

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТУСА

**ДІДОК ВАЛЕРІЯ СЕРГІЇВНА**

Допускається до захисту:  
в.о. завідувача кафедри міжнародних  
економічних відносин, доктор  
економічних наук, доцент  
\_\_\_\_\_ М. В. Савченко  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 р.

**Розвиток зовнішньоторговельних відносин України з КНР в умовах  
відродження «Шовкового шляху»**

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини  
Освітня програма «Міжнародні економічні відносини»

Кваліфікаційна (магістерська) робота

Науковий керівник:  
В.В. Лимар, доцент кафедри  
міжнародних економічних відносин,  
кандидат екон. наук, доцент

\_\_\_\_\_ підпис

Оцінка: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_  
(бали / за шкалою ЄКТС / за національною шкалою)  
Голова ЕК: \_\_\_\_\_  
(підпис)

Вінниця – 2020

## АНОТАЦІЯ

**Дідок В.С.** Розвиток зовнішньоекономічних відносин України з КНР в умовах відродження «Шовкового шляху». Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини. Освітня програма «Міжнародні економічні відносини». Донецький національний університет імені Василя Стуса. Вінниця, 2020.

У роботі розглянуто зовнішньоторговельні відносини України та Китаю в контексті відродження Великого шовкового шляху.

Основними науковими результатами дослідження є прогноз експорту та імпорту України та Китаю до 2024 року та перспективні напрями співпраці України та Китаю в контексті відродження Великого шовкового шляху.

*Ключові слова:* Великий шовковий шлях, зовнішня торгівля, експорт, імпорт, тарифні та нетарифні бар'єри, інфраструктурний проєкт.

80 с., 3 табл., 9 рис., бібліограф.: 91 найм.

**Didok V.S.** Development of Ukraine's foreign trade relations with the People's Republic of China under the conditions of the «Silk Road». Specialty 292 International economic relations. Educational program «International economic relations». Vasyl' Stus Donetsk National University. Vinnytsia, 2020.

It was studied international economic relations of Ukraine and China in the context of the Silk road revival.

The main scientific results are: prognosis of export and import of Ukraine and China till 2024 and perspective directions of cooperation of Ukraine and China in the context of Silk road revival.

*Key words:* Silk road, external trade, export, import, tariff and non-tariff barriers, infrastructural project.

80 p., 3 tabl., 9 fig., bibliography: 91 items.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛІ ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ КИТАЮ.....	7
1.1 Еволюція теорій міжнародної торгівлі.....	7
1.2 Роль уряду Китаю в розвитку зовнішньої торгівлі.....	16
1.3 Передумови відродження стародавнього «Шовкового шляху».....	25
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЗОВНІШНЬОТОРГІВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН КИТАЮ ТА УКРАЇНИ.....	32
2.1 Оцінка зовнішньої торгівлі Китаю.....	32
2.2 Транзитно-логістичний потенціал України для Китаю.....	39
2.3 Оцінка тарифних і нетарифних бар'єрів у зовнішній торгівлі Китаю з Україною.....	46
РОЗДІЛ 3 ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ КИТАЮ В КОНТЕКСТІ ВІДРОДЖЕННЯ «ШОВКОВОГО ШЛЯХУ».....	56
3.1 Проблеми розвитку зовнішньоторговельних відносин Китаю з європейськими країнами.....	56
3.2 Перспективи розширення зовнішньоторговельних відносин Китаю з Україною.....	64
ВИСНОВКИ.....	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	82

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Перетворення Китайської Народної Республіки в другий за значенням центр світової політики сприяє висуванню китайським керівництвом амбіційних економічних і політичних проектів, спрямованих на переформатування всієї міжнародно-економічної системи відповідно до зростаючих можливостей і потреб країни. У зв'язку з цим у 2013 році п'ятим поколінням керівників КНР була висунута стратегічна ініціатива «Один пояс – один шлях», яку можна назвати зовнішньополітичною концепцією Китаю відносно десятків країн від Західної Європи до Південно-Східної Азії. Проект спрямований на прискорення розвитку Китаю в умовах нових викликів для нього на світовій арені. До цих викликів відноситься скорочення експортних можливостей на традиційних ринках США, Євросоюзу і Східної Азії через зниження світових темпів економічного росту та спроби США послабити політичні та економічні позиції Китаю.

Сьогодні партнерство, з одного боку, визнається Україною і КНР «найкращим періодом», а з іншого боку, в обох країнах існують інші концепції. КНР дивиться на Україну як «другорядну» державу, відсталу в економічному розвитку порівняно з провідними країнами світу, що диктує Китаю робити ставку на модернізації інших партнерів, а Україну використовувати як джерело сировини. В Україні з огляду на позицією Китаю в отриманні сировини і з великим надходженням китайських товарів і робочої сили на внутрішній ринок, мова йде про загрозу перетворення на сировинний придаток, міграційні та екологічні проблеми.

Міжнародна торгівля у складі зовнішньоекономічних відносин України з КНР відображена в наукових працях Л. Гальперіної, В. Левківського, Ю. Макогона, А. Мокія, М. Флейчук, Т. Молодченко, А. Пельо, А. Румянцева, О. Сльозко, О. Шайди, М. Матули, китайських учених Ван Пен, Чен Хунцзе, Чжан Юань та Лі Чжоу. Натомість, наявний стан двостороннього співробітництва України та КНР, домінантні чинники, значні тенденції, вплив на економічну безпеку світу та держави, проблеми розширення і подальшої

трансформації торговельних відносин в умовах глобальної економіки є недостатньо висвітленими.

**Мета дослідження** – проаналізувати зовнішньоторговельні зв'язки Китаю та України та надати рекомендації щодо подальшої співпраці у контексті відродження Великого шовкового шляху.

Таким чином, мета обумовлює вирішення **таких завдань**:

- дослідити еволюцію теорій міжнародної торгівлі;
- визначити роль уряду Китаю в розвитку зовнішньої торгівлі;
- ідентифікувати передумови відродження стародавнього «Шовкового шляху»;
- надати оцінку зовнішньої торгівлі Китаю;
- дослідити транзитно-логістичний потенціал України для Китаю;
- оцінити тарифні й нетарифні бар'єри у зовнішній торгівлі Китаю з Україною;
- визначити проблеми розвитку зовнішньоторговельних відносин Китаю з європейськими країнами;
- ідентифікувати перспективи розширення зовнішньоторговельних відносин Китаю з Україною.

**Об'єкт дослідження** – процес побудови українсько-китайських зовнішньоторговельних відносин в контексті відродження Великого шовкового шляху.

**Предмет дослідження** – теоретичні та методологічні підходи до формування й реалізації проєкту «Економічний пояс великого шовкового шляху» на засадах стратегічного партнерства України та Китаю.

**Інформаційною базою** дослідження є статистичні дані Державного комітету статистики України, Світової організації торгівлі, Міністерства комерції КНР, нормативно-правові акти України різних рівнів.

**Методи дослідження** включають сукупність класичних підходів до розгляду відносин між Україною та КНР. Використані порівняльний, історичний, інституційний і функціональний методи дослідження, а також

акторний підхід при розгляді питань щодо ролі основних акторів у реалізації проекту «Економічний пояс великого шовкового шляху». Використаний просторово-організаційний підхід до аналізу світової політики. Розгляд зовнішньополітичних підходів до розвитку стратегічного партнерства України і Китаю спирається на аналіз офіційних документів і заяв офіційних осіб, а також найбільш значущих публікацій у пресі. На рівні загальнонаукової методології були використані теоретичні методи аналізу і синтезу, абстрагування, індукції і дедукції та системного підходу при розгляді питань становлення і функціонування міжнародних транспортних коридорів.

**Теоретичне та практичне значення** магістерської роботи полягає у ґрунтовному аналізі зовнішньоторговельних відносин України та Китаю в контексті відродження Великого шовкового шляху.

**Наукові результати** дослідження полягають у наступному:

- структуровано наукові підходи до розуміння теорій міжнародної торгівлі;

- розраховано прогноз експорту та імпорту України та Китаю до 2024 року;

- резюмовано перспективні напрями співпраці України та Китаю в контексті відродження Великого шовкового шляху.

Результати кваліфікаційної магістерської роботи апробовано на XIX Міжнародній науковій конференції студентів та молодих вчених «Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, стає економічне зростання» (24-25 листопада, 2020 р., м, Вінниця).

Кваліфікаційна магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи 80 с.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ КИТАЮ

#### 1.1 Еволюція теорій міжнародної торгівлі

Міжнародна торгівля – це процес купівлі і продажу, що здійснюється між країнами, продавцями і посередниками в різних країнах. Для національного господарства участь у міжнародній торгівлі набуває форми зовнішньої торгівлі. Зовнішня торгівля – це торгівля однієї країни з іншими "яка складається з оплачуваного вивозу (експорту)" та ввозу (імпорту) товарів і послуг. У сукупності зовнішня торгівля різних країн утворює міжнародну торгівлю. Таким чином, термін "зовнішня торгівля" застосовується тільки до окремо взятої країни.

Теоретичні проблеми розвитку міжнародних торговельних відносин знайшли відображення в працях українських та зарубіжних вчених. Зокрема ці питання досліджують такі вчені, як: Філіпенко А.С., Циганкова Т.М., Сіденко В.Р., Андрійчук В.Г., Лук'яненко Д.Г. Будкін В.С., Румянцев А.П., Поручник А.М., Пузанов І.І., Бураківський І.В, Bing Xiang ,Suisheng Zhao та інших.

Могутнім імпульсом процесу зародження світової торгівлі стало створення в ряді промислово більш розвинутих країн (Англії, Голландії, північній частині Італії) крупного машинного виробництва, орієнтованого на масштабний і регулярний імпорт сировини з економічно менш розвинутих країн Азії, Африки і Латинської Америки, та експорт в ці країни промислових товарів переважно споживчого призначення [1].

Достатньо високі темпи зростання світової торгівлі в повоєнний період були обумовлені рядом факторів. Перш за все це був наслідок більш високих темпів економічного росту в повоєнний період в результаті створення нових галузей і докорінної технічної реконструкції старих.

Значну роль також у прискоренні темпів зростання світової торгівлі відіграло і активне включення до неї нових груп країн, в першу чергу країн, що розвиваються. Багато з цих країн після завоювання незалежності стали на шлях індустріалізації, що викликало розширення ними імпорту машин і устаткування із промислово розвинутих країн і країн колишнього соціалістичного табору [2].

У 2019 р. за даними Світового банку, завдяки швидкому росту промислового виробництва і пожвавлення інвестиційної діяльності, обсяг світової торгівлі збільшився на 10,2 % у порівнянні з 2018 роком. Більше 20% приросту обсягу світової товарної торгівлі приходилось на частку Китаю. Крім того, питома вага Китаю у світовому експорті з 2017 по 2019 рік збільшилася майже у два рази – з 2,9 до 5,8 %.

За прогнозами високі темпи світової торгівлі збережуться і в подальшому.

Під впливом НТР і поглиблення міжнародного поділу праці змінюється також і товарна структура світової торгівлі. Сьогодні найбільшого значення у світовій торгівлі має продукція обробної промисловості: на її частку приходить  $\frac{3}{4}$  світового товарообороту. Особливо швидко зростає частка таких видів продукції, як машини, устаткування, транспортні засоби, хімічна продукція. Частка продовольства, сировини і палива складає приблизно  $\frac{1}{4}$ .

Найбільш швидко розвивається торгівля наукомісткими товарами і високотехнологічною продукцією, що стимулює обмін між країнами послугами, особливо науково-технічного, виробничого, комунікативного і фінансово-кредитного характеру. Торгівля послугами (особливо такими, як інформаційно-обчислювальні, консалтингові, лізингові, інжинірингові) стимулює світову торгівлю товарами виробничого призначення [4].

Все це підтверджує той факт, що в сучасних умовах активна участь країни у міжнародних торговельних відносинах пов'язана із значними перевагами: вона дозволяє ефективніше використовувати наявні в країні ресурси, прилучитися до світових досягнень науки і техніки, у більш короткі

строки здійснити структурну перебудову економіки, а також більш повно і різноманітніше задовольняти потреби населення країни.

В цьому зв'язку значний інтерес представляє вивчення як теорій, що розкривають методологічні принципи оптимальної участі національних економік у міжнародному товарообміні, фактори конкурентоспроможності окремих країн на світовому ринку, так і об'єктивних закономірностей розвитку світової торгівлі. Особливу значимість ці проблеми мають як для України, так і для Китаю, які стали на шлях створення ринкової економіки, зорієнтованої на активну участь у світовій торгівлі [5].

Теорії міжнародної торгівлі, які беруть початок від англійської класичної політекономії, пройшли у своєму розвитку ряд етапів разом із розвитком світової економічної думки. Однак їх центральними питаннями, з методологічної точки зору, були і залишаються наступні:

- що лежить в основі міжнародного поділу праці;
- яка міжнародна спеціалізація найбільш ефективна для окремих країн і регіонів і принесе їм найбільшу вигоду;
- якими факторами обумовлюється конкурентоспроможність країни у світовій торгівлі [6].

Відповіді на ці питання з'являлися поступово, по мірі теоретичного узагальнення економічних знань інформування економічних теорій. Теоретичні пояснення і обґрунтування причин існування, розвитку і підвищення ролі торгівлі між країнами і народами почали формуватися значно пізніше виникнення самого міжнародного обміну.

Першою спробою теоретичного обґрунтування причин, напрямків, ефективності міжнародної торгівлі та розробки рекомендацій щодо зовнішньоторговельної політики була концепція меркантилізму. Ранній меркантилізм, ідеологами якого були У. Стаффорд (Англія), Г. Скаруффі (Італія), виник наприкінці XV ст., ще до Великих географічних відкриттів, та ґрунтувався на доктрині "грошового балансу" – нагромадження грошей внаслідок вивезення товарів при забороні вивезення грошей. Прихильники цієї

концепції дотримувалися поглядів, згідно з якими державі слід продавати на зовнішньому ринку якомога більше будь-яких товарів, а купувати – якомога менше [7].

Теорія пізнього меркантилізму – Т. Мен (Англія), А. Серра (Італія), А. Монкретьєн (Франція) розвивалася з другої половини XVI ст.. Основним змістом цього напрямку була доктрина "активного торговельного балансу". При цьому вважалося, що держава стає тим багатшою, чим більша різниця між вартістю вивезених і ввезених товарів. Така різниця забезпечувалася двома способами: по-перше, за рахунок вивезення виробів своєї країни, до того ж дозволялося вивезення тільки готових виробів, так як від їх продажі вилучалося більше грошей, чим від вивезення сировини; заборонялося ввезення предметів розкоші; по-друге, (і це було головним), при допомозі посередницької торгівлі, у зв'язку з чим дозволялося вивезення грошей за кордон. При цьому висувався принцип: купляти дешевше в одній країні і продавати дорожче в іншій. Для забезпечення активного торговельного балансу і заохочення зовнішніх ринків уряд регулював ввезення шляхом обкладання митом іноземних товарів і заохочувало вивезення [8].

Інший підхід до проблеми міжнародної торгівлі був запропонований представником класичної політекономії А. Смітом. На противагу меркантилістів А. Сміт стверджував, що для країни вигідним є не тільки продаж, а й купівля товарів на зовнішньому ринку, тобто повна участь у міжнародному поділі праці. Обґрунтовуючи вигідність зовнішньої торгівлі для усіх країн, він писав: "Коли якась чужа країна може постачати нам якийсь товар за дешевшою ціною, ніж ми самі в змозі виготовляти його, набагато краще купувати його в неї на деяку частину продукту нашої власної промислової праці, застосованої в тій галузі, у якій ми маємо певну перевагу".

Справжнє пояснення причин, які зумовлюють необхідність міжнародної торгівлі та вигоду від неї для усіх країн світу, які беруть участь у світовій торгівлі, було розкрито у праці Д. Рікардо "Основи політичної економії та оподаткування" (1817 р.), в якій він подав свій закон порівняльних переваг.

Д. Рікардо зробивши наступний крок в теорії міжнародної торгівлі, доказав її доцільність і для тих випадків, коли країна не має абсолютних переваг при виробництві будь-яких товарів. Він показав, що завжди, коли у відсутності торгівлі у співвідношенні відмінності між країнами у співвідношенні витрат виробництва різних товарів, кожна країна буде мати порівняльні переваги: в неї завжди знайдеться товар, виробництво якого буде більш ефективне, ніж виробництво інших при існуючому співвідношенні витрат в різних країнах. Д. Рікардо розвинув теорію А. Сміта ввівши положення про порівняльну перевагу у витратах виробництва. Суть цієї тези полягає в тому, що міжнародна спеціалізація країни вигідна при виготовленні тієї продукції, яку вона виробляє з найменшими витратами виробництва у порівнянні з тими товарами, які мають абсолютну перевагу у порівнянні з іноземними підприємствами. Отже, за законом порівняльних переваг, якщо навіть одна з країн менш ефективна порівняно з іншою у виробництві двох товарів, проте, існує база для взаємовигідної торгівлі. Перша країна спеціалізуватиметься на виробництві і буде експортувати товар, по якому її абсолютна невикладність менша й імпортуватиме товар, по якому її абсолютна невикладність більша [8].

Класична теорія міжнародної торгівлі розглядаючи просту модель торгівлі між країнами доводила, що обмін продуктами між окремими країнами потенційно вигідний для всіх учасників. Ця вигода полягає в тому, що міжнародна торгівля для всіх учасників дає можливість кожній країні зробити виробництво та споживання відносно самостійним процесами. Об'єктивна основа такого виграшу від міжнародної торгівлі спеціалізація виробництва, згідно з принципом порівняльних переваг.

Подальше дослідження міжнародних торговельних відносин привело до висновків, що виходили далеко за межі класичної теорії міжнародної торгівлі. З'явилися нові концепції та інструменти економічного аналізу, за допомогою яких були суттєво розширені уявлення про основні закономірності функціонування та розвитку торговельних відносин [9].

Розвиток економічної теорії дав можливість дослідникам поглибити аналіз міжнародного торговельного обміну, ввівши в концепцію Д. Рікардо зростаючі альтернативні видатки та інші фактори виробництва.

Такі дослідження отримали назву неокласичної теорії міжнародної торгівлі, в основі якої були фундаментальні теорії міжнародної торгівлі, динамічний розвиток яких ілюструє таблиця 1.1.

