

## VI. ГЕОГРАФІЯ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА ТА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН

УДК 911.3

Смирнов І.Г. д.г.н., проф., Просвирніна Є.М., асп.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

### УКРАЇНСЬКО-КИТАЙСЬКА СПІВПРАЦЯ З РОЗВИТКУ ЄВРОАЗІЙСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

*Розкрито сучасний стан та великі перспективи українсько-китайського співробітництва з розвитку європейських трансконтинентальних транспортних магістралей, зокрема з відродження Великого Шовкового шляху. Показана активна участь України та Китаю у створенні мережі транспортних коридорів в Європі та Азії. Представлені найбільші міжнародні компанії, що діють на світовому ринку транспортно-логістичних послуг.*

*The current condition and great development perspectives of the Ukrainian-Chinese cooperation on Euro-Asian transcontinental transport main lines', especial The Great Silk Way is disclosed. Ukraine and China's active participation in transport corridors network creation in Europe and Asia is explored. The international companies of the World transport-logistics services are investigated.*

**Вступ. Постановка проблеми.** Інтеграція України до світової транспортно-логістичної системи передбачає активне використання унікально вигідного транзитного положення нашої держави на перехресті євроазійських трансконтинентальних коридорів, система яких створюється нині. Важливе значення в цій системі займає Китай, який теж виділяється вигідним транспортним положенням в Азії. Тісна співпраця України та Китаю у транспортно-логістичній сфері, таким чином, є надзвичайно актуальною, незважаючи на географічну віддаленість наших країн.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Досліджень і публікацій з даної проблеми небагато. Можна назвати праці В.А. Дергачова [2], А.М. Новикової [7], але вони питань українсько-китайської співпраці у вказаній сфері торкаються побіжно і в контексті інших проблем.

**Формулювання цілей статті. Постановка завдання.** Мета статті - розкрити сучасний стан та великі перспективи українсько-китайського співробітництва з розвитку євроазійських трансконтинентальних транспортних магістралей, зокрема відродження Великого Шовкового шляху, показати активну участь України та Китаю у створенні мережі транспортних коридорів в Європі та Азії.

**Виклад основного матеріалу.** Контактні функції держави та її економічна безпека забезпечується формуванням основних комунікаційних напрямків. Це положення повністю відноситься до України та Китаю, які характеризуються дуже вигідним транзитним положенням (Україна - в Європі, а Китай - в Азії) та знаходяться на різних кінцях славетної торговельної траси минулого - Великого Шовкового шляху (ВШШ), який зараз відроджується і стає головним євразійським трансконтинентальним транспортним коридором - основою комунікаційного мосту Захід-Схід (або ЕВРАГЕЙТ - Євразійська брама). Передбачається, що саме тут пройдуть головні транспортні комунікації XXI ст., що зв'яжуть полюси економічного та технологічного розвитку Західної Європи та Азійсько - Тихоокеанського регіону. Причому новий Шовковий шлях буде включати не тільки транспортні, але й енергетичні маршрути та телекомунікації. Відродження головної євразійської комунікаційної осі зумовлюється величезними обсягами міжнародної торгівлі між країнами Європи та Східної та Південно-Східної Азії, які оцінюються у даний час у 400-500 млрд. дол. США, та, за прогнозами, зростуть ще на 35-40% до 2020 р. [1,45].

