай – Центральна і Західна Азія – Перська затока і Середземне море) і південного (Китай – Південно - Східна Азія – Південна Азія – Індійський океан).

- «Морський Шовковий шлях XXI століття» – створення двох морських маршрутів: один маршрут веде з узбережжя Китаю через Південно-Китайське море в Південно-Тихоокеанський регіон, інший передбачає з'єднання приморських районів Китаю і Європи через Південно-Китайське море і Індійський океан).

- Китайсько-пакистанський економічний коридор.
- Економічний коридор Китай-Бангладеш-Індія-М'янма.

Стратегічна ініціатива КНР відразу була подана як ідея створення для Китаю та сусідніх країн простору спільного розвитку. «Поясом» мали бути охоплені всі країни континенту, що лежать між Китаєм та Європою. Згодом, китайський лідер доповнив цю ідею «Морським Шовковим шляхом XXI століття», що охоплює континент морем та має на меті розвиток берегової інфраструктури задля посилення торгівлі між Азією, Європою, Африкою та іншими регіонами світу [1].

22 жовтня 2019р. в місті Чжухай провінції Гуандун відкрився III форум «Морський Шовковий шлях XXI століття». Тема форуму – «Будівництво регіону Великої затоки».

Регіон Великої затоки об'єднує статі однією з найбільших міських агломерацій в КНР і світі. Він включає в себе Гонконг, Макао і дев'ять міст провінції Гуандун.

До 2035 року китайська влада збирається перетворити регіон у високорозвинений центр технологій, інновацій та економічної активності, який буде конкурувати з Кремнієвою долиною США і регіоном Токійської затоки.

Що стосується України, то за своїм географічним положенням вона якраз знаходиться на шляху проходження Північного сухопутного коридору Нового Шовкового шляху, який проходить з Китаю через Казахстан, Росію і далі в Європу. Але всі транзитні потоки з Азії в Європу, як в прямому так і в зворотному напрямках проходять територією Білорусії. Вже діє північний маршрут з Китаю в Європу через Казахстан, РФ і Білорусь (в обхід України). Намагаючись взяти участь в транснаціональному проекті та отримати вигоду для себе, український уряд розробив і запропонував Китаю альтернативний маршрут в Європу.

Як бачимо, маршрут повинен пролягати через Україну, Грузію, Азербайджан, Казахстан, Китай, включаючи дві паромні переправи Чорного і Каспійського морів. Але запущений на початку 2016 року за цим шляхом поїзд зазнав фіаско. За ціною він не зміг конкурувати з Північним маршрутом «Нового шовкового шляху» (через Росію), оскільки виявився більш ніж в 2 рази дорожче нього.

Для того, щоб здешевити перевезення і забезпечити конкурентоспроможність, Україна в травні 2016 року приєдналася до Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (МТМ), а також домовилася про зниження тарифу на перевезення контейнерів по «Новому Шовковому шляху». Але, тим не менш, це не вирішило проблему, оскільки зменшення тарифу максимум на 30% не робить транзит через нашу країну конкурентоспроможним. А тому до сьогодні ніякого руху поїздів по «Українському Шовковому шляху» немає.

Крім цього, Китай схвалив будівництво Південної гілки «Нового шовкового шляху» в обхід Росії під назвою «Шовковий вітер». Цей напрямок має цілком практичний характер, оскільки повинен з'єднати Піднебесну з Південною Європою (в той час, як напрямок через Росію з'єднує з Північною, Центральною та частиною Західної Європи).

Висновки. Новий шовковий шлях повинен вибудувати найзручніші і швидкі транзитні маршрути через центр Євразії. Україні необхідно брати активну участь у розвитку транскаспійського міжнародного транспортного коридору, як частина Нового шовкового шляху.

ЛІТЕРАТУРА

[1] ЦТС-Консалтинг. Експертний центр, що спеціалізується на консалтингу компаній транспортного бізнесу. — [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://www.cfts-consulting.com>

[2] Гришина Н.В. Логістичне управління підприємствами транспортної системи / Н.В. Гришина, І.М. Звіришина // Електронне наукове фахове видання «Східна Європа: економіка, бізнес та управління» Випуск 1 (12). Дніпро. 2018. С. 148-155

- [3] Іртищева І.О. Методичні підходи до оцінки рівня інноваційного розвитку регіону / І.О. Іртищева, М.І. Стегней, М.С. Михайлов // Економіка і суспільство. – Вип. 16. – 2018. – С. 586-593.
- [4] Іртищева І.О. Можливості імплементації досвіду соціального розвитку країн ЄС у вітчизняну практику / І.О. Іртищева, О.В. Гуріна, Ю.А. Работін // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2018. – Вип. 20/2. – С. 6-11.
- [5] Фатєєв М.В., Козир Б.Ю. Удосконалення механізмів управління морськими наливними терміналами / Козир Б.Ю., Поткін О.О., Фатєєв М.В./ Збірник наукових праць НУК № 2, 2017р.