Концептуальні засади неокласичної моделі міжнародної торгівлі розроблені завдяки розвитку мікроекономічної теорії. Зокрема, була розширено просту модель торгівлі до більш реалістичної ситуації зі зростаючими витратами заміщення. Аналізуючи виробничі можливості країн, які беруть участь у міжнародній торгівлі, дослідники дійшли висновку, що мають місце зростаючі витрати заміщення в кожній країні у виробництві обох

Таблиця 1.1 - Фундаментальні теорії міжнародної торгівлі

Теорія	Автор	Роль держави в регулюванні зовнішньої торгівлі	Період
1	2	3	4
Меркантилізм			
Ранній монетаризм	У. Стаффорд (Англія)	Протекціонізм	XI ст.
Торговельного балансу	Т. Манн (Англія)		XVII ст. - середина XVIII ст.
	О. Монкретьєн (Франція)		
	Дж. Стюпрт (Англія)		
Класична школа			
Система вільної торгівлі	Д. Норс (Англія)	Вільна торгівля	Кінець XVII ст.
Кількісна теорія грошей	Д. Юм (Англія)		Середина XVIII ст.
Абсолютних переваг	А. Сміт (Англія)		Кінець XVIII ст.
Порівняльних переваг	Д. Рікардо, Р. Торренс (Англія)		Початок XIX ст.
Закон міжнародної вартості	Дж. С. Мілль (Англія)		Середина XIX ст.
Німецька історична школа			

Продовження таблиці 1.1

1	2	3	4
Виробничих сил	Ф. Ліст (Німеччина)	Протекціонізм	Середина XIX ст.
Історико-економічні та конкретно-економічні дослідження			
Історико- економічної думки	І.І. Янжул (Росія)	Протекціонізм	Середина XIX ст.
Митного тарифу	Д. Менделєєв (Росія)		Кінець XIX ст.

Джерело: [10]

товарів. Зростаючі витрати заміщення означають, що країна повинна відмовлятися від усе більшої кількості виробництва одного товару для вивільнення ресурсів, достатніх для виробництва кожної додаткової одиниці іншого товару.

Досліджуючи нові моделі міжнародної торгівлі, вчені з'ясували, що певний вплив на обсяг виробництва мають смаки й уподобання споживачів. При зростаючих витратах, навіть якщо дві країни мають ідентичні межі виробничих можливостей, разом з тим, існує база для взаємовигідної торгівлі оскільки смаки й уподобання споживачів у двох країнах відрізняються. Країна, з відносно невеликим попитом або перевагами товару матиме нижчу ціну при автаркії і порівняльну перевагу по цьому товару. Це і визначає основу для спеціалізації у виробництві та взаємовигідної торгівлі [11].

Згідно із класичною теорією, як вже вказувалося, країни отримують вигоду від міжнародної торгівлі, реалізуючи на зовнішньому ринку товари, національне виробництво яких характеризується абсолютними (А. Сміт) або порівняльними (Д. Рікардо) перевагами.

Представники неокласичної школи проаналізувавши ці процеси більш глибоко довели, що країна отримує вигоду від міжнародного товарообміну кожного разу, коли умови міжнародної торгівлі відрізняються від національного співвідношення цін в умовах автаркії. Також доведено, що позитивний ефект міжнародної торгівлі проявляється в тому, що країна

збільшує виробництво та експорт товару, який ціниться на світовому ринку дорожче, та імпортує порівняно дешевий товар [12].

В другій половині XIX ст. виникла, а в XX ст. отримала широкий розвиток теорія факторів виробництва. Її розробниками і творцями були шведські економісти Е. Хекшер і Б. Олін. Аж до 60-х років XX ст. модель Хекшера – Оліна панувала в економічній літературі. Значний внесок у розвиток і уточнення цієї моделі зробив американський економіст П. Самуельсон. Тому цю модель ще називають моделлю Хекшера – Оліна – Самуельсона.

Неокласична теорія Хекшера – Оліна ( Е. Хекшер "Вплив міжнародної торгівлі на розподіл доходів", 1919 р., і Б. Олін "Міжрегіональна і міжнародна торгівля", 1933 р.) аналізує основу порівняльної переваги і вплив, який здійснює торгівля на фактори виробництва у двох країнах. Тобто теорія Хекшера Оліна доповнює проаналізовану раніше торгову модель визначенням основи порівняльної переваги і розглядає вплив міжнародної торгівлі на доходи від факторів виробництва [13].

Сутність неокласичного підходу до міжнародної торгівлі і спеціалізації окремих країн полягає в наступному: з причин історично і географічного характеру розподіл матеріальних і людських ресурсів між країнами нерівномірний, що пояснює різницю відносних цін на товари, від яких, в свою чергу, залежить національні порівняльні переваги. Звідси випливає закон пропорційності факторів: у відкритій економіці кожна країна намагається спеціалізуватися на виробництві товару, який вимагає більше факторів, якими країна відносно краще наділена. У відповідності з моделлю міжнародної торгівлі Хекшера – Оліна в процесі міжнародної торгівлі відбувається вирівнювання цін факторів виробництва [14].

Найбільш істотну модифікацію в теорію Оліна внесли дослідження американського економіста російського походження В. Леонтьєва. Автор методу міжгалузевих балансів, досліджуючи у 1956 році структуру експорту і імпорту США, відкрив, що всупереч теорії Хекшера – Оліна в експорті США

переважали відносно більш трудомісткі товари, а в імпорті – капіталоємні. Цей результат став відмий як "парадокс Леонтьєва", котрий суперечив неокласичній теорії Хекшера – Оліна, так як США в цей період були краще забезпечені капіталом, а зарплата там була набагато вища, що свідчило про недостатність праці і увійшло в історію економічної думки як "парадокс Леонтьєва" [15].

Повоєнний бурхливий розвиток наукомістких, високотехнологічних галузей виробництва і, відповідно, стрімке зростання міжнародного обміну їх продукцією зумовили появу низки теорій неотехнологічного напрямку, характерною особливістю яких є спроба пояснити реалії і перспективи міжнародної торгівлі динамічними порівняльними перевагами, що виникають або створюються, використовуються і з часом зникають. До теорій і моделей неотехнологічного напрямку належить: модель наукомісткої спеціалізації, теорія технологічного розриву, теорія життєвого циклу продукту на світовому ринку, модель економії на масштабах виробництва, концепція внутрішньогалузевої торгівлі тощо [16].

На сучасному етапі теорії неокласичної школи співіснують з альтернативними теоріями міжнародної торгівлі і з теоріями неотехнологічного напрямку, про що ілюструє таблиця 1.2.

Таким чином, розглянуті вище теорії міжнародної торгівлі за своєю природою статичні. На основі відмінностей у забезпеченні ресурсами, технологіями і в споживчих уподобаннях двох країн визначено порівняльні переваги кожної країни і з'ясовано, які ж вигоди вони отримують від взаємної торгівлі.

Сьогодні основні висновки сучасних теорій міжнародної торгівлі можна узагальнити в такому вигляді (табл. 1.2).

- міжнародна спеціалізація є функцією порівняльної ефективності комбінацій факторів виробництва в набагато більш складному просторі, в якому якісним елементам належить основна роль;
- фактори виробництва мають певну мобільність;

- ефект розміру виявляється як на рівні виробничих одиниць (ТНК), так і на рівні ринків споживчих товарів;

Таблиця 1.2 - Сучасні теорії міжнародної торгівлі

Теорія	Автор	Роль держави в регулюванні зовнішньої торгівлі	Період
Неокласична школа			
Пропорційності факторів виробництва	Е. Хекшер, Б. Олін (Швеція)	Вільна торгівля	1930-ті
Парадокс Леонтьєва	В. Леонтьєв (США)		1950-ті
Специфічних факторів виробництва	П. Самуельсон (США)		1970-ті
Альтернативні теорії			
Ефект масштабу	П. Кругман (США)	Регулювання	1960-ті
Гіпотеза переважного попиту	Ст. Ліндер (США)		
Теорії неотехнологічного напрямку			
Життєвого циклу продукту	Р. Вернон (США)	Регулювання	1960-ті
Технологічного розриву	М. Познер (США)		1970-ті
Обкрадаючого зростання	Дж. Бгагваті (США)		
Конкурентної переваги нації	М. Портер (США)		1980-ті

Джерело: [17]

- активним компонентом сучасних теорій міжнародної торгівлі є та або інша державна зовнішньоторговельна політика, яка може викликати істотні їх відмінності.

## 1.2 Роль уряду Китаю в розвитку зовнішньої торгівлі

Характерною особливістю зовнішньоторговельної політики, що проводиться в КНР, є збереження до теперішнього часу високого ступеня регулювання державою сфери зовнішньої торгівлі. Державне регулювання, націлене на реформування зовнішньої торгівлі, своєю головною метою

ставило ефективне використання зовнішніх чинників, в першу чергу експорту і імпорту. І експорт, і імпорт розглядалися і продовжують розглядатися як інструмент швидкої модернізації країни.

Зовнішня торгівля, політика її розвитку в рамках курсу на відкритість економіки Китаю зовнішньому світу, проголошена в кінці 70-х років, протягом всього періоду реформ в тому або іншому ступені визначається державою [2]. Проте ця політика не залишалася незмінною протягом періоду економічних реформ за їх більш ніж тридцятирічний період. На різних етапах економічної реформи експортно-імпортна політика держави міняла пріоритети, механізми, модифікувала стимули, залишаючи основні установки, що націлювали зовнішню торгівлю на ефективну модернізацію національної економіки. В процесі економічних реформ мінялися державні підходи до розвитку національної економіки і зовнішньої торгівлі у тому числі. Держава, реалізуючи модель імпортозамінної економіки, переходила до експортно-орієнтованої моделі, реалізуючи їх розумне поєднання, аж до переходу до моделі опори на внутрішній попит в своєму економічному розвитку, відповідно переносючи акценти і пріоритети в розвитку експортних галузей із зовнішнього попиту на внутрішній попит [18].

Концепція управління зовнішньоторговельною діяльністю КНР була висловлена в Положенні про Регулювання імпорту і експорту товарів в КНР.

Це Положення було прийнято напередодні приєднання Китаю до СОТ і відображало ряд домовленостей, досягнутих в ході багаторічних переговорів з цією міжнародною організацією. Положення припускало стандартизацію адміністрації імпорту і експорту товарів, підтримку порядку імпорту та експорту товарів і сприяння здоровому розвитку зовнішньої торгівлі. В даному Положенні вказуються органи управління, між якими визначаються повноваження [19].

Третя стаття Положення однозначно вказує, що держава здійснює управління над імпортом і експортом товарів. Таким чином, роль держави як основного регулятора підкреслюється і навіть після вступу до СОТ.

Регулююча роль держави позначилася в створенні сприятливих правил експортно-імпортних операцій, які дозволили планомірно розвивати економіку Китаю, і не дозволили їй скотитися до хаосу. Державний контроль за розвитком економіки, що швидко росте, і на сучасному етапі є важливим компонентом урядової політики.

Державна система регулювання розвитку економіки припускає декілька задач: створення можливостей зовнішньоторговельної діяльності всіх корпорацій, напрям і заохочення діяльності всіх корпорацій, що виробляють в Китаї, розвивати свою зовнішньоторговельну діяльність. В рамках цих принципів проводиться величезна робота, в якій зацікавлено все китайське суспільство і разом з тим практично всі беруть участь в реалізації даних програм, але одночасно немає жорсткого регулювання, при дуже уважному контролі за діяльністю підприємців (рис. 1.1).

Основними китайськими державними органами, регулюючими зовнішньоторговельні відносини, є: Всекитайське зібрання народних представників (ВЗНП) і його Постійний комітет, Державна рада (Відділ Держради, що відповідає за зовнішню торгівлю і економічне співробітництво), Міністерство Комерції, Міністерство фінансів, Державне податкове управління (ДПУ), Тарифно-класифікаційна комісія при Держраді і Головне митне управління, Міністерство науки [21, С. 11].

В обов'язки Відділу Держради, що відповідає за зовнішню торгівлю і економічне співробітництво, входить розгляд законів, розробка квот, підготовка каталогів товарів, заборонених до ввезення в КНР.

Управління зовнішньоекономічною діяльністю напряму здійснює Міністерство комерції і додані йому для цього підрозділи, але такі функції, як формування пакету законів про оподаткування і обкладення товарів митними зборами розв'язуються на рівні інших державних підрозділів, що беруть активну участь в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю КНР [22, С.11].



Рисунок 1.1 - Схема державного управління зовнішньоекономічною діяльністю КНР

Джерело: укладено автором за даними [20]

Основну функцію управління зовнішньою торгівлею товарами, послугами, інтелектуальними продуктами здійснює Міністерство комерції Китаю, створене в 2003 році на базі Міністерства зовнішньої торгівлі і економічного співробітництва (МЗТЕС) [23, С. 106]. Воно було сформовано в процесі модифікації механізму участі держави у вирішенні зовнішньоекономічних проблем. В результаті було вирішено сфокусувати в одному відомстві всі необхідні підрозділи для найшвидшого вирішення проблем, що виникають у зв'язку з ЗЕД (табл.1.5). Як правило, швидкому вирішенню проблем часто заважають міжвідомчі розмежування, тому до складу Міністерства комерції були введені всі необхідні для швидкого

вирішення департаменти. Така багаторівнева система стала похідною від потреб регулювання розвитку китайської економіки в період реформ і регулювання потоків експорту і імпорту. Міністерство торгівлі може запропонувати Державній раді обмежити імпорт товарів, якщо є надлишок даних товарів або ціна їх більше, ніж необхідно, і це негативно позначається на сальдо торгового балансу [30]. Так само поступають з експортом, направляючи його на внутрішній ринок, дотримуючись балансу в зовнішній торгівлі. Таким чином, здійснюється активне управління зовнішньою торгівлею, що повинно, на думку китайських економістів, понизити вірогідність кризи. Даний метод регулювання був апробований в період кризи 2008-2009 рр., коли уряд направив основний потік товарів на внутрішній ринок, стимулюючи купівельну активність громадян. В результаті навіть в 2009 році економіка КНР добивалася достатньо високих темпів зростання. Можна сказати, що в КНР сформований «штаб» зовнішньоекономічної діяльності.

Міністерство комерції виконує ряд функцій. До основних функцій Міністерства комерції КНР відносяться:

1. Розробка стратегії і курсу внутрішньої та зовнішньої торгівлі і міжнародного економічного співробітництва; складає закони і правові норми внутрішньої і зовнішньої торгівлі, міжнародного економічного співробітництва і іноземних інвестицій, розробляє детальні інструкції і правила; контролює відповідність внутрішніх законів міжнародним вимогам.
2. Складання планів і правил розвитку внутрішньої торгівлі.
3. Вивчення і розробка правил по нормативному функціонуванню ринку, порядку обігу всередині Китаю.
4. Вивчення і затвердження методів управління експортними і імпортними операціями, а також прописує каталоги товарів, дозволених до ввезення і вивозу, визначає квоти, видає ліцензії.

5. Розробка і реалізація урядової політики по торгівлі, контролю над імпортом-експортом у сфері технологій, а також по заохоченню експорту технологій і комплектного устаткування.

6. Реалізує положення по багатобічному, двосторонньому торгово-економічному співробітництву; відповідає за багатобічні і двосторонні переговори по зовнішній торгівлі і зовнішньоекономічній співпраці, координує концепції переговорів, підписує відповідні документи і контролює їх виконання; формує механізм багатобічних і двосторонніх міжурядових економічних і торгових зв'язків; представляє уряд КНР у Всесвітній торговій організації.

7. Керує роботою торговельно-економічних представництв і делегацій КНР, постійно акредитованих при ООН і міжнародних організаціях; здійснює зв'язок з торговими представництвами інших країн, акредитованими в КНР.

8. Відповідає за організацію і координацію антидемпінгових, антидотаційних і гарантійних заходів.

9. Регулює залучення і реалізацію іноземних інвестицій; контролює виконання іноземними підприємствами відповідних законів і нормативних актів, правил і контрактів, положень, статутів; координує і направляє діяльність зон техніко-економічного освоєння державного рівня.

10. Направляє і контролює управління створюваними за кордоном підрядними об'єктами, інвестиційними проектами китайських підприємств за кордоном; відповідно до закону розглядає і затверджує інвестування і створення підприємств за кордоном підприємствами КНР (за винятком фінансових підприємств), здійснюючи також контроль і управління.

11. Складає і реалізує плани зовнішньої допомоги, контролює і перевіряє реалізацію програм зовнішньої допомоги, управляє засобами уряду КНР по наданню зовнішньої допомоги, включаючи фонди зовнішньої допомоги, пільгові кредити, фонди для спецоб'єктів допомоги.

12. Розробляє і реалізує торговельно-економічні середньо- і довгострокові плани торгівлі відносно Сянганського і Аоменського особливих адміністративних районів і Тайваньського району.

13. Відповідає за підбір персоналу делегації КНР, акредитованої при СОТ, органів торговельно-економічних делегацій КНР, постійно акредитованих в інших країнах, і відповідних міжнародних організаціях, а також за управління цим персоналом; направляє діяльність торгової палати по імпорту і експорту, відповідних асоціацій і наукових товариств КНР.

14. Займається іншими справами, що доручаються Держрадою КНР.

Загалом функції Міністерства торгівлі КНР представлені на рис. 1.2 в рамках 4-х блоків. Але слід звернути увагу на їх комплексний характер в рамках однієї організації. Уряд КНР прагне якнайповніше сфокусувати управління розвитком економіки в рамках одного підрозділу, перетворивши його на центр управління економічними реформами [31].

Важливо вказати, що основні положення регулювання ЗЕД визначені урядом КНР дуже жорстко, в той час як всі аспекти, які допомагають розвитку, визначаються в більш м'якій формі, і до рішення даних проблем притягуються практично всі зацікавлені юридичні особи.

Необхідною умовою розвитку зовнішньоторговельної діяльності є фінансове регулювання, основу якого складає податкове і митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів економіки. В даний час правомочністю по виданню податкового законодавства і визначенню податкової політики володіють: Всекитайське зібрання народних представників (ВЗНП) і його Постійний комітет, Державна рада, Міністерство фінансів, Державне податкове управління, Тарифно-класифікаційна комісія при Держраді і Головне митне управління. При цьому функції відомств, що приймають закон і виконуючих, розділені, але не забороняють приймати необхідні для розвитку зовнішньоекономічної діяльності рішення.