Україна та Китай мають всі підстави для того, щоб прийняти активну участь у реалізації цього грандіозного світового комунікаційного проекту та зайняти чільні місця у Євразійській трансконтинентальній інфраструктурі майбутнього. По-перше, це потужний економічний потенціал наших країн, зокрема, Китай зустрів XXI сторіччя з валовим національним продуктом, що складає трильйон американських доларів та валютними резервами у 149 млрд. дол. США. У 2010 р. Китай за обсягом ВВП посів друге місце в світі, випередивши Японію, його ВВП склав 5,9 трлн. дол. За загальним обсягом промислового виробництва Китай належить до першої п'ятірки найбільш промислово розвинутих країн світу. За показниками виплавки сталі (понад 120 млн.т.) та видобутку вугілля (1400 млн.т або 30% світового виробництва) КНР впевнено займає перші місця в світі. Китай володіє найбільшими запасами вугілля в світі, частка вугілля складає понад 80% паливно-енергетичного балансу країни. Китай виробляє 500 млн.т. цементу, що складає 35% світового виробництва. Китай продуктує більше електроенергії, ніж Японія, випускає понад 42 млн. кольорових телевізорів (це більше, ніж США та Японія разом), 4 млн. комп'ютерів, 25 млрд. метрів тканин. Політика відкритої економіки сприяла притоку іноземного капіталу та переходу до експортної орієнтації народного господарства. За обсягом іноземних інвестицій Китай займає друге місце в світі після США. За зовнішньоторговельним обсягом Китай вийшов на перше місце в світі, а частка промислових виробів у експорті складає 80%. Експорт китайських товарів за останню чверть XX століття зріс у 30 разів та зайняв вагомі позиції у світовій торгівлі. На КНР нині припадає приблизно 20% світового продажу одягу, тканин, іграшок, 10% - радіоприймачів, фотоапаратів та годинників, 5% - телевізорів та побутових електроприладів. Китай розширює

експортні поставки легкових автомобілів, металообробних верстатів, морських суден та холодильників [2,195].

Китай виробляє 500 млн.т. зерна, але враховуючи зростаючі потреби у виробництві продовольчої продукції, країна розпочала широкомасштабне впровадження трансгенних культур та вийшла на третє місце в світі за цим показником, Передбачається на початку XXI ст. половину посівних площ зайняти під вирощування генетично модифікованого рису, помідорів, картоплі та солодкого перцю. Генна інженерія розглядається як єдиний вихід до подолання можливої продовольчої кризи. Третє тисячоліття Китай зустрів з населенням понад 1,3 млрд. чол., що складає приблизно 22% мешканців Землі. За останні десятиріччя полишилась якість життя. За індексом розвитку людського потенціалу та тривалістю життя країна знаходиться на середньосвітовому рівні, що можна вважати великим досягненням, враховуючи гігантську чисельність населення.

По-друге, це надзвичайно вигідне положення України та Китаю не перехресті транспортно- торговельних шляхів відповідно, в Європі та Азії.

Що стосується України, то вона дякуючи унікальному розташуванню на перехресті транснаціональних потоків, а також розвиненій інфраструктурі морського, річкового та наземних видів транспорту, має найвищий серед країн Європи коефіцієнт транзитності, через територію нашої держави проходять чотири з десяти європейських транспортних коридорів. Ці коридори на другій Європейській конференції міністрів транспорту на грецькому острові Крит (1994р.) були визначенні як найбільш перспективні, тому їх ще називають „Критськими". У використанні унікальних транзитних можливостей України дуже зацікавлені країни Європейського союзу, оскільки саме через територію України можуть бути прокладені найкоротші маршрути руху вантажів та пасажирів зі Скандинавії Великої Британії, Балтії, Західної Європи до країн Сходу, у т.ч. Китаю. Для деяких сполучень виграш може складати до 2000 км. Причому зовсім необов'язково споруджувати нові шляхи. Мережа транспортних шляхів України, насамперед, залізничних та автомобільних, органічно вписується у загальноєвропейську - через Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, Молдову, Білорусь, Росію. Вона також охоплює і незамерзаючі морські порти Чорноморсько-Азовського басейну, що є особливо цінним для україно-китайського співробітництва у галузі транспорту.