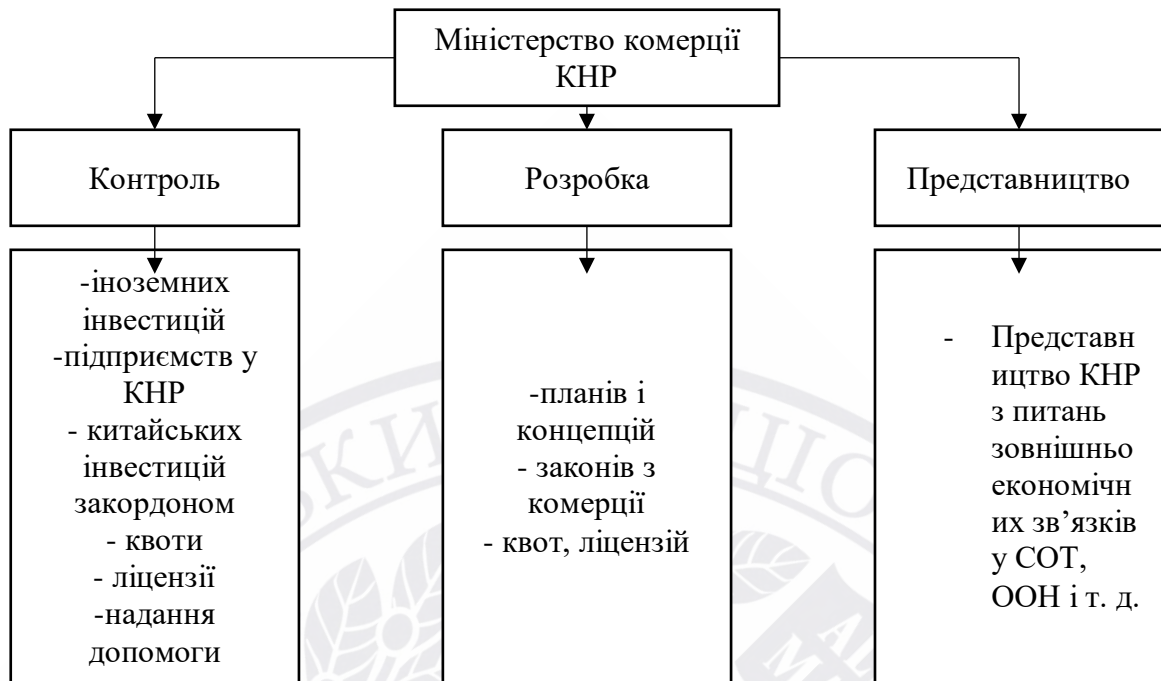


Рисунок 1.2 - Функції і задачі Міністерства комерції КНР

Джерело: укладено автором за даними [32]

Вищеназвані чотири основні підрозділи управління зовнішньоекономічною діяльністю:

Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право Китаю охоплюють практично всі проблеми, властиві для ЗЕД, що покликані прискорити вирішення питань, пов'язаних із світовою торгівлею і участі в ній китайських корпорацій.

Таким чином, розгляд підрозділів державного апарату з управління зовнішньоекономічною діяльністю показує, що уряд КНР прагне швидко і ефективно вирішувати проблеми, що виникають перед виробниками при проведенні зовнішньоекономічної діяльності [33]. Повнота інформації про кожну корпорацію, яка відрізняє такі державні структури, аніскільки не знижує швидкості вирішення проблем. Швидкий розвиток зовнішньоекономічної діяльності свідчить на користь ефективності роботи державного апарату на противагу вільному підприємницькому регулюванню.

Для сповіщення іноземних інвесторів про пропоновані умови інвестиційної і економічної діяльності урядом КНР передбачений ряд сайтів,

на яких публікується вся інформація на європейських мовах [34]. Така інформаційна і економічна відвертість дозволяє привертати велику кількість інвестицій.

В цілому система управління зовнішньоекономічною діяльністю Китаю відрізняється достатньо високим ступенем гнучкості і ефективності.

Держава визначає стратегію розвитку зовнішньої торгівлі, регулює її різні блоки, встановлює і вдосконалює механізми стимулювання зовнішньої торгівлі. На всіх етапах регулювання розвитку зовнішньої торгівлі держава використовувала планування (директивне, індикативне) з використанням ринкових механізмів [35, С. 81]. На всіх етапах розвиток зовнішньої торгівлі тісно ув'язувався із загальнодержавними планами розвитку економіки КНР, із завданнями її модернізації і розвитку. Зовнішньоторговельний чинник в руках держави був вельми ефективним інструментом здійснення індустріалізації країни, її подальшої модернізації, нової індустріалізації на основі інноваційних механізмів.

Державні органи КНР використовують широкий арсенал прийнятих в міжнародній практиці тарифних і нетарифних інструментів. Разом з тим використовується арсенал методів, які можна визначити як специфічно китайські, зокрема, поєднання відкритих і протекціоністських заходів тарифної політики. При цьому митні тарифи розділяються на загальні і преференційні. В китайській практиці використовуються і тимчасові, і спеціальні імпорتنі мита, два види експортних квот, діють системи обкладення імпорتنих товарів внутрішніми податками тощо [36]. Можна констатувати, що поступова лібералізація у сфері державного регулювання зовнішньої торгівлі сприяла, разом з продуманою системою протекціоністських заходів, динамічному розвитку зовнішньої торгівлі Китаю після вступу до СОТ.

### 1.3 Передумови відродження стародавнього «Шовкового шляху»

Розмови про відродження найзнаменитішого із стародавніх торгових каналів планети велися давно, однак стратегія «Економічного поясу 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 поясу 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 [37].

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 поясу Шовкового шляху» і «Морського Шовкового шляху 21-го століття» йдеться про відкритість Китаю для роботи з усіма прихильниками ініціативи [38].

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 пропонованих 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 [39].

Про намір створити АБІІ, який за планами повинен бути відкритий до кінця 2015 року в китайській столиці, спочатку заявили представники 21 азійської 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 поясу 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 внутрішньоекономічну ситуацію. Однак на першому місці для керівництва країни незмінно залишається вирішення внутрішніх проблем КНР, тому зовнішня політика вибудовується відповідно до «внутрішніх» завдань [40].

У Китаї дуже гостро стоїть проблема нерозвиненості західних регіонів. Багаторічні спроби «підтягти» відстаючі райони до значно більш розвинених східних провінцій успіху не мали, попередня програма розвитку виявилася занадто витратною і неефективною. Зате в стратегії Економічного поясу, 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 поясу 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 [41].

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 [42].

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 [43].

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.



Рисунок 1.7 – Географічний маршрут Великого шовкового шляху  
Джерело: [51]

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 «серединної 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 енерго-технологій на місцях [54].

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 [55].

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.

### **Висновки до розділу 1**

Висновки щодо сучасних теорій міжнародної торгівлі узагальнено в такому вигляді:

- міжнародна спеціалізація є функцією порівняльної ефективності комбінацій факторів виробництва в набагато більш складному просторі, в якому якісним елементам належить основна роль;
- фактори виробництва мають певну мобільність;
- ефект розміру виявляється як на рівні виробничих одиниць (ТНК), так і на рівні ринків споживчих товарів;

- активним компонентом сучасних теорій міжнародної торгівлі є та або інша державна зовнішньоторговельна політика, яка може викликати істотні їх відмінності.

Визначено, що основними китайськими державними органами, регулюючими зовнішньоторговельні відносини, є: Всекитайське зібрання народних представників (ВЗНП) і його Постійний комітет, Державна рада (Відділ Держради, що відповідає за зовнішню торгівлю і економічне співробітництво), Міністерство Комерції, Міністерство фінансів, Державне податкове управління (ДПУ), Тарифно-класифікаційна комісія при Держраді і Головне митне управління, Міністерство науки.

Державні органи КНР використовують широкий арсенал прийнятих в міжнародній практиці тарифних і нетарифних інструментів. Разом з тим використовується арсенал методів, які можна визначити як специфічно китайські, зокрема, поєднання відкритих і протекціоністських заходів тарифної політики. При цьому митні тарифи розділяються на загальні і преференційні.

Визначено, що Великий шовковий шлях – 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.

## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ ЗОВНІШНЬОТОРГІВЕЛЬНИХ ВІДНОСИН КИТАЮ ТА УКРАЇНИ

#### 2.1 Географічна та товарна структура зовнішньої торгівлі Китаю

Сучасний стан та темпи розвитку міжнародних економічних відносин характеризуються значним впливом на них різноманітних глобалізаційних, інноваційних та інших факторів, які значною мірою визначають сучасні позиції, інтереси та поведінку окремих країн на міжнародній арені. Відповідно, для забезпечення своїх національних економічних інтересів кожна із цих країн намагається якнайкраще пристосуватися до тих умов та тенденцій, що склалися у сфері сучасних міжнародних економічних відносин, і виробити оптимальну стратегію та механізм дій, які б повною мірою охоплювали її загальнонаціональні економічні інтереси для їх ефективного захисту та реалізації. І саме зовнішньоторговельна політика країни є тією сферою діяльності держави, яка спроможна якнайкраще виокремити коло пріоритетних зовнішньоекономічних цілей та інтересів, які держава намагається досягти, використовуючи певний набір зовнішньоторговельних інструментів та принципів, тим самим здійснюючи значний вплив на подальший розвиток, параметри та особливості функціонування сучасної системи міжнародних економічних відносин [56].

Нині Китай є одним із головних гравців у сучасній міжнародній торгівлі і посідає перші місця в світі за основними торговельними показниками. На кінець 2019 р. Китай зайняв перше місце за обсягом зовнішньої торгівлі, перше місце – за експортом товарів, друге – за імпортом товарів, третє – за експортом та друге – за імпортом послуг. Частка зовнішньої торгівлі Китаю у глобальному показнику світової торгівлі на початок 2019 р. становить 13,8% від світового експорту та 10% світового імпорту, таким чином, на Китай приходить 23,93% – майже чверть усієї світової торгівлі, що, безсумнівно, вказує на високу роль та вплив, який ця країна здійснює у сфері міжнародної

торгівлі [56]. При цьому частка зовнішньої торгівлі у ВВП Китаю становить 22,3% [56].

Для більш детального аналізу позицій і ролі Китаю в сучасних міжнародних торговельних відносинах доцільно розглянути основні актуальні показники динаміки та структури зовнішньої торгівлі даної країни. Почнемо з розгляду динаміки зовнішньоторговельного обігу останніх років (рис. 2.1).

Як можна побачити з рис. 2.1, динаміка зовнішньоторговельного обороту Китаю нещодавно характеризувалася стрімким зростанням із року в рік, проте з кожним роком дана динаміка уповільнюється: якщо станом на 2014 р. показник зростання становив близько 22,4% порівняно з 2013 р., то вже станом на 2016 р. даний показник становив усього 7%, у 2017 р. – лише 4%, а 2019 р. взагалі характеризується спадом зовнішньоторговельного обігу на 8% порівняно з 2018 р.

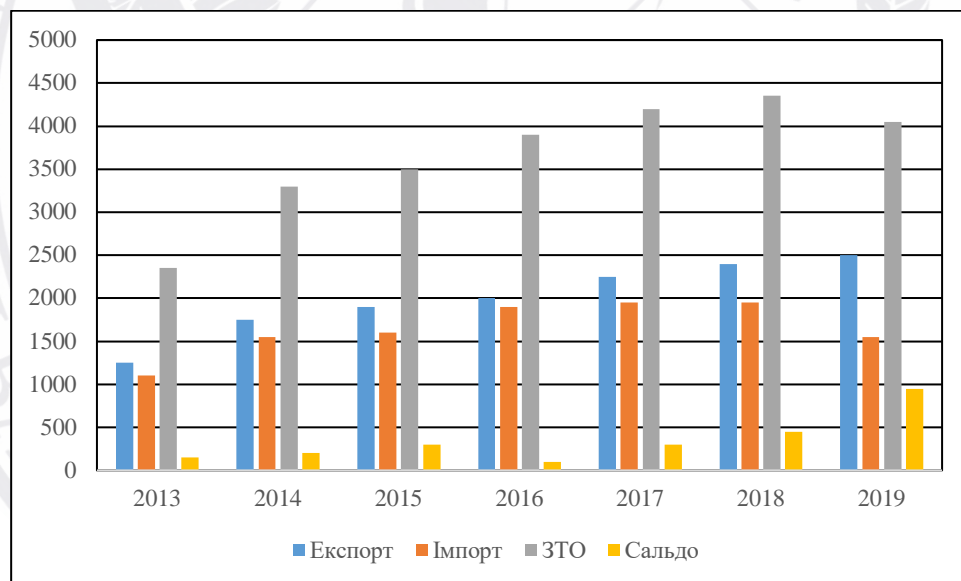


Рисунок 2.1 - Динаміка зовнішньоторговельного обороту Китаю за 2013–2019 рр., (млрд. дол.)

Джерело: [57]

Динаміка зовнішньоторговельного обороту Китаю нині має тенденцію до спаду та вирівнювання з аналогічними показниками високорозвинутих країн світу. Також можна зазначити, що особливістю китайської зовнішньої

торгівлі є стійка тенденція щодо позитивного торговельного сальдо, спричинена відповідною торговельною політикою уряду КНР.

Для більш точного та поглибленого аналізу динаміки зовнішньоторговельного обігу слід розглянути динаміку торгівлі товарами та послугами (рис. 2.2).

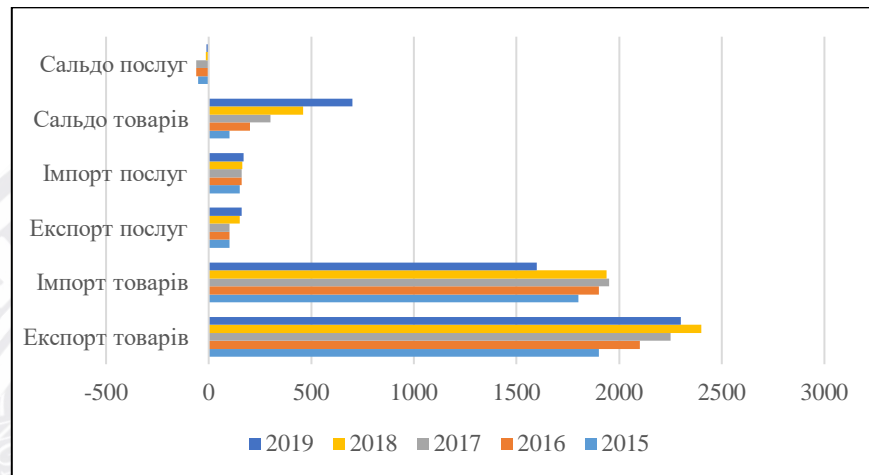


Рисунок 2.2 - Динаміка ЗТО за сферою торгівлі Китаю в 2011–2015 рр.  
(мдрд. дол.)

Джерело: [57]

Аналізуючи вищенаведені рисунки, експорт та імпорту товарів є абсолютним пріоритетом у китайській торгівлі: обсяги експорту товарів зростають щорічно, при цьому все меншим стає імпорту товарів, що пояснюється політикою імпортозаміщення, яку проводить Китай.

Частка торгівлі послугами відіграє незначну роль у його зовнішньоторговельній діяльності, при цьому чітко прослідковується тенденція щодо збереження показників експорту послуг та збільшення їхнього імпорту (сальдо торгівлі послугами є від'ємним та має тенденцію до подальшого зниження).

Якщо розглянути динаміку товарної структури зовнішньої торгівлі Китаю, то можна відзначити декілька ключових особливостей (рис. 2.3).

Як видно з рис. 2.3, абсолютну більшість у структурі експорту Китаю за досліджувані роки займають промислові продукти, що становить близько 94%

від загального обсягу експорту.

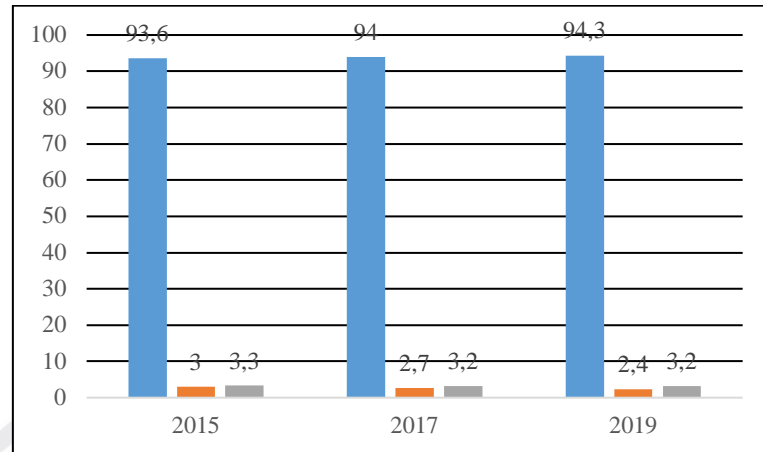


Рисунок 2.3 - Динаміка експорту Китаю за основними товарними групами в 2015, 2017, 2019 р., (%)

Джерело: [57]

Наступними товарними групами є продукція сільського господарства та руди, кожна з яких займає всього 3% від загального обороту. На частку інших товарних груп припадає менше 1%. Разом із цим доречно розглянути дані товарні групи більш детально.

Аналізуючи експортну товарну структуру Китаю, можна зазначити, що основні позиції в даній країні нині займає капітало- та наукоємна продукція: електронне обладнання, машини та двигуни тощо (рис. 2.4).

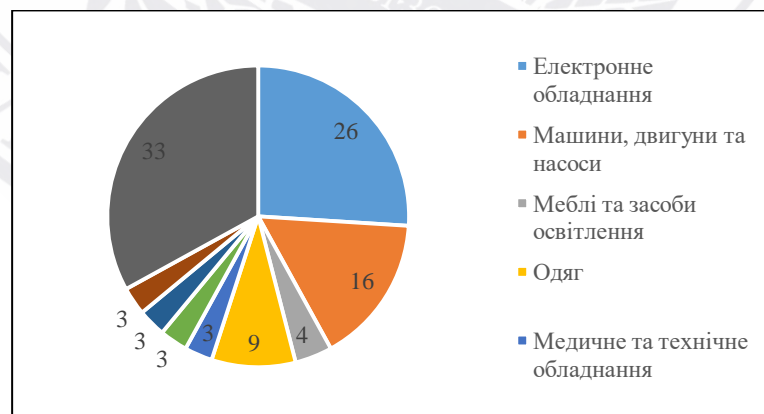


Рисунок 2.4 - Експорт Китаю за основними товарними групами в 2019 р., (%)

Джерело: [57]

Так, аналізуючи рис. 2.4, можна помітити, що чверть експорту займає електронне обладнання, що пояснюється елементом урядової політики Китаю щодо залучення інновацій у національну економіку. Наступним пунктом є машинне обладнання (16%), яке ще нещодавно становило основу експорту Китаю, а тепер із кожним роком займає все меншу частку в експорті, поступаючись електронному обладнанню. Іншими основними товарними позиціями китайського експорту традиційно залишаються меблі та одяг. При цьому слід зазначити, що серед основних експортних позицій Китаю відсутні енергоносії, незважаючи на високі природні запаси корисних копалин у Китаї, що пояснюється швидкими темпами зростання китайського виробництва, яке, крім того, оцінюється як недостатньо енергоефективне [58].