Зокрема через територію України проходять такі „критські" коридори, як № 3 (Берлін - Вроцлав - Катовіце - Львів - Київ), № 5 (Лісабон - Барселона - Трієст - Будапешт - Київ), № 9 (Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ - Київ - Кишинів - Пловдив - Салоніки) та № 7 (Дунайський). Їхнє інтенсивне використання може значно збільшити доходи державного та регіональних бюджетів, сприятиме розвитку дорожньої інфраструктури, транспортної та усіх причетних до неї галузей в цілому. Для реалізації цих переваг згідно розпорядження Президента України розроблена і прийнята в 2002 р. Верховною

Радою "Комплексна програма утвердження України, як транзитної держави на 2001-2010 роки", за якою передбачається створення національної мережі Європейських транспортних коридорів та її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів [3]. Зокрема особлива увага приділяється формуванню трансконтинентальних міжнародних транспортних коридорів таких, як Європа-Кавказ-Азія (TRASECA) та Балтійське море - Чорне море (Гданськ/Гдиня - Одеса/Іллічівськ), які мають особливо високий коефіцієнт транзитності та знаходяться під патронатом Європейської комісії. Транзитні можливості вищезгаданих міжнародних транспортних коридорів (МТК), що проходять через територію України, використовуються нині далеко не в повну міру, так, найбільший за своїм транзитним потенціалом МТК "ТКАСЕСА" (204,35 млн. тон) задіяний лише на 15%, МТК № 3 (201,8 млн. тон) - на 10,3%, МТК № 9 (100,1 млн. тон) - на 18%, МТК Балтика - Чорне море (92,9 млн. тон) - на 4,4%, МТК № 5 (38,4 млн. тон) - на 29% [4]. З'єднання "критських" коридорів № 9, № 3, № 5 з трансконтинентальними МТК, зокрема, "Балтика - Чорне море" (з виходом на Туреччину та далі на Китай) дозволить створити реальні умови для комбінованої схеми перевезень вантажів "море-суша" в напрямку басейнів Балтійського, Чорного та Каспійського морів по найкоротшій відстані.

Включення МТК в українську мережу транспортних перевезень забезпечить сотні мільйонів тон додаткових вантажів та відповідні доходи. Крім того, модернізація шляхів сполучення (насамперед, залізничних) дозволить збільшити швидкість руху вантажних та пасажирських поїздів, що відповідно значно знизить терміни доставки вантажів, підвищить їхнє збереження. Також передбачається скоротити строки виконання прикордонних та митних процедур, розширити співробітництво з міжнародними транспортними організаціями, забезпечити приєднання України до міжнародних конвенцій і угод в галузі міжнародних перевезень.

Такі серйозні плани неможливо втілити в життя без комплексного науково обґрунтованого економічного підходу до організації та здійснення міжнародних та внутрішніх перевезень. Знайти ж найкоротший, найвигідніший з фінансової точки зору, шлях від виробника продукції до її споживача допомагає логістика - новітня наука про організацію та управління транспортуванням, складуванням та іншими операціями, які здійснюються у процесі доставки продукції від виробника до споживача. Логістика забезпечує вибір найкращого варіанту транзиту вантажу, зокрема: 1) оптимальний маршрут транзиту; 2) вид (або види) транспорту; 3) мінімальний час транзиту; 4) найнижчу вартість транзиту; 5) інформаційне забезпечення та моніторинг руху вантажу внутрішніми та міжнародними логістичними комунікаціями; 6) екологічну безпеку транспортно-логістичних схем транзиту; 7) високу надійність міжнародних та внутрішніх транспортно-експедиторських послуг та повне збереження вантажу [5].

Питанням співпраці України з країнами Європи та Азії у т.ч. Китаєм, у сфері транспортно-логістичних послуг були присвячені міжнародні виставки та науково-практичні конференції, проведені в останнє десятиріччя, зокрема Міжнародна спеціалізована виставка "Транспорт+Логістика", яка вже в одинадцяте пройшла в столиці України у жовтні 2010 року, та друга Міжнародна Чорноморська транспортна конференція.

Транспортно-логістичний форум зібрав учасників з 15 країн світу [5]. На ньому гідно були представлені українські транспортно-логістичні фірми, багато з яких співпрацюють з іноземними партнерами з розвитку транспортних коридорів. Так Український державний центр транспортного сервісу (УДЦТС) "Ліски", що існує з 1995 р. та належить до складу Державної адміністрації залізничного транспорту України, організував маршрутні контейнерні поїзди "Стамбул - Миколаїв - Москва", "Стамбул - Миколаїв - країни СНД", використовуючи міжнародну поромну лінію Стамбул - Миколаїв.