Щодо імпортного складника торговельного обороту Китаю (рис. 2.5, 2.6), то тут традиційно головною товарною групою є імпорт промислових продуктів (64%).

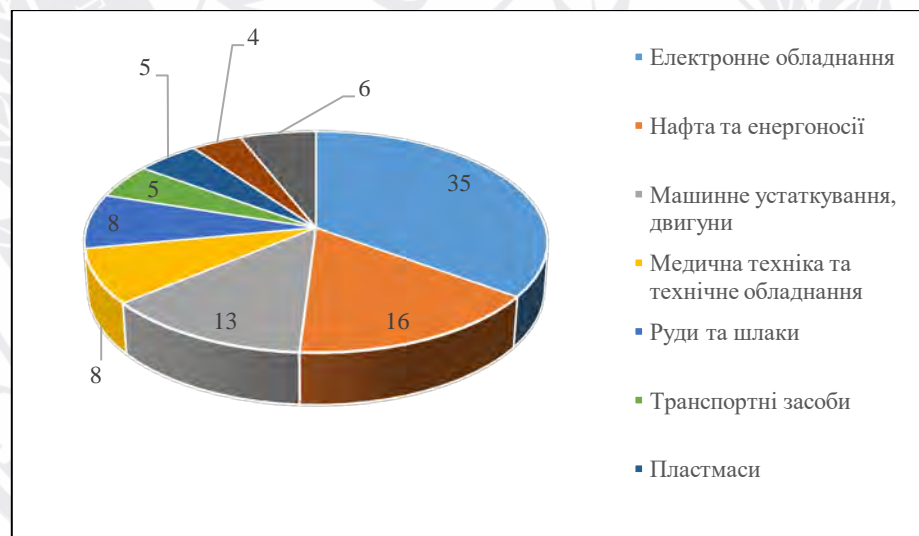


Рисунок 2.5 - Імпорт Китаю за основними товарними групами в 2019 р. (%)

Джерело: [58]

За ним йде імпорт палива та енергоносіїв (21%), а також сільське господарство (10%). Таким чином, найбільша частина імпорту Китаю припадає на електронне обладнання (35%). Наступними позиціями є нафта та

енергоносії, машини й обладнання, руди та шлаки, що зумовлено зростанням виробничих потужностей та високою енергоемністю китайської економіки.

Далі представлено зовнішню торгівлю Китаю із Україною (рис. 2.6).

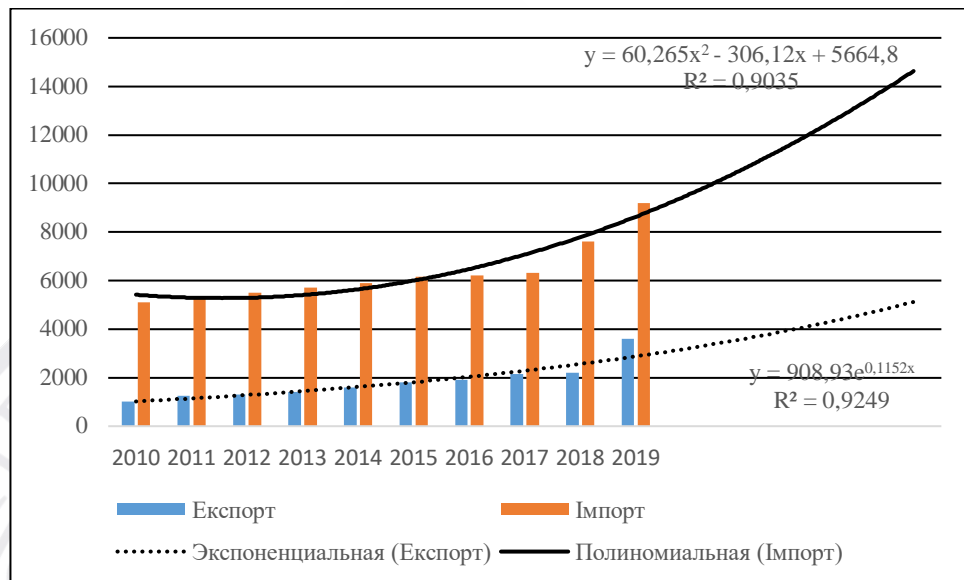


Рисунок 2.6 – Прогноз зовнішньої торгівлі Китаю та України до 2024 року, млн. дол. США

Джерело: розраховано автором

Дані, наведені на рисунку свідчать про наступне. Зовнішня торгівля Китаю та України демонструє стабільне зростання як за показником експорту, так і за показником імпорту відповідно Імпорт із Китаю в Україну значно перевищує експорт, а саме більше ніж у 3 рази.

Також нами зроблено прогноз зовнішньої торгівлі Китаю та України до 2024 року.

Прогноз розраховано за лінійною, логарифмічною та поліноміальною функцією 2-го порядку. Відповідно до отриманих коефіцієнтів детермінації найкращі результати демонструють розрахований прогноз імпорту за поліноміальною функцією 2-го порядку та розрахований прогноз експорту за експоненціальною функцією (коефіцієнт детермінації дорівнює відповідно 0,9 та 0,9).

Прогнозне рівняння експорту України до Китаю має наступний вигляд:

$$y = 60,265x^2 - 306,12x + 5664,8 \quad (2.1)$$

Прогнозне рівняння імпорту Китаю до України має наступний вигляд:

$$y = 908,93e^{0,1152x} \quad (2.2)$$

Як видно з отриманих розрахунків, зовнішня торгівля Китаю та України демонструє тенденцію зростання, що свідчить про закріплення зовнішньоторговельних відносин даних країн.

Таким чином, нині Китай є одним із головних гравців у сучасній міжнародній торгівлі і посідає перші місця у світі за основними торговельними показниками. На кінець 2015 р. Китай зайняв перше місце за обсягом зовнішньої торгівлі, перше місце за експортом товарів, друге – за імпортом товарів, третє – за експортом та друге – за імпортом послуг, що вказує на безсумнівно високу роль та вплив, який ця країна здійснює у сфері міжнародної торгівлі [61].

Незважаючи на надзвичайно високі обсяги торгівлі, динаміка зовнішньоторговельного обігу Китаю нині має тенденцію до спаду та вирівнювання з аналогічними показниками високорозвинутих країн світу. Також можна зазначити, що особливістю китайської зовнішньої торгівлі є стійка тенденція щодо позитивного торговельного сальдо, спричинена відповідною торговельною політикою уряду КНР.

Експорт та імпорт товарів є абсолютним пріоритетом у китайській торгівлі: обсяги експорту товарів зростають щорічно, при цьому все меншим стає імпорт товарів, що пояснюється політикою імпортозаміщення, яку проводить Китай. Частка торгівлі послугами відіграє незначну роль у його зовнішньоторговельній діяльності, при цьому чітко прослідковується тенденція щодо збереження показників експорту послуг та збільшення їхнього імпорту (сальдо торгівлі послугами є від’ємним та має тенденцію до подальшого зниження) [62].

Абсолютну більшість у структурі експорту Китаю за досліджувані роки займають промислові продукти, що становить близько 94% від загального обсягу експорту. Основні позиції експорту нині займає капітало- та наукоємна продукція: електронне обладнання, машини та двигуни тощо. При цьому слід зазначити, що серед основних експортних позицій Китаю відсутні енергоносії, незважаючи на високі природні запаси корисних копалин у Китаї, що пояснюється швидкими темпами зростання китайського виробництва. В імпортному складнику торговельного обороту Китаю традиційно головною товарною групою є імпорт промислових продуктів. Найбільша частка імпорту Китаю припадає на електронне обладнання, нафту та енергоносії, машини і обладнання, руди та шлаки, що зумовлено зростанням виробничих потужностей та високою енергоємністю китайської економіки [63].

Щодо торгівлі послугами, то в експорті пріоритетними напрямками є туристичні послуги, на які припадає майже половина експорту послуг, а також транспортні послуги. Динаміка структури експорту послуг указує на поступове зменшення обсягу транспортних послуг та збільшення показників надання туристичних послуг. Основою китайського імпорту послуг також є туристичні витрати та транспортні послуги, а динаміка має ту саму тенденцію, що й експорт послуг: збільшення споживання туристичних послуг та зменшення обсягу транспортних послуг.

## **2.2 Транзитно-логістичний потенціал України для Китаю**

Реалізація проекту ВШШ створює для України чималі економічні можливості, в першу чергу в контексті прокладання транспортних коридорів та постачання азійських товарів до країн Європи. Цьому сприяють геоекономічне 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” [67].

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 азійських 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” [68].

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 напрямом на маршруті Європа – Азія необхідно перетнути територію лише трьох країн – Білорусі, Росії і Казахстану, які нині активно працюють над уніфікацією своїх процедур і тарифів.

Проте гнучка природа ВШП 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 [69].

За даними «Укрзалізниці», обсяги вантажних з/д перевезень між Китаєм та Україною зросли за десять місяців цього року на 13% до 21 млн т, 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 (TMTM).

Транскаспійський коридор є альтернативою традиційним маршрутам, по якому доставляються вантажі з Китаю до Європи (Казахстан - Росія - Білорусь). Відмінною рисою TMTM 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 [70].

Новий коридор починається в Китаї, потім проходить через Казахстан, Азербайджан, Грузію. Саме ці країни і стали ініціаторами створення торік Координаційної ради з розвитку TMTM. У кінці 2014 року до них приєдналася

Туреччина. Зараз в Україні є всі шанси також стати повноправним учасником коридору з потенціалом 10 млн т 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 [71].

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 [72].

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 [73].

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 зерносклади на 20 млн т 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 [75].

В контексті розбудови ВІШІ 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 т). 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 [77].

Порт планується ввести в експлуатацію до середини літа 2016 року. Після введення в експлуатацію першої черги порт зможе обробляти до 10 млн т 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.

**БІЛГОРОД-ДНІСТРОВСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ** сучасний міжнародний високо механізований 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: порталні вантажопідйомні крани (вантажопідйомністю до 40 тонн) та автотранспортери (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.

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 т (15 млн т сухих вантажів і 25 млн т 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, швидкопсувні вантажі в тарі, різні вантажі в мішках, ящиках, пакетах, бігбегах і укрупнені вантажні одиниці, автотранспорт. Виняток становлять вантажі, потенційно небезпечні для навколишнього середовища [79].

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.

МАРІУПОЛЬСКИЙ 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.

### **2.3 Оцінка тарифних і нетарифних бар'єрів у зовнішній торгівлі Китаю з Україною**

Після вступу до СОТ у 2001 році, уряд Китаю істотно переглянув свої закони та нормативно-правові акти, щоб привести їх у відповідність зобов'язанням СОТ та посилити роль країни у світовій економіці. Тим не менш, незважаючи на прогрес у багатьох сферах, досі існують значні бар'єри для імпорту до Китаю.

Тарифний захист Китаю постійно знижувався протягом останніх 20 років. За даними СОТ, середня діюча ставка режиму найбільшого сприяння в Китаї становила 9,8% на початку 2018 року. Причому для сільськогосподарських товарів вона становила в середньому 15,6%, а для несільськогосподарських товарів – 8,8%. Разом з тим, для Китаю характерна значна кількість тарифних піків (ставок ввізного мита, що значно

перевищують середнє значення), що застосовуються до окремих товарних позицій одягу, механічного, електричного та автомобільного обладнання.

Таблиця 2.1 - Топ-15 груп українських товарів, HS4, з найбільшим експортом до Китаю, 2019

Код товару	Товар	Вартість експорту, млн. дол. США
2601	Залізні руди та концентрати, включаючи смажені пірити заліза	646
1005	Кукурудза	490
1512	Насіння соняшника, соняшникове або бавовняне масло	334
8411	Турбореактивні та газові турбіни	172
2306	Макуха та інші тверді залишки, подрібнені або у формі гранул, отримані в результаті вилучення рослинних жирів або олій, крім тих, що входять до товарних позицій 2304, 2305	138
4407	Пиломатеріали по дереву	76
1003	Ячмінь	62
1514	Ріпакова, рапсова або гірчична олія та їх фракції, рафінована чи ні, але хімічно не модифікована	51
1507	Соева олія та її фракції	40
1101	Пшеничне борошно	19
8108	Титан та вироби з нього	14
3901	Полімери етилену в первинних формах	12

Джерело: [80]

У 2018 році Китай запровадив чергове зниження ставок ввізних мит режиму найбільшого сприяння на низку споживчих товарів, що охоплюють такі категорії продукції, як: харчові продукти; одяг, взуття та головні убори; меблі та посуд; культурні, спортивні та розважальні приналежності, побутова електроніка; миючі засоби, косметичні засоби; медичні товари. За даними Міністерства фінансів Китаю, ці кроки знизили середню ставку ввізного мита з 9,8% до 7,8 % на кінець 2018 року. Зокрема, було знижено середню ставку ввізного мита на:

- одяг, взуття, головні убори, посуд та товари для фітнесу - з 15,9% до 7,1%;
- побутову техніку (пральні машини та холодильники) - з 20,5% до 8,0%;
- оброблені харчові продукти - з 15,2% до 6,9%.
- миючі засоби, косметичні засоби - з 8,4% до 2,9% [82].

Крім того, Китай застосовує преференційні ставки ввізного мита у рамках двосторонніх та регіональних договорів про вільну торгівлю. Найнижчі середні ставки ввізного мита застосовуються до Чилі, Нової Зеландії, Коста-Ріки, Ісландії та країн Асоціації держав Південно-Східної Азії (АСЕАН). На даний момент Китай є членом 17 угод про вільну торгівлю. Преференційні ставки також застосовуються в режимі спеціальних економічних зон, а також до продукції, яку уряд визначає необхідною для розвитку ключових галузей економіки країни (наприклад, автомобільна, металургійна чи хімічна промисловість).

Однак разом зі зниженням тарифного захисту, Китай застосовує достатньо високі нетарифні бар'єри до міжнародної торгівлі.

Так, тільки компанії або установи, уповноважені Міністерством комерції КНР (MOFCOM), можуть здійснювати зовнішньоторговельні операції.

Міністерство торгівлі Китаю класифікує товари на три категорії: дозволені товари, товари з обмеженим доступом та заборонені товари. Деякі товари заборонено ввозити, тоді як до продукції, на яку поширюються обмеження, застосовуються квоти або ліцензування.

- Дозволені товари. До них може застосовуватися автоматичне ліцензування. У цьому випадку ліцензія видається автоматично за заявою. Автоматична ліцензія діє протягом півроку і за нею можна імпортувати до шести партій товару.

- Обмежені та заборонені товари. Товари з обмеженим доступом можна експортувати, але імпорт контролюється та регулюється через процедуру затвердження ліцензії (неавтоматичне ліцензування). Ці товари можуть бути

імпортовані, але для кожної відправки необхідно отримати погодження. Строк дії погодження становить один рік. Експорт заборонених товарів (наприклад, відходи, токсичні речовини) абсолютно заборонений [83].

Ліцензування (автоматичне чи неавтоматичне) застосовувалося до значної частини імпорту до Китаю, однак останнім часом уряд Китаю поступово скорочує перелік цих товарів.

Каталоги товарів, що підлягають автоматичному та неавтоматичному ліцензуванню на імпорт, видаються щорічно. Всі товари, перелічені в Каталогі для автоматичного ліцензування, можна вільно імпортувати - ці ліцензії на імпорт зберігаються лише для статистичних цілей. У 2017 році Китай включив 49 категорій товарів для автоматичного ліцензування імпорту, в т. ч. сільськогосподарську продукцію, сировину (руди, зола, паливо, неорганічні хімікати, метали) та механічні та електричні вироби. Тоді як у 2019 р. автоматичне ліцензування імпорту застосовувалося лише до окремих механічних та електричних виробів та обладнання 10. Товари, що підлягають неавтоматичному ліцензуванню, перераховані у Каталогі імпортних товарів, що підлягають ліцензуванню. У 2019 р. до нього увійшли дві категорії товарів - речовини, що руйнують озон, та окремі механічні та електричні товари, що були у вжитку [84].

Ліцензії також використовуються для розподілу тарифних квот (застосовуються до таких товарів, як пшениця, кукурудза, рис, цукор, бавовна, вовна). Китай також застосовує імпортні ліцензії на товари подвійного використання для забезпечення національної безпеки та суспільного інтересу.

Багато товарів, що ввозяться до Китаю, підлягають інспекції – перелік цих товарів міститься у Каталогі товарів імпорту та експорту, що підлягають інспекції та карантину. З метою забезпечення відповідності китайським митним стандартам певна продукція, наприклад, текстиль підлягає інспекції до приїзду в Китай. Інші продукти можуть пройти перевірку в порту в'їзду.

Усі товари, що продаються в Китаї, повинні бути марковані китайською мовою з описом їх змісту, сортів та технічних характеристик щодо кількості, де це можливо, а також дати виробництва та терміну придатності.

Санітарні та фіто-санітарні заходи. Доступ на китайський ринок для українських виробників сільськогосподарської та харчової продукції залишається дуже обмеженим. Україна все ще не має доступу на ринок Китаю для багатьох продуктів рослинного та тваринного походження через складний процес відкриття цього ринку. Існує необхідність розширення переліку позицій українського експорту продукції рослинного та тваринного походження до Китаю [85].

Вимоги та рекомендації для операторів ринку, які мають намір здійснювати експорт харчових продуктів тваринного походження до КНР, знаходяться на сайті Державної служби України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужби) у розділі Зокрема, зазначається, що харчові продукти тваринного походження, які ввозяться до КНР з комерційною метою мають походити із схвалених країн, виключно з підприємств, акредитованих відповідним компетентним органом КНР [86].

У КНР процедура схвалення експорту для певних продуктів тваринного походження включає три етапи: 1) схвалення країни для певних видів харчових продуктів; 2) акредитація окремих підприємств, які мають намір експортувати до КНР, через CNCA (Адміністрація КНР з питань сертифікації та акредитації). Заявка на акредитацію подається через Держпродспоживслужбу; 3) схвалення окремих видів харчових продуктів для схвалених підприємств. Для кожного специфічного продукту є вимоги щодо виготовлення, технологічних ліній, тощо (національні стандарти КНР).

Держпродспоживслужба зазначає, що після цього виробник має пройти процедуру реєстрації та отримання дозволу для закордонних потужностей на території КНР. Зокрема, з 1 жовтня 2015 року необхідно реєструватися в системі AQSIQ (Генеральна адміністрація з нагляду за якістю, інспекції та

карантину КНР) для закордонних виробників (експортерів), трейдерів та імпортерів для імпортованих до КНР харчових продуктів. Виробник також повинен забезпечити виконання законодавства КНР та специфічних вимог для певних видів харчових продуктів, а також харчових добавок. При завезенні харчових продуктів до КНР необхідно впевнитися, що всі застосовані харчові добавки та інгредієнти в харчових продуктах є дозволеними. Крім того, важливим є виконання вимог щодо маркування, які наведені у відповідному національному стандарті [88].

На сьогодні доступ на ринок Китаю відкритий лише для окремих продуктів рослинного походження з України, зокрема: кукурудза, соя та ячмінь, соняшниковий шрот та буряковий жом, ріпаковий шрот, соняшникова та соєва олія. Щодо продуктів тваринного походження, Україна отримала дозвіл на експорт молочної продукції до КНР у вересні 2015 р. за результатами проведеної китайською стороною оцінки ветеринарного нагляду і державної системи контролю безпечності при виробництві молочних продуктів в Україні. За інформацією Держпродспоживслужби, станом на 30 вересня 2019 р. до офіційного реєстру затверджених потужностей з виробництва молочної продукції включено 35 українських виробників молочної продукції для експорту на ринок КНР [89].

У 2019 р. Україна також отримала доступ для експорту замороженої яловичини та меду на ринок Китаю. Станом на вересень 2019 р., три українські компанії були схвалені для експорту замороженої яловичини до КНР. Кабмін також планує до кінця 2019 року завершити перемовини з китайським урядовими організаціями щодо відкриття ринку для української курятини. Крім того, на розгляді китайської сторони знаходяться запити України щодо відкриття ринку для пшениці, яблук, черешні, лохини, гороху, яєць, рибних продуктів. Зразки погоджених сертифікатів для експорту в Китай можна знайти на сайті Держпродспоживслужби.

Технічні бар'єри. Уся продукція, що стосується охорони здоров'я та безпеки людей, здоров'я та безпечності рослин, а також захисту

навколишнього середовища та громадської безпеки, підлягає єдиній системі обов'язкової сертифікації продукції, відомій як Китайська обов'язкова сертифікація (сертифікація CCC або 3C). Знак CCC – це сертифікаційний знак, що означає дозвіл для товарів на ввезення, продаж та використання в Китаї. Перелік товарів, що підлягають обов'язковій сертифікації, міститься в Каталозі CCC (Catalogue of Descriptions and Table of Definitions for Compulsory Product Certification). Зокрема, до нього входить: електричне обладнання, транспортні засоби, телекомунікаційне обладнання, аудіо та відеоапаратура, захисні засоби, товари для дітей, ін. [89].

При цьому для деяких видів товарів передбачені звільнення від обов'язкової сертифікації CCC, зокрема для виробів, необхідних для цілей наукових досліджень, випробувань, а також для ремонту безпосередньо кінцевими споживачами; обладнання /запасних частин, необхідних на виробничих лініях; продуктів для комерційних цілей показу, імпортованих запасних частин.

Усі товари, перелічені в каталозі CCC, повинні пройти сертифікацію, що проводиться уповноваженими органами сертифікації, визначеними державою. CNCA (Certification and Accreditation Administration of the People's Republic of China) – відповідальний орган за проведення сертифікації CCC. Фактична робота щодо сертифікації CCC виконується органами з сертифікації, призначеними CNCA.

Окрім сертифікації CCC, для деяких товарів можуть діяти й інші вимоги. Наприклад, телекомунікаційне та інтернет-обладнання повинно відповідати стандартам Міністерства промисловості та інформаційних технологій, тоді як автомобільні двигуни, холодильники, компресори для кондиціонерів, телевізори та інша електрична побутова техніка повинні мати ліцензії з безпечності.

Китай застосовує значну кількість нетарифних заходів - санітарних та фіто-санітарних заходів, заходів технічного регулювання, ліцензування тощо - до великої кількості товарів. Значна частина імпорту до Китаю підлягає

ліцензуванню (автоматичному чи неавтоматичному), разом з тим уряд Китаю поступово скорочує перелік цих товарів. Вимоги до імпорту в Китай можуть швидко змінюватися, а їхнє безпосереднє застосування може відрізнятись у різних портах та регіонах. Регулювання імпорту та відповідні процедури часто складні і непрозорі, також існує велика кількість контролюючих державних органів. Процес сертифікації харчової та промислової на відповідність вимогам якості та безпечності передбачає проведення значної кількості тестів і може забирати багато часу. Китай має складну систему управління стандартами та гігієнічними вимогами до харчових та сільськогосподарських продуктів. Таким чином, нетарифні заходи створюють значні перепони для експорту української продукції на цей ринок.

## **Висновки до розділу 2**

Зроблено прогноз зовнішньої торгівлі Китаю та України до 2024 року.

Прогноз розраховано за лінійною, логарифмічною та поліноміальною функцією 2-го порядку. Відповідно до отриманих коефіцієнтів детермінації найкращі результати демонструють розрахований прогноз імпорту за поліноміальною функцією 2-го порядку та розрахований прогноз експорту за експоненціальною функцією (коефіцієнт детермінації дорівнює відповідно 0,9 та 0,9).

Визначено, що зовнішня торгівля Китаю та України демонструє тенденцію зростання, що свідчить про закріплення зовнішньоторговельних відносин даних країн.

Нині Китай є одним із головних гравців у сучасній міжнародній торгівлі і посідає перші місця у світі за основними торговельними показниками. На кінець 2019 р. Китай зайняв перше місце за обсягом зовнішньої торгівлі, перше місце за експортом товарів, друге – за імпортом товарів, третє – за експортом та друге – за імпортом послуг, що вказує на безсумнівно високу роль та вплив, який ця країна здійснює у сфері міжнародної торгівлі.

Незважаючи на надзвичайно високі обсяги торгівлі, динаміка зовнішньоторговельного обігу Китаю нині має тенденцію до спаду та вирівнювання з аналогічними показниками високорозвинутих країн світу. Особливістю китайської зовнішньої торгівлі є стійка тенденція щодо позитивного торговельного сальдо, спричинена відповідною торговельною політикою уряду КНР.

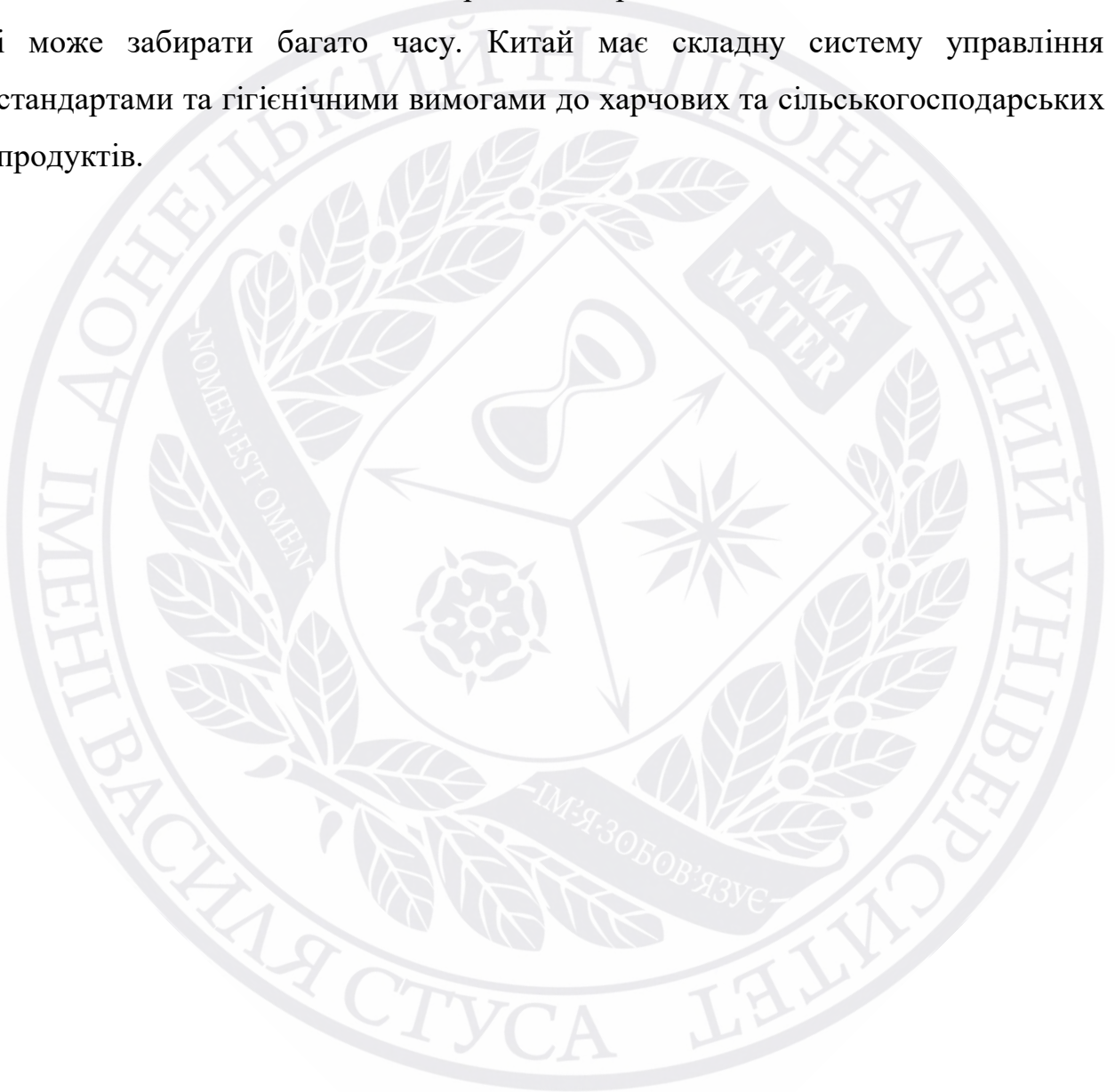
Експорт та імпорт товарів є абсолютним пріоритетом у китайській торгівлі: обсяги експорту товарів зростають щорічно, при цьому все меншим стає імпорт товарів, що пояснюється політикою імпортозаміщення, яку проводить Китай. Частка торгівлі послугами відіграє незначну роль у його зовнішньоторговельній діяльності, при цьому чітко прослідковується тенденція щодо збереження показників експорту послуг та збільшення їхнього імпорту (сальдо торгівлі послугами є від'ємним та має тенденцію до подальшого зниження).

Абсолютну більшість у структурі експорту Китаю за досліджувані роки займають промислові продукти, що становить близько 94% від загального обсягу експорту. Основні позиції експорту нині займає капітало- та наукоємна продукція: електронне обладнання, машини та двигуни тощо.

Щодо торгівлі послугами, то в експорті пріоритетними напрямками є туристичні послуги, на які припадає майже половина експорту послуг, а також транспортні послуги. Динаміка структури експорту послуг указує на поступове зменшення обсягу транспортних послуг та збільшення показників надання туристичних послуг. Основою китайського імпорту послуг також є туристичні витрати та транспортні послуги, а динаміка має ту саму тенденцію, що й експорт послуг: збільшення споживання туристичних послуг та зменшення обсягу транспортних послуг.

Китай застосовує значну кількість нетарифних заходів - санітарних та фіто-санітарних заходів, заходів технічного регулювання, ліцензування тощо - до великої кількості товарів. Значна частина імпорту до Китаю підлягає ліцензуванню (автоматичному чи неавтоматичному), разом з тим уряд Китаю

поступово скорочує перелік цих товарів. Вимоги до імпорту в Китай можуть швидко змінюватися, а їхнє безпосереднє застосування може відрізнятись у різних портах та регіонах. Регулювання імпорту та відповідні процедури часто складні і непрозорі, також існує велика кількість контролюючих державних органів. Процес сертифікації харчової та промислової на відповідність вимогам якості та безпеки передбачає проведення значної кількості тестів і може забирати багато часу. Китай має складну систему управління стандартами та гігієнічними вимогами до харчових та сільськогосподарських продуктів.



### РОЗДІЛ 3

## ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ КИТАЮ В КОНТЕКСТІ ВІДРОДЖЕННЯ «ШОВКОВОГО ШЛЯХУ»

### 3.1 Проблеми розвитку зовнішньоторговельних відносин Китаю з європейськими країнами

Наприкінці 1990-х років Китай святкував двадцяту річницю від початку програми реформ. Економіка країни розвивалася найвищими темпами в світі, обсяг іноземних інвестицій рік у рік зростав, життєвий рівень населення країни за цей час суттєво поліпшився. Однак поряд з очевидними успіхами в соціально-економічному розвитку почали з'являтися загрозливі ознаки потенційних проблем, які були зумовлені загостренням ситуації на зовнішніх ринках. Під загрозою опинилися основні рушійні сили економічного зростання Китаю – зовнішня торгівля та інвестиції. Обставини вимагали негайних дій. Така необхідність була зумовлена наслідками азійської фінансової кризи кінця 90-х років XX століття.

Як альтернатива тодішній “соціалістичній” стратегії розвитку була запропонована так звана стратегія глобалізації. Вперше цю стратегію представили на п'ятнадцятому з'їзді Комуністичної партії Китаю (КПК), який відбувся в 1997 р. Її суть полягала в тому, щоб збільшити присутність китайських компаній за кордоном.

Офіційно цю стратегію затвердили на шістнадцятому з'їзді КПК в 2001 р., що дало потужний поштовх для збільшення закордонних інвестицій Китаю. За період із 2001-го до 2011 року обсяг закордонних інвестицій Китаю зріс із 5.5 млрд. доларів США до 65 млрд. доларів США [90].

Презентуючи наміри уряду щодо закордонних інвестицій на п'ятнадцяту п'ятирічку (2011–2015 рр.) прем'єр Державної ради КНР Вень Цзябао підкреслив необхідність прискорення стратегії глобалізації. Він також наголосив на важливості орієнтації закордонних інвестицій на потреби ринку,

заохочення підприємств різних форм власності до участі в закордонних інвестиційних проектах.

У 2004 році відбувся перший міжнародний форум, який організувало Міністерство комерції Китаю. На ньому міжнародній спільноті, власне, і була представлена концепція щодо глобалізації. Китайська сторона повідомила, що рішення про запровадження нової стратегії є важливим з точки зору подальшого розвитку політики відкритості й необхідності розширення участі Китаю в міжнародному економічному розвитку. Розробка такої стратегії зумовлювалася тенденціями, що склалися на той час у світовій економіці, а також проблемами економічного розвитку Китаю. На форумі було представлено основні аспекти нової стратегії, суть яких полягає в таких пріоритетах:

1. Збільшувати закордонні інвестиції, розвивати давальницьке та складальне виробництво. Посилюючи інвестиційну співпрацю, необхідно використовувати будь-які засоби задля створення нових робочих місць і таким чином зміцнювати можливості щодо саморозвитку місцевих економік КНР;

2. Інтенсифікувати співпрацю щодо розробки ресурсів за кордоном. Розвиваючи співпрацю з іншими країнами у сфері розробки та видобування ресурсів, зокрема газу, нафти, мінералів, лісу, риби та рослинності, Китай може надавати відповідну технологію, створювати робочі місця. Це сприятиме зростанню доходів домогосподарств, бюджетних надходжень та посилюватиме експортний потенціал і можливості саморозвитку для місцевих економік. Крім того, необхідно надавати допомогу іншим країнам щодо трансформування їхніх ресурсних переваг у переваги розвитку;

3. Розширювати практику контрактної співпраці в рамках технологічних проектів. Необхідно заохочувати участь китайських підприємств у формі контрактної участі в технологічних, дослідницьких і консалтингових проектах, забезпечуючи відповідне фінансування;

4. Розвивати закордонну співпрацю в галузі сільського господарства. Переваги китайських технологій та обладнання в даній галузі необхідно

повністю використовувати, при цьому компанії мають заохочуватися до реалізації закордонних проектів з метою розвитку сільського господарства. Цей напрям потребує застосування багатьох підходів задля створення міжнародної бази сільськогосподарського виробництва та переробки сільгосппродукції;

5. Стимулювати розвиток закордонної співпраці в галузі науки, технологій та розвитку талантів. Необхідно заохочувати компанії щодо створення науково-дослідницьких центрів у регіонах, які мають належний рівень розвитку науки і технологій. Такі центри повинні активізувати обмін технологіями, співпрацю, а також стимулювати розвиток інноваційного потенціалу і технологій;

6. Підняти на новий рівень співпрацю з надання послуг щодо застосування робочої сили. Зважаючи на потреби міжнародних ринків, китайські компанії повинні диверсифікувати і розширити масштаб застосування послуг робочої сили. Це, в свою чергу, має сприяти вдосконаленню системи управління проектами;

7. Стимулювати співпрацю в галузі торгівлі та послуг. Китайські компанії мають заохочуватися щодо виходу на зовнішні ринки та розвивати співпрацю в галузі торгівлі, дистрибуції, фінансових послуг (банківських, страхових, торгівлі цінними паперами, ф'ючерсами, управління фондами), телекомунікацій, логістики, морських перевезень та посередництва. Очікується, що китайські компанії повинні інтенсифікувати міжнародний обмін у галузі торгівлі послугами задля прискорення міжнародної торгівлі та інвестицій [91].

З метою реалізації стратегії глобалізації та мобілізації різних форм інвестиційної співпраці за кордоном уряд Китаю створив систему підтримки та управління процесами закордонного співробітництва, яка базується на ринкових важелях управління. За цією схемою уряд Китаю надає послуги китайським компаніям.

Завдяки зваженій стратегії щодо здійснення власного курсу в зовнішньоекономічній та валютній сферах Китай вийшов на провідні позиції в світі. За обсягом експорту товарів країна посідає перше місце в світі, за розміром ВВП та загальним обсягом зовнішньої торгівлі – друге. За два останні десятиліття експорт та імпорт Китаю суттєво зросли, їхній сумарний обсяг у 2019 році становив 3,87 трлн. доларів США. Загальний обсяг торгівлі Китаю дещо поступається обсягам торгівлі США, проте його частка у ВВП є більшою порівняно зі США й деякими іншими розвинутими країнами та країнами, що розвиваються. На Китай припадає майже 10% від загального обсягу світової торгівлі. Основні його партнери – ЄС (17% від сукупного експорту), США (близько 12%), Японія (9%), Республіка Корея (7%), Німеччина (5%). Водночас Китай є другим торговельним партнером для США, першим для Японії та Південної Кореї, п'ятим – для Німеччини.