Зв'язки з іноземними партнерами мають найбільші українські компанії з міжнародних автотранспортних перевезень "Рапід" (Київ) та "Орлан-транс" (Київ-Львів), "Укрінтеравтосервіс" (Київ), "Іллічівськзовніштранс" (Одеса) та інші. Але ці зв'язки ще не такі тісні, як того вимагає розташування України на одному з найбільших світових перехресть транснаціональних торговельно-транспортних шляхів та потоків. Тому на ринку транспортно-логістичних послуг України поки що міцні позиції тримають такі всесвітньо відомі міжнародні транспортно-логістичні фірми, як "UnitedParcelService" (UPS, Об'єднана служба доставки - США), TomasNationwideTransport (TNT-Голландія), "DHLWorldwide" (США), "Schenker - BTL" (ФРН-Швеція), "F.L. Logistic" (Франція), "Polzug" (ФРН-Польща). Оскільки ці самі компанії активно працюють і в Китаї, є сенс знати про них детальніше.

Фірмовий знак "UnitedParcelService" (UPS, Об'єднана служба доставки) добре знають в усьому світі, він належить до десяти найбільш відомих брендів. Коричневий з золотом щит- символ швидкості та надійності доставки. Почалася історія UPS у 1907 р., коли декілька молодих людей відкрили у Сієтлі (США) маленьку контору з доставки товарів з магазинів мешканцям міста. Сьогодні UPS - найбільша в світі логістична компанія з річним доходом 27 млрд. дол. Працюють тут нині 344 тис. осіб, а послугами користуються понад 2 млн. клієнтів в усьому світі, яким UPS доставляє різноманітні посилки - від конвертів з документами до багатотонних вантажів з гарантованим терміном доставки не більше трьох днів. UPS має власний авіапарк (231 власний та 344 чартерних літаків) та автопарк (149 тис. автомобілів). Фірмова вантажівка UPS - жива легенда і частина іміджу компанії, яку сьогодні можна побачити на вулицях Нью-Йорку і Лондону, Києва і Пекіна, Москви і Токію, Каїру і Сіднею. В Україні UPS працює з 1992 р. Вона є єдиним експрес-перевізником, який гарантує клієнтам успішне проходження митниці та доставку вантажу вже на наступний день після його прибуття на територію України, завдяки

спеціальному відділу митного контролю, що має вихід у глобальну комп'ютерну мережу UPS.

Компанія TNT (TomasNationwideTransport) була створена у 1946 р. в Австралії К. Томасом, Зараз вона перебуває у власності "TNT Post Group" з штаб-квартирою у місті Амстердам (Голандія). TNT належить до чотирьох найбільших експрес-кур'єрських компаній світу разом з UPS, DHL та "Federal Express". Компанія діє у 200 країнах світу, штат працівників складає 116 тис. чол., річний дохід становить майже 9 млрд. дол. TNT має свій парк літаків (43) та автомашин (17215). В Україні TNT діє під назвою "Аероекспрес" (Київ) та пропонує як економічну доставку вантажу до довільного пункту Європи за 2-6 діб, так і найбільш швидко на українському ринку послугу "9.00 Експрес", яка забезпечує доставку посилок у столиці Європи до 9 год. ранку наступного дня. Компанія має найвищий в галузі показник доставки відправлень в строк - 99%.