Китай здобув значні конкурентні переваги від глобалізації та політики відкриття глобальній економіці. Широке використання політики відкритої торгівлі багатьма країнами в світі стимулювало сталий попит на глобальному рівні на китайські товари, при цьому завдяки політиці економічної відкритості зростав попит з боку Китаю на товари інших країн. Відкриття внутрішнього ринку Китаю для зовнішніх інвесторів сприяло зростанню економічної ефективності країни, що також посилювало внутрішню конкуренцію та стимулювало попит на сучасні технології. Активна співпраця із зовнішнім світом надала можливість Китаю імпортувати іноземний досвід у багатьох сферах: від банківського сектору – до практики стандартизації товарів. Залучення значних обсягів прямих іноземних інвестицій сприяло активізації ринкової дієвості конкуренції, залученню сучасних технологій, проведенню програм підвищення кваліфікації працівників, що в результаті дало змогу Китаю підвищити продуктивність виробництва [92].

Успіхи Китаю в економічному зростанні вплинули на позицію китайського політичного керівництва щодо ролі КНР у світових процесах.

Китайське керівництво дедалі частіше заявляє про необхідність брати активну участь в світовому розвитку і навіть впливати на глобальні процеси.

З метою розширення економічної присутності Китаю в світі керівництво КНР активно застосовує низку економічних інструментів та важелів, зокрема:

- створення спеціальних економічних зон;
- розвиток зовнішньої торгівлі та виробничої кооперації;
- залучення іноземної сучасної техніки і технологій;
- залучення іноземних інвестицій та здійснення закордонних інвестицій;
- надання фінансової і технічної допомоги;
- реалізація спільних проектів;
- науково-технічне співробітництво.

Проголосивши політику відкритості, китайське керівництво мало наміри залучати іноземні інвестиції та сучасні технології. З цією метою ще в 1979 році було прийнято рішення про створення чотирьох спеціальних економічних зон (СЕЗ). Першу СЕЗ було відкрито в Шеньчжені. Вже через 30 років невелике рибальське село перетворилося на сучасне місто з доходом на одного мешканця 8 000 доларів США. Пізніше уряд Китаю відкриває ще 14 міст-СЕЗ, серед яких – Далянь, Циндао та Шанхай. Згодом також було створено зони економічного і технічного розвитку (ЗЕТР), зокрема, в дельті річок Янцзи та Хуанхе, на півостровах Ляодун та Дзяодун, а також на острові Хайнань. Крім того, було створено “економічний трикутник” Сямень – Чжанчжоу – Цюанчжоу в провінції Фуцзянь.

Створення СЕЗ та ЗЕТР в прибережних районах сприяло розвитку міст цих районів, зокрема Уханя, Нанцзіна та Уху. Центральним урядом Китаю розроблені спеціальна політика та економічні моделі розвитку, щоб перетворити їх на “вікна” для надходження іноземних інвестицій, залучення сучасних технологій та методів управління. Вони заклали основу для залучення іноземних інвесторів та поширення досвіду співпраці з ними на захід країни.

У результаті нині в Китаї створено три сучасні економічні пояси, а саме:

- дельта річки Хуанхе, де розташовані капіталомісткі підприємства;
- дельта річки Янцзи, де розташовані високотехнологічні та капіталомісткі підприємства;
- “Силіконова долина” в м. Пекін, де розташовуються інноваційні підприємства.

Ці три економічні пояси заклали економічну базу політики відкритості. Більшість підприємств з іноземним капіталом працює саме в цих економічних районах.

У 2003 році на шостому саміті ЄС – Китай було опубліковано документ “Зріле партнерство: спільні інтереси та виклики у відносинах ЄС – КНР”. У тому ж році уряд Китаю розробив документ “Політика Китаю щодо ЄС”, в якому зазначалося, що ЄС є найбільшою рушійною силою в світі. Крім того, в документі наголошено, що Китай надає важливого значення тій ролі, яку ЄС відіграє в регіональній та міжнародній політиці.

Сторони визначили такі аспекти стратегічного партнерства між Китаєм та ЄС:

- розвиток стратегічного партнерства між Китаєм та ЄС вивів ЄС на перше місце серед торговельних партнерів КНР. ЄС став найбільшим експортером та посів четверте місце серед інвесторів у китайську економіку. У 2019 році обсяг інвестицій ЄС до КНР становив 177.3 млрд. доларів США, що на 33.6% більше порівняно з 2018 роком;

- під час десятого саміту ЄС – Китай, що відбувся в Пекіні в листопаді 2007 року, в центрі обговорення було питання незбалансованості двосторонньої торгівлі, яке вкрай турбувало Брюссель. На зауваження ЄС Китай висловив готовність працювати разом з ЄС щодо зменшення рівня позитивного сальдо китайських товарів у торгівлі між сторонами. Водночас китайська сторона висловила зацікавленість в отриманні європейських інвестицій у природоохоронну сферу. Крім того, було заявлено про створення спільної робочої групи з реформування обмінного курсу юаня, який ЄС вважав заниженим і вимагав його збільшення;

– за період від початку стратегічного партнерства між КНР та ЄС сторони досягли значних успіхів, зокрема: обсяг взаємного товарообігу з 1998-го до 2019 року зріс у чотири рази. ЄС є найбільшим експортним ринком для Китаю (17% від сукупного експорту), в свою чергу, Китай є другим експортним ринком для ЄС (8%); з 1998-го до 2019 року обсяг двосторонніх інвестицій між країнами зріс у 10 разів [92].

З досвіду Китаю щодо міжнародних фінансово-економічних відносин як чинника зміцнення регіональної та міжнародної присутності Китаю можемо використати деякі найважливіші підходи.

В умовах поглиблення світової економічної глобалізації, що призводить до загострення міжнародної конкуренції на світових ринках, необхідно розширювати рамки регіональної та міжнародної присутності в усіх можливих її формах.

Китайське керівництво ще в 1960-х роках збагнуло, що без підтримки світової спільноти побудувати економічно міцну країну (або, як тоді зазначали китайські керманичі, “піднятися”), неможливо. Китай почав з розбудови економічних взаємовідносин із країнами, що розвиваються, зокрема з африканськими. В умовах, коли Китай сам потребував значних коштів, керівництво країни все ж таки знайшло можливість допомогти Танзанії та Замбії побудувати залізницю. Таким чином було закладено основи для тривалої співпраці між Китаєм та африканськими країнами. Сьогодні Африка є ринком збуту китайських технологій і товарів. Китай бере активну участь у розвитку африканських країн, і не лише в економічній площині.

Це важливий урок для України, адже відсутність коштів не може бути перешкодою для розширення зовнішніх економічних відносин. За наявності технологій і фахівців країна може втілювати різноманітні міжнародні проекти, котрі сприятимуть інтенсифікації зовнішніх відносин та посиленню міжнародної присутності країни в світі.

Китай застосовує різні форми міжнародної економічної та фінансової співпраці. Нині уряд Китаю має широкий набір фінансових та економічних

інструментів для втілення стратегії інтеграції в міжнародні ринки, зокрема: СЕЗ, надання міжнародної допомоги, закордонні інвестиції, угоди злиття та поглинання, втілення спільних проєктів, виробнича кооперація, створення спільних підприємств, надання зумовлених кредитів, обмін фахівцями тощо.

Упродовж останніх років Україна втрачає присутність на світових та міжнародних ринках. Країна рік у рік перетворюється на нетто-імпортера не лише китайської продукції, що, в свою чергу, негативно впливає на торговельний баланс та обмінний курс національної валюти. Уряду країни необхідно приділяти належну увагу питанням міжнародного іміджу та позиціонуванню на міжнародній арені.

Для реалізації концепції посилення міжнародної присутності потрібна потужна фінансова система. За 30 років реформ Китай створив одну з найпотужніших фінансових систем у світі. Китайські банки сьогодні є лідерами міжнародних рейтингів. Завдяки розвинутій фінансовій системі Китай перетворився на одного з найбільших інвесторів у світі. Іноземні інвестори охоче вкладають кошти не тільки в державні зобов'язання, а також і в корпоративні цінні папери та облігації китайських компаній.

Українська фінансова система є слабкою, вона не спроможна акумулювати потрібні ресурси та забезпечувати коштами підприємства. Від цього слабкою є і національна валюта, обмінний курс якої впродовж кількох місяців може знизитися більш як на 50%. Так було в 2008 році, так сталося і в 2019-му.

Для розширення економічної співпраці України з Китаєм необхідно розробити окрему стратегію такої співпраці, яка б чітко визначала стратегічні інтереси обох сторін, сприяла зміцненню збалансованої торгівлі між країнами, рівному доступу для товарів та послуг на внутрішні ринки обох країн, технічній модернізації, зміцненню наукового потенціалу, інноваційному розвитку та захисту інтересів інвесторів.

### **3.2 Перспективи розширення зовнішньоторговельних відносин Китаю з Україною**

За час своєї незалежності Україна стала повноправним учасником глобалізаційного процесу. Водночас виклики відкритого, глобалізованого світу формують перед Україною низку актуальних завдань, пов'язаних як з пошуком нових джерел конкурентоспроможності, так і з поглибленням та створенням нових партнерств з країнами, у взаємодії з якими Україна могла б прискорити модернізацію національної економіки.

Зовнішньоекономічна політика України ґрунтується на розбудові стратегічних відносин з інтеграційними об'єднаннями та з окремими країнами, взаємодія з якими має важливе значення для розвитку національної економіки. Серед ключових стратегічних партнерів України на рівні інтеграційних блоків – Європейський Союз, Митний Союз РФ, РБ, РК; на рівні країн-глобальних гравців – США, Росія, Китай; на регіональному рівні – Польща, Туреччина, Білорусь та інші.

Стрімкий розвиток Китайської Народної Республіки (КНР) як нової глобальної потуги поступово перетворюється на один із провідних трендів сучасного розвитку світової економіки. У результаті перерозподілу міжнародного балансу сил за участі КНР видозмінюються існуючі інтеграційні блоки, виникають додаткові можливості для створення нових конфігурацій міжнародного партнерства. У цьому контексті зусилля української влади щодо поглиблення українсько-китайських економічних відносин є своєчасною та адекватною реакцією на трансформації в міжнародному середовищі.

За останні декілька років українсько-китайські економічні відносини помітно активізувалися. Регулярним став обмін державними візитами, зокрема з участю перших осіб обох країн, було ухвалено Спільну декларацію про встановлення та розвиток відносин стратегічного партнерства між Україною та КНР, визначено сфери економічних інтересів, що мають пріоритетне значення у двосторонніх стосунках. Як результат, зовнішньоторговельний

оборот обох країн демонструє позитивну динаміку: від 6,14 млрд дол. у 2008 р. до майже 10 млрд дол. у 2012 р. (виключенням став 2009 р., коли товарооборот скоротився до 4,19 млрд дол.).

Водночас розбудова стратегічних економічних відносин України з КНР відбувається в умовах поглиблення глобальної та регіональної конкуренції, загострення боротьби за ринки збуту та природні ресурси. Окремого значення набуває перманентна турбулентність на глобальних фінансових ринках, що ускладнює доступ України до ринків капіталів. Зважаючи на ці обставини, зовнішньоекономічна політика держави у відносинах з КНР повинна запропонувати нові виміри поглиблення стратегічного партнерства, що враховували б: динаміку та етапність змін в економіці КНР у контексті участі цієї країни в міжнародному поділі праці у середньо- та в довгостроковій перспективі. Зокрема, характер проблем, що має вирішити КНР у ході «третьої хвилі реформ», потенційні наслідки реформ та потреби цієї країни щодо розвитку національної економіки; потреби України у створенні стимулів до модернізації та до пошуків економічного розвитку; наявні можливості та потенційні обмеження у відносинах України та Китаю щодо створення взаємовигідного та ефективного партнерства з метою посилення конкурентоспроможності обох країн.

Стратегічний характер партнерства України з КНР має, насамперед, економічне підґрунтя, тому на розвиток стосунків між Україною та Китаєм впливатимуть процеси, пов'язані зі змінами у внутрішній економічній політиці Китаю. Оголошення у 2012 р. початку нової хвилі реформ є відповіддю на наростання проблем у господарстві КНР, що потребували нагального вирішення, та результатом пошуку нових джерел розвитку країни. Після глобальної фінансової кризи 2008 р. темпи економічного зростання Китаю знижуються.

Новим цільовим орієнтиром на середньострокову перспективу щодо обсягів приросту ВВП є величина у приблизно 7,5 % на рік. Отже, перед керівництвом країни стоїть завдання адаптації національної економіки до

нижчих темпів зростання, до ймовірного скорочення обсягу припливу капіталів, а також до потенційного зростання вартості робочої сили та відносного скорочення обсягів експорту.

Наразі китайська економіка постала перед необхідністю зміни моделі розвитку. Актуальна модель демонструвала (і ще продовжує демонструвати) безпрецедентні темпи зростання, в основному завдяки іноземним інвестиціям і стрімко зростаючому експорту. Хоча така модель, зважаючи на її роль та масштаби (друга економіка після США у світі та перша – за обсягами світового експорту), не може бути швидко модернізована, китайська влада прагне якнайшвидше мінімізувати ризики зовнішніх шоків, загроза яких, з огляду на наростаючі проблеми економічного розвитку КНР, нарастає.

Серед ключових завдань «третьої хвилі реформ», що так чи інакше впливатимуть на зміст та динаміку українсько-китайських відносин, можемо виділити наступні. Реструктуризація економіки Китаю; зміна якості економічного зростання, перехід від екстенсивного розвитку до підвищення рівня технологічності виробництва.

На даний момент багато китайських підприємств, особливо в державному секторі, як і раніше, залишаються неконкурентоспроможними і будуть змушені зіткнутися з серйозними фінансовими труднощами, якщо уряд скасує субсидії, що включають зараз як земельну, так і енергетичну допомогу. Для двостороннього співробітництва зміна акцентів національного розвитку КНР позначатиметься зростанням конкуренції між підприємствами, що мають подібні конкурентні переваги, однаковою мірою зацікавленні в нарощенні технологічного потенціалу та виході на нові ринки збуту.

Маючи на увазі те, що Китай поставив собі за мету стати лідером у виробництві не лише товарів, але й послуг та технологій, Україна може скористатися вигодами участі у створенні нових продуктів в якості партнера (або ж виконавця замовлень). Можна прогнозувати, що просування на китайський ринок української продукції машинобудування, інших

технологічних товарів універсального призначення (та/або готової продукції) буде відбуватися складно.

Тому оптимальною формою закріплення українських виробників на китайському ринку може бути реалізація спільних секторальних та/або регіональних проектів з метою вирішення конкретних проблем, наприклад, енергетичних, екологічних, науково-технічних тощо.

Поступове нарощення внутрішнього попиту, що компенсуватиме скорочення зовнішнього попиту, підвищує можливості України щодо виведення на китайський ринок продукції, якої КНР бракує. На тлі високого рівня заощаджень споживчі видатки домогосподарств зростають дуже повільно, тому економіка, як і раніше, залишається вразливою до коливань світового попиту, нерівномірною й нестійкою. Китайська влада сприятиме нарощенню купівельної спроможності населення, тому можемо очікувати на зростання попиту на українську продукцію, що спрямовуватиметься на внутрішнє споживання – продукти харчування, аграрну сировину, промислову продукцію, що використовуватиметься для наступної переробки тощо. Окремою складовою внутрішнього попиту є розвиток сфери соціальних послуг – медицини, науки, освіти.

Оскільки Україна має чималий досвід у наданні соціальних послуг, співпраця з китайськими партнерами (за умов наявності системного підходу української сторони до співпраці) може суттєво стимулювати експорт послуг – освітніх, рекреаційних, оздоровчих, туристичних тощо. Наростання екологічних проблем та потреба в їхньому вирішенні.

Очевидно, що ціна, яку країні доводиться платити за «успіхи» капіталоемного й орієнтованого на експорт розвитку, зараз стає надвисокою. Наприклад, за експертними оцінками, витрати, пов'язані з погіршенням екологічного стану в країні, склали у 2010 р. як мінімум \$ 230 млрд, тобто близько 3,5 % ВВП Китаю. Україна може отримувати додаткові можливості для участі в екологічних проектах у КНР, паралельно запроваджуючи

ефективні рішення на українських підприємствах. Вирішення проблеми заборгованості на рівні регіонів та підприємств.

Започаткування реформ місцевого урядування в комплексі з проведенням фінансових та фіскальних реформ потенційно може змінити модель інвестиційної політики КНР на глобальних ринках. Наприклад, згідно з даними Національного управління аудиту КНР, у місцевих урядів на рівні провінцій, повітів, міських округів і міст обсяг сукупного боргу досягає вже 11 трлн юанів (\$1,8 трлн).

Ця проблема потенційно загрожує стійкості банківської системи та може призвести до хвилі неповоротних банківських позик, які паралізують банківський сектор і стануть серйозною перешкодою для проведення реформ. З огляду на накопичені ризики, а також у перспективі скорочення активного сальдо торговельного балансу китайська влада може скоротити обсяги інвестування в інші країни, підвищити вимоги до фінансування іноземних проектів, змінити пріоритети щодо інвестування тощо.

Вирішення енергетичних проблем, лібералізація політики ціноутворення. Оскільки ці завдання є актуальними і для України, влада та підприємства обох країн мають чимало спільних сфер для співробітництва та обміну досвідом та технологіями. Наразі питання перегляду політики ціноутворення у сфері енергетики стоїть дуже гостро. Поки китайська економіка швидко зростала, ціни на енергоресурси штучно занижувалися, тому що енергія – критично важлива складова китайської економічної моделі. Упереджуючи різке зростання інфляції, уряд часто втручався в процес ціноутворення, домагаючись того, щоб ціни на електрику, вугілля та інші джерела енергії залишалися на одному і тому самому рівні.

Проте дешевизна енергії призвела до того, що у китайських підприємств практично зник стимул збільшувати ефективність своїх виробництв. Перехід до вищих цін на енергоресурси, що відображає їхню реальну вартість, змусить китайські підприємства підвищити ефективність своїх виробництв і розробити більш чисті способи виробництва. Продовження політики фіскальної

децентралізації та економічної лібералізації. Надмірна централізація податкової системи призвела до браку фінансів на регіональному рівні. Це призвело до перманентної кризи місцевих бюджетів, накопичення «поганих» муніципальних боргів, розпродажем земельних ділянок під забудову, гонитви за «митними» зборами від експортної діяльності тощо.