На українському ринку транспортно-логістичних послуг активно представлена компанія DHL (ФРН) - один з світових лідерів з авіаекспресдоставки вантажів. Ця компанія (повна назва "DHL Worldwide Express") була створена в 1969 р. трьома підприємцями - А. Делсі, Л. Хілбломом та Р. Лінном, перші літери прізвищ яких і утворили назву DHL. В Україні компанія працює з 1991 р. Сьогодні в "DHL - Україна" працює 170 осіб, обслуговуються 4 тис. клієнтів, здійснюється 350 тис. відправлень у рік. Серед клієнтів DHL - представництва іноземних компаній, великі державні та комерційні структури, НБУ та інші банки України, низка комерційних фірм та підприємств. За 20 років праці в Україні DHL створила новітню сортувальну базу, що включає два потужних сортувальних вузли в Києві та Одесі, організувала щоденний чартерний рейс за маршрутом Київ - Люксембург. Крім того, підписано угоду з Укрпоштою з продажу спільного продукту, що є свідоцтвом довіри з сторони державної структури національного рівня. Згідно досліджень Socis Gallup частка DHL на українському ринку авіаекспресдоставки складає зараз 60%, інвестиції в економіку України перевищують 5 млн. дол. США. У 2010 р компанія запровадила новий продукт "імпорт-експрес", що дозволяє отримувати імпорتنі вантажі з оплатою після їхньої доставки в Україну.

Найбільша в Європі транспортно-логістична фірма "Schenker - BTL" утворилася в 1999 р. шляхом об'єднання німецької компанії "Schenker" (заснованої Г. Шенкером у 1873 р.) та шведської BTL (Billspedition, Transport & Logistics - Експедитерство, транспорт та логістика). Нині ця компанія займає перше місце в Європі за обсягами перевезень вантажів наземними видами транспорту, друге - за обсягами морських перевезень, четверте - повітряних перевезень вантажів. Вона має глобальну інформаційну систему контролю руху вантажів та екологічну програму "Зеленої логістики" [3]. В Україні, в Києві з 1992 р. працює представництво BTL (зараз - "Schenker - BTL"). Варто зазначити, що "Schenker -BTL" є однією з п'яти компаній, що належать до складу відомого

в Європі багатопрофільного зовнішньоторгівельно-логістичного концерну "Stinnes Logistics AG" (Німеччина), а саме "Brenntag" (міжнародна торгівля та доставка хімічних товарів), "Raab Karcher" (торгівля та доставка будматеріалів), "Stinnes Interfer" (торгівля та доставка металів та руд), "Stinnes Intertec" (гуртова торгівля промисловими товарами). Концерн був заснований у 1800 р. Х. Стінсом в м. Мюльхайм-на-Рурі (Німеччина), де і зараз міститься його штаб-квартира.

Французька логістична компанія "F.L. Logistic" належить до 500 найбільших фірм Європи. Вона активно освоює ринок транспортно-логістичних послуг країн СНД, зокрема створила філії в Росії (Москва, Санкт-Петербург), Україні (Київ-Бровари), Казахстані (Алмати). В Україні працює філія цієї фірми "Ф.М. Ложістік-Дніпро" з логістичним терміналом (сучасним транспортно-складським комплексом) у м. Бровари.

У 1996 р. Українським державним центром транспортного сервісу "Ліски" спільно з фірмою "Польцуг" (ФРН-Польща) організований маршрутний поїзд "Україна-Експрес", який з'єднав німецькі порти Гамбург та Бременгафен з Україною (станція Київ-Ліски). Час руху поїзду при перевезеннях вантажів з Німеччини в Україну складає сім-десять діб, у зворотному напрямі - сім діб. В перспективі передбачається здійснення перевезень вантажів, що швидко псуються, в рефрижераторних контейнерах з технічним обслуговуванням на терміналах: порт Гамбург (Німеччина) - Славків (Польща) - УДЦТС "Ліски" (Україна). У 2003 р. введений в дію контрейлерний маршрут Іллічівськ – Клайпеда («Вікінг») та Київ – Славкув («Ярослав»), який буде продовжено до Гамбургу.

Активна діяльність міжнародних фірм на ринку транспортно-логістичних послуг країн Чорноморського регіону, зокрема в Україні, вимагає більшого розвитку та взаємодії українських компаній з міжнародних перевезень, оскільки витіснення українських перевізників цього ринку створює реальну загрозу економічній безпеці нашої країни. Саме тому питання взаємодії національних транспортних систем в системі міжнародних транспортних коридорів, перспективи реалізації нових інвестиційних транспортно-логістичних проектів чорноморських країн, зокрема пов'язаних з євроазійськими транспортними коридорами, проблеми безпеки та екології транспорту були у центрі уваги другої Міжнародної Чорноморської транспортної конференції [1]. В ній взяли участь представники понад 15 країн цього регіону, у т.ч. Україна. Підсумком конференції стало підписання Декларації про співробітництво та Меморандуму про взаєморозуміння з спрощення автомобільних перевезень вантажів у регіоні Чорноморського Економічного Співробітництва. На конференції було відзначено, що глобалізація сучасної світової економіки, розвиток світових господарських зв'язків, посилення економічної взаємозалежності країн світу призвели до стрімкого зростання транснаціональних транспортних потоків виникнення якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень,

зокрема у Чорноморському регіоні, через який проходять величезні обсяги зовнішньої торгівлі між країнами Європи та Східної та Південно-Східної Азії.

Україна наприймає активну участь в проектах Єврологістики, тобто транспортно-логістичної інтеграції в межах Європейського економічного простору або так званої "Широкої Європи" ( Wider Europe). Єврологістика є важливою складовою інтеграційної стратегії Європейського союзу, і передбачає формування загальноєвропейської транспортно-логістичної інфраструктури, що охопить як 15 «старих» країн-членів Європейського союзу (для них передбачена програма – TEN – Trans European Network - Трансєвропейська мережа), 12 нових членів ЄС (програма TINA –Transport Infrastructure Needs Assessment - Оцінка потреб транспортної інфраструктури), так і країни-сусіди (у т.ч. Україну), які передбачається з'єднати з ЄС за допомогою десяти пан'європейських транспортних коридорів (Pan-European Transport Corridors), з яких, як раніше зазначалось, чотири приходять через територію України. Таким чином „формула” загальноєвропейської транспортно-логістичної системи (Pan-European Network, PEN):

$$PEN = TEN + TINA + ПЕС.$$

А, у свою чергу, формула Євразійської транспортної системи (Euro Asia Transport Network, EATN):

$$EATN = PEN + ТСТС,$$

де ТСТС – Trans Continental Transport Corridors, Трансконтинентальні транспортні коридори.

В проектах Єврологістики значне місце приділяється Україні, що відзначалося на Пан'європейських транспортних конференціях в Празі у 1993р. на о. Крит у 1994р. та Гельсінкі у 1997р. Напрями участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції передбачають не лише розбудову чотирьох Європейських транспортних коридорів на території країни, але й участь у створенні чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів ( „Балтика-Чорне море”, TRASECA, Європа-Азія та Чорноморське транспортне кільце) та Панєвропейських транспортних зон (Pan European Transport Area, PETrA). Зокрема, щодо останніх, то Гельсінська конференція визначила чотири PETrA: Баренцеву Євро-Арктичну, Середземноморську, Адріатично-Іонічну та Чорноморську. При цьому Чорноморській Панєвропейській транспортній зоні (Black Sea PETrA), в якій знаходиться Україна, відводиться особлива роль як зв'язуючої ланки, по-перше, між самими чорноморськими країнами (через ЧТК), по-друге, між ЄС та країнами Східної Європи (через ЄТК), по-третє, між країнами Середземномор'я та Кавказу (через ТКТК «TRASECA»), нарешті, по-четверте, між Європою та Азією (у т.ч. Китаєм) - через ТКТС «TRASECA», «Європа-Азія».

Курс ЄС на розвиток євразійських транспортних коридорів, прийнятий на конференції Гельсінкі, був підтриманий на Азійській транспортній конференції в м. Ніїгата (Японія), де було прийнято концепцію створення



дев'яти мультимодальних транспортних коридорів в Північно-Східній Азії. Значне місце в цих планах відводиться Китаю, який теж має надзвичайно вигідне транспортне положення на перехресті шляхів, оскільки окрім транспортних коридорів широтних напрямків (Великий Шовковий шлях, міжнародне шосе "Лісабон -Пекін", що є власне продовженням на Схід через Україну Пан'європейського транспортного коридору № 5 та інші), через схід Китаю проходить Трансазійська магістраль (Сингапур-Бангкок-Гуанчжоу-Шанхай-Пекін-Шеньян-Харбін), яка у майбутньому може перетворитися у АПАМ - Азійсько-Північно-Американську магістраль (через російській Далекий Схід та тунель під Беринговою протокою), що з'єднає два найбільші тихоокеанські полюси економічного та технологічного розвитку - Шанхайській регіон у гирлі Янцзи та Каліфорнію, які за своїми макропоказниками є співставні з найбільшими світовими господарствами.