У міру вирішення вказаних проблем зростатиме самостійність регіональних органів влади щодо розвитку територій, тому вже зараз доцільно розвивати «горизонтальні» стосунки з КНР на рівні регіональних органів влади та у контексті вирішення регіональних проблем. Серед першочергових реформ влада Китаю оголосила про запровадження нових заходів, спрямованих на стимулювання економіки, що включають у себе податкові пільги для малого бізнесу, зниження зборів для експортерів і початок масштабного будівництва залізниць.

У підтвердження спроможності до реформ центральний уряд запровадив «заморожування» з 1 серпня поточного року податку на додану вартість і податку з обороту для підприємств малого бізнесу, чий щомісячний обсяг продажів не перевищує 20 тисяч юанів (приблизно 3 257 дол. США) [65]. Очікується, що від цих пільг виграють понад 6 млн малих підприємств, оскільки зростуть їхні доходи і підвищиться рівень зайнятості у мільйонів китайців. Нові заходи стимулювання передбачають також спрощення процедури митного оформлення, зниження експлуатаційних зборів і полегшення експорту для малих та середніх приватних підприємств. Будуть скасовані інспекційні збори для експорту сировини, а також оптимізовані митні перевірки промислових товарів.

За оцінками експертів, обсяг проблем, які має вирішити Китай, є настільки масштабним, що не можна виключати зволікання та відтермінування в досягненні окремих цільових орієнтирів.

Так, у перспективі 1-2 років індикаторами трансформацій стане те, наскільки рішуче уряд буде готовий зменшити роль державного сектора в економіці, передаючи бюджетне і фінансове управління на рівень місцевих

органів самоврядування. Кроки в цьому напрямку можуть включати, наприклад: передання місцевій владі права приймати проекти капітального будівництва; відмову від бюрократичної тяганини; заборону нерегулярних адміністративних зборів, що знаходяться зараз у віданні місцевих органів самоврядування тощо.

Як можна прогнозувати, плани щодо реформування китайської економіки мають бути враховані у формуванні нових ініціатив у контексті активізації українсько-китайського співробітництва. Зрозуміло, що, у першу чергу, китайська влада прагне стимулювати внутрішній попит, забезпечуючи замовленнями національних виробників. Проте за умов наявності пропозицій партнерства від української сторони, що також стимулюватимуть внутрішній попит Китаю, така співпраця також буде заохочуватися.

З огляду на особливості поточного етапу розвитку Китаю, що полягає у продовженні індустріалізації країни із поступовим нарощуванням рівня технологічності національної промисловості, вважаємо недоцільним ініціювати співпрацю двох країн у форматі «зони вільної торгівлі». Водночас перспективним кроком може стати обговорення взаємовигідного скасування окремих нетарифних бар'єрів у двосторонній торгівлі з метою полегшення доступу на ринки товарів та послуг. Перш за все, Україна та Китай можуть бути зацікавленими у постачанні харчових продуктів, експорт яких з України може зрости за умови лібералізації торгівлі.

Стратегічно важливим питанням для КНР є оптимізація міжнародних транспортних потоків та розвиток транскордонної транспортної інфраструктури, зокрема, реалізації проекту відродження «Шовкового шляху». Таким чином розвиток залізничного сполучення є складовою реалізації довгострокових стратегічних цілей КНР щодо світового лідерства. Китай при реалізації стратегії просування своєї сучасної продукції на європейські ринки враховує можливості використанням транзитного потенціалу України.

Розвиток української транспортної мережі в контексті трансконтинентальних перевезень цілком відповідає китайським інтересам щодо розширення торгівлі з Європою.

Оскільки США та інші світові лідери з обережністю сприймають економічні успіхи Китаю, ці країни, так чи інакше, проводять обмежувальну політику щодо проникнення китайських прямих інвестицій та придбання виробничих активів китайськими власниками на території цих країн. Як наслідок, Китай, виявляючи значну зацікавленість у перетворенні країни на технологічного лідера, змушений долати чимало перешкод у долученні до процесів трансферу технологій. Отже, зацікавленість КНР щодо розвитку співробітництва з Україною у технологічних сферах – машинобудуванні, космічній галузі, авіа-, судно- та двигунобудуванні, атомній та альтернативній енергетиці – має, серед іншого, «анти-дискримінаційне» підґрунтя. Беручи участь у спільному виробництві високотехнологічної продукції Україна змогла б забезпечити собі гідне місце на світових ринках.

Стратегічні наміри щодо розвитку виробничої кооперації та залучення китайських інвестицій перетворює Китай на важливе джерело модернізаційного розвитку України. Створення індустріальних парків, зон технологічного розвитку не лише забезпечить Україну новими робочими місцями, але й сприятиме технічному та технологічному прогресу нашої економіки. Проте, опрацьовуючи спільні інвестиційні проекти, важливо реально оцінювати вигоди України від реалізації проектів з участю КНР. На відміну від інших міжнародних інвесторів, КНР має низку специфічних цілей, які прагне реалізувати у третіх країнах.

Серед таких цілей, наприклад, прагнення до використання китайської техніки та робочої сили, забезпечення максимального захисту прав власності, аж до вимог ухвалення окремих законів, якщо існуючі закони не задовольняють китайського інвестора тощо.

Прагнення максимізувати вигоди від капіталовкладень та високий попит на китайські інвестиції з боку країн, що розвиваються, частково пояснює

причини відносно невисокого обсягу інвестицій Китаю в українську економіку. Так, станом на 1 січня 2013 р., попри досягнуті керівниками двох країн домовленості про мільярдні китайські інвестиції в українську економіку, реальний їх обсяг становив 18,79 млн дол США (з 54,5 млрд дол. іноземних інвестицій в українську економіку китайські становили трохи більше 0,03 %) [65]. На цьому тлі обсяг від'ємного сальдо взаємної торгівлі вказує на те, що наразі Україна не забезпечує паритетність двосторонньої торгівлі. Висока цінова конкурентоспроможність китайських виробників, а також гнучкість та лояльність експортерів з КНР до використання непрозорих схем постачань зумовлює те, що значний відсоток китайських товарів розмитнюються в Україні за так званими «сірими» схемами. Хоча китайські постачальники готові повною мірою враховувати специфіку країни-імпортера, поширення в українсько-китайській торгівлі «сірих» схем вказує на відсутність зацікавленості у прозорій торгівлі в українських партнерів.

Геополітичні чинники зумовлюють обмежені можливості Китаю щодо вибору партнера для співпраці у таких стратегічних галузях, як авіабудування та оборонно-промисловий комплекс (ОПК), відтак Україна має хороші перспективи для нарощення обсягів співробітництва. Отже, у ході державного візиту в КНР Президента України у вересні 2010 р. було підписано Програму українсько-китайського співробітництва у галузі дослідження та використання космічного простору в мирних цілях на 2011-2015 рр., що включає понад 50 спільних проєктів. Зокрема, у 2011 р. 43 % експортованої авіатехніки українського виробництва було поставлено саме в Китай.

Пріоритетними напрямками співробітництва України та КНР в оборонній сфері залишаються співпраця у галузі військової освіти та у військово-технічній сфері, в якій з 1992 р. було укладено близько 200 контрактів.

Можемо стверджувати, що поставки української продукції ОПК на ринок Китаю є одним із чинників збереження позицій України на світових ринках озброєнь, літако-, суднобудування. Серед продукції, що мала попит у китайських партнерів: газотурбінні установки для китайського ВМФ; ракети

протитанкові; танкові моторно-трансмійні блоки для китайського основного бойового танка MBT- 2000; поставка двигунів для китайських навчально-тренувальних літаків L-15 (навесні 2012 р. ЗМІ повідомили про прибуття в Україну китайських фахівців для приймання першої партії серійних двигунів); форсажна модифікація вертолітного двигуна AI-222-25; десантні кораблі на повітряній подушці «Зубр» (у поточному році КНР отримала перші поставки з України). Можна очікувати, що наступними успішними спільними проектами можуть стати навчання ВМС, надання Китаю в оренду українських навчальних комплексів тощо. Посилення китайського впливу в світі, зокрема у військовій сфері, створює для України низку додаткових можливостей щодо нарощення власного технологічного потенціалу та розширення присутності на міжнародному ринку зброї. Разом з тим поглиблення військової співпраці України та Китаю може викликати стурбованість (аж до негативних проявів) в інших партнерів України у ситуаціях, коли китайські інтереси інтерпретуватимуться як загроза національній безпеці тих країн.

Так, посилення присутності Китаю на пострадянському просторі та поглиблення українсько-китайських відносин може викликати невдоволення Росії, котра вбачатиме в цих процесах загрозу своєму впливу на територіях, які вважає своєю «зоною відповідальності». Особливо негативною може бути реакція РФ, якщо імпорту в Китай української продукції зможе компенсувати втрати на російському ринку (внаслідок дискримінаційної політики РФ) або витіснить російську продукцію з ринку Китаю.

Небажані політичні наслідки може мати для України й співробітництво у переоснащенні армії КНР. Україна вже має негативний досвід порушення прав інтелектуальної власності китайською стороною в результаті реалізації окремих проектів. Так, Україна постачала до Китаю певні види продукції, а через деякий час аналогічна продукція випускалася як китайська.

Фахівці ринку озброєнь переконані, що ключовим чинником нарощення китайської військової могутності є економія ресурсів та часу на етапі проектування військової техніки. Наразі китайський ВПК практикує

копіювання та синтез іноземних технологій, у тому числі здобутих нелегальним шляхом. Як вважають військові експерти, іноземні зразки в Китаї зазнають вивчення та відтворення. При цьому, однак, копіювання, як правило, супроводжується творчим поліпшенням моделей хоча б по деяких параметрах. Вважаємо, що Україна має враховувати особливості співробітництвом з Китаєм використовуючи наявні можливості для розробки нових видів військової техніки чи обладнання. У середньостроковій перспективі можна прогнозувати подальше посилення міжнародної економічної та політичної конкурентоспроможності КНР і підвищення її активності у глобальних і регіональних процесах. За оцінками китайських фахівців, країна має ресурс у 10-15 років на кардинальну модернізацію економіки та долучення Китаю до технологічного лідерства. За умови проведення цілеспрямованої та системної зовнішньоекономічної політики, українсько-китайське співробітництво сприятиме вирішенню Україною аналогічних завдань з модернізації економіки.

Співробітництво доцільно сфокусувати на декількох напрямках: співробітництво в галузях складного машинобудування (ОПК, авіа- та суднобудування, космічні галузі тощо); залучення китайських інвестицій в український АПК (пріоритет для високопродуктивних та технологічних проектів), започаткування нових підприємств з виробництва та переробки аграрної продукції, поставки на китайський ринок широкої номенклатури сільськогосподарської та харчової продукції; співпраця у секторі соціальних послуг, розвиток туризму, експорт освітніх послуг; розвиток співпраці у сфері транспортних послуг (у першочерговому порядку – відкриття прямого повітряного сполучення Пекін-Київ); залучення китайських інвестицій до фінансування інфраструктурних проектів тощо.

Належний розвиток китайського (і взагалі східного) вектору зовнішньоекономічної політики дозволить Україні не лише залучити додаткові інвестиції, зберегти та підвищити економічний, оборонний та науково-технічний потенціал, але й скористатися вигодами диверсифікації

зовнішньоекономічної співпраці, оскільки саме країни Азійсько-Тихоокеанського регіону зараз стають «локомотивами» світового економічного розвитку та набувають значної ваги в глобальній політиці.

У цьому контексті доцільним є посилення ефективності дій органів виконавчої влади України щодо розвитку відносин з КНР, що передбачає:

створення передбачуваних умов для залучення інвестицій з КНР в економіку України через удосконалення законодавства (переваги слід надавати універсальним нормативним актам, що стимулювали би як до інвестування в Україну іноземних інвестицій, так і до трансферу технологій);

посилення комунікаційної складової у двосторонніх стосунках, поширення інформації про Україну та створення позитивного іміджу України у ділових колах Китаю (наприклад, розміщення прямої реклами у китайських ЗМІ, проведення заходів тощо);

обмеження форм співробітництва з КНР, що передбачають передання китайській стороні ліцензій на виробництво продукції (внаслідок чого Китай, як правило, поступово згортає імпорту продукції, налагодивши виробництво аналогічних товарів на своїй території);

зняття штучних регуляторних перешкод (ініціювання відповідних кроків китайської сторони) на шляху бізнесу двох країн;

ослаблення мовних перешкод у комунікаціях, популяризація вивчення китайської та англійської мов як інструментів інтенсифікації економічного співробітництва;

налагодження гуманітарного, культурного та наукового співробітництва між громадськістю, професійними та діловими колами двох країн. Реалізація досягнутих на найвищому рівні українсько-китайських домовленостей, наповнення відносин стратегічного партнерства між обома країнами практичним економічним змістом, вимагають від України реалізації комплексної та послідовної політики, яка б враховувала політичну, економічну й фінансову вагу Китаю в сучасному світі.

### Висновки до розділу 3

З метою розширення економічної присутності Китаю в світі керівництво КНР активно застосовує низку економічних інструментів та важелів, зокрема: створення спеціальних економічних зон; розвиток зовнішньої торгівлі та виробничої кооперації; залучення іноземної сучасної техніки і технологій; залучення іноземних інвестицій та здійснення закордонних інвестицій; надання фінансової і технічної допомоги; реалізація спільних проектів; науково-технічне співробітництво.

Визначено такі аспекти стратегічного партнерства між Китаєм та ЄС:

- розвиток стратегічного партнерства між Китаєм та ЄС вивів ЄС на перше місце серед торговельних партнерів КНР. ЄС став найбільшим експортером та посів четверте місце серед інвесторів у китайську економіку. У 2019 році обсяг інвестицій ЄС до КНР становив 177.3 млрд. доларів США, що на 33.6% більше порівняно з 2018 роком;

- під час десятого саміту ЄС – Китай, що відбувся в Пекіні в листопаді 2007 року, в центрі обговорення було питання незбалансованості двосторонньої торгівлі, яке вкрай турбувало Брюссель. На зауваження ЄС Китай висловив готовність працювати разом з ЄС щодо зменшення рівня позитивного сальдо китайських товарів у торгівлі між сторонами. Водночас китайська сторона висловила зацікавленість в отриманні європейських інвестицій у природоохоронну сферу. Крім того, було заявлено про створення спільної робочої групи з реформування обмінного курсу юаня, який ЄС вважав заниженим і вимагав його збільшення;

- за період від початку стратегічного партнерства між КНР та ЄС сторони досягли значних успіхів, зокрема: обсяг взаємного товарообігу з 1998-го до 2019 року зріс у чотири рази. ЄС є найбільшим експортним ринком для Китаю (17% від сукупного експорту), в свою чергу, Китай є другим експортним ринком для ЄС (8%); з 1998-го до 2019 року обсяг двосторонніх інвестицій між країнами зріс у 10 разів.

Щодо співпраці України та Китаю, визначено, що необхідним є: створення передбачуваних умов для залучення інвестицій з КНР в економіку України через удосконалення законодавства (переваги слід надавати універсальним нормативним актам, що стимулювали би як до інвестування в Україну іноземних інвестицій, так і до трансферу технологій); посилення комунікаційної складової у двосторонніх стосунках, поширення інформації про Україну та створення позитивного іміджу України у ділових колах Китаю (наприклад, розміщення прямої реклами у китайських ЗМІ, проведення заходів тощо); обмеження форм співробітництва з КНР, що передбачають передання китайській стороні ліцензій на виробництво продукції (внаслідок чого Китай, як правило, поступово згортає імпорт продукції, налагодивши виробництво аналогічних товарів на своїй території); зняття штучних регуляторних перешкод (ініціювання відповідних кроків китайської сторони) на шляху бізнесу двох країн; ослаблення мовних перешкод у комунікаціях, популяризація вивчення китайської та англійської мов як інструментів інтенсифікації економічного співробітництва; налагодження гуманітарного, культурного та наукового співробітництва між громадськістю, професійними та діловими колами двох країн. Реалізація досягнутих на найвищому рівні українсько-китайських домовленостей, наповнення відносин стратегічного партнерства між обома країнами практичним економічним змістом, вимагають від України реалізації комплексної та послідовної політики, яка б враховувала політичну, економічну й фінансову вагу Китаю в сучасному світі.

## ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження отримано такі висновки. Висновки щодо сучасних теорій міжнародної торгівлі узагальнено в такому вигляді:

- міжнародна спеціалізація є функцією порівняльної ефективності комбінацій факторів виробництва в набагато більш складному просторі, в якому якісним елементам належить основна роль;
- фактори виробництва мають певну мобільність;
- ефект розміру виявляється як на рівні виробничих одиниць (ТНК), так і на рівні ринків споживчих товарів;
- активним компонентом сучасних теорій міжнародної торгівлі є та або інша державна зовнішньоторговельна політика, яка може викликати істотні їх відмінності.

Визначено, що основними китайськими державними органами, регулюючими зовнішньоторговельні відносини, є: Всекитайське зібрання народних представників (ВЗНП) і його Постійний комітет, Державна рада (Відділ Держради, що відповідає за зовнішню торгівлю і економічне співробітництво), Міністерство Комерції, Міністерство фінансів, Державне податкове управління (ДПУ), Тарифно-класифікаційна комісія при Держраді і Головне митне управління, Міністерство науки.

Державні органи КНР використовують широкий арсенал прийнятих в міжнародній практиці тарифних і нетарифних інструментів. Разом з тим використовується арсенал методів, які можна визначити як специфічно китайські, зокрема, поєднання відкритих і протекціоністських заходів тарифної політики. При цьому митні тарифи розділяються на загальні і преференційні. В китайській практиці використовуються і тимчасові, і спеціальні імпорتنі мита, два види експортних квот, діють системи обкладення імпорتنих товарів внутрішніми податками тощо. Можна констатувати, що поступова лібералізація у сфері державного регулювання

зовнішньої торгівлі сприяла, разом з продуманою системою протекціоністських заходів, динамічному розвитку зовнішньої торгівлі Китаю після вступу до СОТ.

Визначено, що Великий шовковий шлях – 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.

Зроблено прогноз зовнішньої торгівлі Китаю та України до 2024 року.

Прогноз розраховано за лінійною, логарифмічною та поліноміальною функцією 2-го порядку. Відповідно до отриманих коефіцієнтів детермінації найкращі результати демонструють розрахований прогноз імпорту за поліноміальною функцією 2-го порядку та розрахований прогноз експорту за експоненціальною функцією (коефіцієнт детермінації дорівнює відповідно 0,9 та 0,9).

Визначено, що зовнішня торгівля Китаю та України демонструє тенденцію зростання, що свідчить про закріплення зовнішньоторговельних відносин даних країн.