Крім того, на північному Заході Китаю в Синцзян-Уйгурському автономному регіоні (СУАР) формується ще один потужний комунікаційний вузол. Синцзян за останні роки перетворився у величезний центр міжнародної гуртової торгівлі на Північному Заході Китаю, звідки товари через Джунгарські ворота, Кульджу і Чугунчак відправляються в Казахстан, Росію, Україну, Киргизію та інші країни. Через Синцзян пройде відновлений ВШШ з Китаю до Західної Європи. Але звідси вже „прорублене вікно” і на південь - до Індійського океану. Після будівництва найбільш високогірної автомобільної дороги - Каракорумського шосе - Китай отримав вихід до пакистанського порту Карачі. Цей напрямок є найбільш коротким до подолання гео економічної ізоляції Казахстану та Киргизії, оскільки напрям Бішкек-Нарин-Кашгар-Каракорумське шосе відкриває для цих центральноазійських держав вихід до портів Індійського океану. Отже, СУАР стає важливим комунікаційним вузлом на Шовковому шляху, що відроджується. Цей якісно новий мультимодальний коридор не тільки створить транспортний міст між Європою та Китаєм, але й дозволить подолати гео економічну ізоляцію Центральної Азії.

Як вже зазначалося, новий Шовковий шлях буде формуватися не тільки на основі транспортних, але й енергетичних та телекомунікаційних маршрутів. Зокрема, енергетичний міст у майбутньому неодмінно зв'яже нафтогазові родовища Центральної Азії, Каспію та Близького Сходу з Азійсько-Тихоокеанським регіоном, що набирає економічну міць. Китай проявляє зацікавленість в освоєнні покладів нафти та газу в Казахстані та будівництві газопроводів. В диверсифікації джерел енергетичної сировини дуже зацікавлена Японія, яка здійснює активну інвестиційну політику в Центральній Азії. Можливий і змішаний маршрут транспортування вуглеводню в АТР через іранський порт Бендер-Аббас у Перській затоці.

На відміну від транспортного та енергетичного шляхів найбільш швидкими темпами іде створення єдиної телекомунікаційної супермагістралі Шанхай-Франкфурт- на-Майні, що проходить через СУАР та по території ще 13

держав. В реалізації проекту задіяні, насамперед, німецькі, японські і корейські компанії.

**Висновки і перспективи подальших розвідок.** Таким чином, співробітництво у галузі транспорту та логістики з розвитку євроазійських транспортних коридорів, зокрема, відродження Великого Шовкового шляху, є надзвичайно перспективним напрямом українсько-китайської економічної співпраці у XXI сторіччі, на який слід звернути особливу увагу урядовим та бізнесовим колам наших країн.

### **Список використаних джерел:**

1. Черноморский регион - мост между Европой и Азией: Материалы II Международной Черноморской транспортной конференции. - К. -2002-211с.
2. Дергачев В.А. Геоэкономика. -К.-2002-512с.
3. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 роках.- К.-2002-14С.
4. Шостак О.Г. Проблеми залучення транзиту в систему міжнародних транспортних коридорів України// Суспільно-географічні проблеми розвитку продуктивних сил України. - К. - 2001. – С. 96-97.
5. Смирнов И.Г. Логистика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: ВГЛ «Обрії», 2004. – 335 с.
6. Міжнародна спеціалізована виставка „Транспорт+Логістика 2010". Офіційний каталог - К. - 2010. – 98 с.
7. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. - К.: ННІМБ, 2003. – 494 с.