Нині Китай є одним із головних гравців у сучасній міжнародній торгівлі і посідає перші місця у світі за основними торговельними показниками. На кінець 2019 р. Китай зайняв перше місце за обсягом зовнішньої торгівлі, перше місце за експортом товарів, друге – за імпортом товарів, третє – за експортом та друге – за імпортом послуг, що вказує на безсумнівно високу роль та вплив, який ця країна здійснює у сфері міжнародної торгівлі.

Незважаючи на надзвичайно високі обсяги торгівлі, динаміка зовнішньоторговельного обігу Китаю нині має тенденцію до спаду та вирівнювання з аналогічними показниками високорозвинутих країн світу. Особливістю китайської зовнішньої торгівлі є стійка тенденція щодо

позитивного торговельного сальдо, спричинена відповідною торговельною політикою уряду КНР.

Експорт та імпорт товарів є абсолютним пріоритетом у китайській торгівлі: обсяги експорту товарів зростають щорічно, при цьому все меншим стає імпорт товарів, що пояснюється політикою імпортозаміщення, яку проводить Китай. Частка торгівлі послугами відіграє незначну роль у його зовнішньоторговельній діяльності, при цьому чітко прослідковується тенденція щодо збереження показників експорту послуг та збільшення їхнього імпорту (сальдо торгівлі послугами є від'ємним та має тенденцію до подальшого зниження).

Абсолютну більшість у структурі експорту Китаю за досліджувані роки займають промислові продукти, що становить близько 94% від загального обсягу експорту. Основні позиції експорту нині займає капітало- та наукоємна продукція: електронне обладнання, машини та двигуни тощо.

Щодо торгівлі послугами, то в експорті пріоритетними напрямками є туристичні послуги, на які припадає майже половина експорту послуг, а також транспортні послуги. Динаміка структури експорту послуг указує на поступове зменшення обсягу транспортних послуг та збільшення показників надання туристичних послуг. Основою китайського імпорту послуг також є туристичні витрати та транспортні послуги, а динаміка має ту саму тенденцію, що й експорт послуг: збільшення споживання туристичних послуг та зменшення обсягу транспортних послуг.

Китай застосовує значну кількість нетарифних заходів - санітарних та фіто-санітарних заходів, заходів технічного регулювання, ліцензування тощо - до великої кількості товарів. Значна частина імпорту до Китаю підлягає ліцензуванню (автоматичному чи неавтоматичному), разом з тим уряд Китаю поступово скорочує перелік цих товарів. Вимоги до імпорту в Китай можуть швидко змінюватися, а їхнє безпосереднє застосування може відрізнятися у різних портах та регіонах. Регулювання імпорту та відповідні процедури часто складні і непрозорі, також існує велика кількість контролюючих державних

органів. Процес сертифікації харчової та промислової на відповідність вимогам якості та безпечності передбачає проведення значної кількості тестів і може забирати багато часу. Китай має складну систему управління стандартами та гігієнічними вимогами до харчових та сільськогосподарських продуктів.

Щодо співпраці України та Китаю в контексті відродження Великого шовкового шляху, визначено, що необхідним є: створення передбачуваних умов для залучення інвестицій з КНР в економіку України через удосконалення законодавства (переваги слід надавати універсальним нормативним актам, що стимулювали би як до інвестування в Україну іноземних інвестицій, так і до трансферту технологій); посилення комунікаційної складової у двосторонніх стосунках, поширення інформації про Україну та створення позитивного іміджу України у ділових колах Китаю (наприклад, розміщення прямої реклами у китайських ЗМІ, проведення заходів тощо); обмеження форм співробітництва з КНР, що передбачають передання китайській стороні ліцензій на виробництво продукції (внаслідок чого Китай, як правило, поступово згортає імпорту продукції, налагодивши виробництво аналогічних товарів на своїй території); зняття штучних регуляторних перешкод (ініціювання відповідних кроків китайської сторони) на шляху бізнесу двох країн; ослаблення мовних перешкод у комунікаціях, популяризація вивчення китайської та англійської мов як інструментів інтенсифікації економічного співробітництва; налагодження гуманітарного, культурного та наукового співробітництва між громадськістю, професійними та діловими колами двох країн. Реалізація досягнутих на найвищому рівні українсько-китайських домовленостей, наповнення відносин стратегічного партнерства між обома країнами практичним економічним змістом, вимагають від України реалізації комплексної та послідовної політики, яка б враховувала політичну, економічну й фінансову вагу Китаю в сучасному світі.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аникин А. В. Наука получает имя. Юность науки: Жизнь и идеи мыслителей-экономистов до Маркса. 2-е изд. Москва: Политиздат, 1975. 384 с.
2. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. Москва: Эксмо, 2007. 960 с.
3. Smith A. An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations. The Glasgow Edition of the Works and Correspondence of Adam Smith, vol. II, edited by R.H. Campbell and A.S. Skinner. Oxford University Press, 1976. 754 p.
4. Блауг М. Система Рикардо. Экономическая мысль в ретроспективе. Москва: Дело, 1994. 627 с.
5. Mill J.S. Principles of political economy with some of their applications to social philosophy. Longmans, Green and Co. London, 1936. 1067 p.
6. Хекшер Э. Влияние внешней торговли на распределение дохода. Вехи экономической мысли. Т. 6. Международная экономика. Под ред. А. П. Киреева. Москва.: ТЕИС, 2006. С. 154-173.
7. Ohlin B. Some Aspects of the Relations between International Movements of Commodities, Factors of Production, and Technology. Nobel Symposium, June 1976.
8. Leontief W. Input-output economics. Oxford University Press, 1986. 436 p.
9. Vernon, R. (1979). The product cycle hypothesis in a new international environment. *Oxford bulletin of economics and statistics*, 41(4), 255-267.
10. Теория жизненного цикла продукта. URL: <https://textbooks.studio/mirovaya-ekonomika-uchebnik/teoriya-jiznennogo-tsikla-25757.html>.
11. Porter M.E. The comparative advantage of nations. Free Press, 19 p.
12. Global competitiveness report 2020. URL: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf).
13. Рыбчинский Т. Начальный запас факторов и относительные цены

товаров. Вехи экономической мысли. Т. 6. *Международная экономика*. Под ред. А. П. Киреева. Москва: ТЕИС, 2006. С. 231-235.

14. Самуэльсон П., Столпер В. Протекционизм и реальная заработная плата. Вехи экономической мысли. Т. 6. *Международная экономика*. Под ред. А. П. Киреева. Москва: ТЕИС, 2006. С. 188-204.

15. Мусса М. Двухсекторная модель с точки зрения ее обратной. Вехи экономической мысли. Т.6. *Международная экономика*. А.П. Киреев. Москва: ТЕИС, 2006. С. 263-277.

16. Киреев А. *Международная экономика*. В 2-х ч. Ч. I. *Международная микроэкономика: движение товаров и факторов производства*. Москва: Международные отношения, 1997. Т. 1. С. 171-173.

17. Лимонов Л. Э. *Региональная экономика и пространственное развитие*. Москва: Юрайт, 2015. Т. 1. С. 228-233.

18. Киреев А.П. Теории международной торговли XXI века. URL: [https://lukyanenko.at.ua/\\_ld/3/329\\_\\_\\_\\_\\_21\\_.pdf](https://lukyanenko.at.ua/_ld/3/329_____21_.pdf).

19. Krugman Paul R., Obstfeld M. *International economics. Theory and policy*. Sixth edition. University of California, Berkeley. 783 p.

20. Helpman E. International Trade in the Presence of Product Differentiation, Economies of Scale and Monopolistic Competition: A Chamberlin-Heckscher-Ohlin Approach. *Journal of International Economics*. 1981. № 11. P. 305-340.

21. Balassa B. Tariff Reductions and Trade in Manufactures among the Industrial Countries. *American Economic Review*. June 1966. P. 466-473.

22. Gruber W., Vernon R. *The Technology Factor in a World Trade Matrix*. The Technology Factor in International Trade. New York and London: National Bureau of Economic Research. Columbia University Press, 1970. P. 233-271.

23. Bernard A. B., Othe. Firms in International trade. *Journal of Economic Perspectives*. 2007. Vol. 21. № 3, P. 105-130.

24. Melitz M. The impact of trade on intra-industry reallocations and aggregate industry productivity. *Econometrica*. 2003. 76 (b). P. 1695-1725.

25. Baldwin R., Forslid R. Trade liberalization with heterogeneous firms. *NBER Working Paper*. 2006. 12192.
26. Bernard A., Bradford J., Stephen R., Peter K. Firms in International trade. *NBER Working Paper*. 2007. № 13054.
27. Helpmen E., Melitz M., Rubinstein Y. Trading partners and trading volumes. *Quartely journal of economics*, 2008.
28. Ghironi F., Melitz M. Trade and macroeconomic dynamics with heterogeneous firms. *Quartely Journal of economics*. 2005. CXX. P. 865-915.
29. Tinbergen J. Shaping the world economy. New York: the Twentieth Century Fund, 1962. P. 1-124.
30. Gawande K., Pravin K. The political economy of trade policy: empirical approach. *Handbook of international trade*. Basil Blackwell. 2003.
31. Сидоров В.А. Теория экономических систем: методология, принципы анализа и основные концепции: монография. Краснодар: НИИ экономики ЮФО, 2013. 172 с.
32. Модели Харрода - Домара подробно описаны в книге «Современная экономическая мысль» (Под ред. С. Вайнтрауба). Москва, 2001. С. 484-502.
33. Хань Чао. Факторы, влияющие на развитие внешней торговли Китая. *АНИ: экономика и управление*. 2017. Т. 6. № 1(18). С. 188-191.
34. Huang Hanmin, Qian Xuefeng. China foreign trade. Wuhan university press. 2010.
35. Ronny Bechmann and Stefan Jansen, «Rising Giants», Development and Cooperation. №.12. 2010.
36. Gu guoda, Lu jing. Introduction to China's foreign trade. *Peking university press*. 2015. С. 32-33.
37. Global economic prospects. A fragile recovery. World Bank Group. 2017. 138 p.
38. Котировки акций и отказ от обязательств. URL: <https://www.google.com/intl/ru/googlefinance/disclaimer/>.
39. Министерство коммерции Китайской Народной Республики. URL:

<http://russian.mofcom.gov.cn/column/siju.shtml>.

40. Цзян Фэн. Государственное регулирование внешней торговли Китая. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 «Мировая экономика». Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова. Москва. 2014. 185 с.

41. Линь Ифу, Фай Фан, Ли Чжоу. Китайское чудо. Стратегия развития и экономическая реформа. Пер. с кит. Москва: ИДВ РАН, 2001, с. 132.

42. Симония Н. Уроки китайских и южно-корейских реформ, 1999, URL: [http://asiapacific.narod.ru/countries/china/china\\_s\\_korea\\_lessons2.htm](http://asiapacific.narod.ru/countries/china/china_s_korea_lessons2.htm).

43. The East Asian Miracle. World Bank, 1993, p. 22, 296.

44. Роль государства в экономике: мировой опыт. Под ред. М.Н. Осмоной. Материалы «круглого стола» Москва, ТЕИС, 2000, с.92.

45. Ван Шаоси. Теория и политика внешней торговли Китая. Чжунго дуйвай цзинцзи маои чубаньшэ, Бэйцзин, 1989, с.23 (на китайском яз.)

46. Чжунго гунчаньдан ди шицзюцы цюаньго дайбяо дахуэй вэньцзянь хуэйбянь [Документы XIX Всекитайского съезда КПК] (2017). Пекин, Жэньминь чубаньшэ (на китайском языке).

47. Ван Ян (2017) Туйдун синчэн цюаньмянь кайфан синь гэцзюй [Продвигать формирование новой архитектуры всесторонней открытости]. Жэньминь жибао. 10 ноября 2017 (на китайском языке).

48. Портяков В.Я. Политика внешнеэкономической открытости в Китайской Народной Республике: основные итоги и перспективы. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2019. Т. 12. № 1. С. 44–68.

49. China Trade Report 2016: Post-Crisis Development. (2016) Trade Team of Institute of World Economics and Politics, Chinese Academy of Social Sciences. Beijing, China Social Sciences Press, 2016.

50. Чжунго тунцзи чжайяо 2018. Краткая статистика Китая 2018. Пекин. 2018. С. 103 (на китайском языке).

51. Miller T., Kratz A. Open Checkbook, Closed Market. *China Economic*

*Quarterly*, 2016. vol. 20, no 3, pp. 37–43.

52. Калашникова, И.В. Государственное регулирование экономики Китая. *Вестник Тихоокеанского государственного университета*. 2013. № 3 (30). С. 213-218.

53. Государственное регулирование во внешней торговле Китайской Народной Республики. Торговое представительство Российской Федерации в Китайской Народной Республике. Пекин, 2007-2016. URL: <http://www.russchinatrade.ru/>.

54. Чжу Чантянь. Государственное регулирование внешнеторговой деятельности Китая. Выпускная квалификационная работа. Белгородский государственный национальный исследовательский университет. Белгород. 2016. 71 с.

55. Степанова Д.А. Внешнеторговая политика КНР в ходе реформ. *Экономический вестник Ростовского государственного университета*. 2007. Том 5. № 1. С. 292-298.

56. Лимар В.В., Цзі Чжі. Стратегія інклюзивної глобалізації «Один пояс, один шлях». *Бізнес Інформ*. 2020. № 2. С. 23-28.

57. Киреева А.А. «Инициатива пояса и пути» содержание, цели и значение. *Сравнительная политика и геополитика*. 2018. Vol 9. № 3. С. 61-74.

58. Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология. Москва: ДеЛи плюс, 2016. С. 35-52.

59. Салицкий А., Семенова Н. Шелковое наступление Китая. Перспективы. 2016. № 1(5). С. 5-14.

60. Arase D. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs*. 2016. № 5. P. 25-45.

61. Tiezzi S. The Maritime Silk Road vs. The String of Pearls. *The Diplomat*. February 13, 2014. URL: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>.

62. Конышев В.Н., Лагутина М.Л. Возможно ли сопряжение китайской и российской моделей интеграции в Евразии? *Управленческое консультирование*. 2016. № 11. С. 57-67.

63. Ли На. Инициатива «один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии. *Вестник РУДН. Серия: Всеобщая история*. 2018. Vol. 10. № 4. С. 382-392.

64. Макаров И.А., Соколова А.К. Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-evraziyskoy-integratsii-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-vozmozhnosti-dlya-rossii>.

65. Михалев С.М. «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии. *Контуры глобальных трансформаций*. 2016. Выпуск 6. Том 9. С. 88-103.

66. Ремыга В.Н. Экономический пояс шелкового пути. *Вестник финансового университета*. 2015. № 5. С. 121-130.

67. Чернова А.Ф. Инициатива «Один пояс, один путь» как инструмент инклюзивной глобализации. *Научные ведомости*. Серия: История. Политология. 2019. Том 46. № 2. С. 363-369.

68. Fedorenko V. The New Silk Road Initiative in Central Asia. Rethink Institute Working paper. 2015. URL: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>.

69. Bondaz A., Godement F., Kratz A., Pantucci R. “One belt, one road”: China’s great leap outward. Asia Centre of European Council on Foreign relations. 2015. URL: [http://www.ecfr.eu/page/-/China\\_analysis\\_belt\\_road.pdf](http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf).

70. Кулинцев Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой. URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/>.

71. Ross John. Europe need to learn from China. *China Today*. Vol. 61. № 7. July, 2014.

72. Qiu Huafei. Contemporary Chinese Foreign Affairs and International Relations. Beijing: Current Affairs Press, 2013. P. 1–428.

73. Ying Ding. From giver to partner. Ding Ying. *Beijing Review*. Vol. 57. № 20. January, 2014.

74. Shujun Yu. Taping the potential. *Beijing Review*. Vol. 55. № 30. July 26, 2012.

75. Олійник О. М. Досвід Китаю з реалізації геополітичних інтересів шляхом здійснення іноземних інвестицій і надання закордонних кредитів: уроки для України. *Український соціум*. № 4 (51). 2014. (Ukrainian source).

76. Уянаев С.В. Новые “шелковые пути” Китая: принципы и параметры официальной дорожной карты. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-shelkovye-puti-kitaya-printsipy-i-parametry-ofitsialnoy-dorozhnoy-karty>.

77. Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание. URL: [http://russian.news.cn/china/201312/26/c\\_132997832.htm](http://russian.news.cn/china/201312/26/c_132997832.htm).

78. Китайские инициативы по созданию «экономического пояса «Шелкового пути» и «морского Шелкового пути» 21 века. URL: <http://www.xinhuanet.com/world/newsilkway/index.htm>.

79. Ministry of foreign affairs of the people's republic of China. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml).

80. China's role to increase after Pak-Saudi spat. URL: <https://www.chinausfocus.com/finance%19economy/one%19belt%19and%19one%19road>.

81. Си Цзиньпин: Китай будет продвигать дружеские отношения с сопредельными странами. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html>.

82. Луконин С.А. Экономический пояс шелкового пути: риски и возможности для России. *Международная торговля и торговая политика*. 2015. № 4. С. 18-29.

83. Daly J. C. K. Why Kazakhstan is Key to China's Central Asia Strategy. Silk Road Reporters. 2015. July 14. URL: <http://www.silkroadreporters.com/2015/07/14/why-kazakhstan-is-key-to-chinas-central-asia-strategy>.

84. Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road. URL: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Vision-and-Actions-on-Jointly-Building-the-Silk-Road-Economic-Belt-and-21st-Century-Maritime-Silk-Road/obor/en/1/1X000000/1X0A3JZG.htm>.

85. Asian infrastructure investment bank. URL: <https://www.aiib.org/en/index.html>.

86. An Asian infrastructure bank. Only connect. URL: <https://www.economist.com/analects/2013/10/04/only-connect>.

87. The Guardian view on the Asian Infrastructure Bank: the US should work with it, not oppose it. URL: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2014/oct/26/guardian-view-asian-infrastructure-bank-united-states-work-not-oppose>.

88. China, 20 other countries initiate new Asian bank. URL: <https://www.dailymail.co.uk/wires/ap/article-2805943/China-21-countries-initiate-new-Asian-bank.html>.

89. University alliance of the Silk road. URL: <http://uasr.xjtu.edu.cn/>.

90. Weijia H. Railway Equipment Exports Surge 22.6% in 2014. Global Times. 2015. № 2–4. – URL: <http://www.globaltimes.cn/content/906002.shtml>.

91. Железная дорога Момбаса-Найроби. URL: <https://www.liveinternet.ru/users/5031314/post416029805/>.