

УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ СИСТЕМАМИ І ПРОЕКТАМИ

УДК 339.168.6(477+510)

DOI: 10.33082/td.2019.2-5.02

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ В ТОРГОВІЙ І ТРАНСПОРТНІЙ ВЗАЄМОДІЇ З КНР

І.О. Лапкіна¹, О.І. Лапкін²

¹д.е.н., завідувач кафедри «Управління логістичними системами і проектами»,
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна,
ORCID ID: 0000-0001-7468-8993, lapkina@ukr.net

²д.т.н., професор кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»,
Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація

Вступ. За підсумками 2019 року найбільшим торговим партнером України стала Китайська Народна Республіка (11,5%), на другому місці опинилася Російська Федерація (9,3%). Китайська Народна Республіка традиційно є стратегічним партнером України, а взаємна торгівля наших країн постійно зростає. За 11 місяців 2019 р. товарообіг між Україною і Китаєм зріс на 32,5%, при цьому експорт товарів з України в Китай склав 3,288 млрд дол. и зріс на 70,1% в порівнянні з відповідним періодом попереднього року, імпорт китайських товарів в Україну склав 8,395 млрд дол. и зріс на 21,9%. Таким чином, спостерігається торговий дефіцит в 5,107 млрд дол., значення якого перевищило величину за відповідний період 2018 р. **Мета.** У статті аналізуються перспективи участі України в ініціативі «Пояс і Шлях» в частині торговельної та транспортної співпраці між двома країнами. **Результати.** Розглянуто перспективи співробітництва України та КНР в торговій і транспортній взаємодії двох країн. Показано значення транзитного потенціалу України, можливості морського транспорту для забезпечення торгівлі між країнами «Поясу та Шляху», перевезень традиційних масових вантажів, а також готової продукції в контейнерах. **Висновки.** Ідея побудови нового глибоководного морського порту може сформулювати основу для подальшої організації найпотужнішої магістральної контейнерної лінії, що зв'язує Азію та Європу. У той же час з'явиться можливість організувати фідерне сполучення для подальшої доставки вантажів вже до існуючих терміналів з меншими прохідними глибинами. Звернення до цієї концепції в контексті сьогодення може мати значні економічні перспективи. Інвестування в такий мега-проект, з наступною довгостроковою орендою причалів, повинен супроводжуватися договірними угодами між сторонами з зобов'язаннями орієнтації потоків контейнерних вантажів в цьому напрямку.

Ключові слова: ініціатива «Пояс та Шлях», транзитний потенціал, морські порти, контейнерні перевезення.

UDC 339.168.6(477+510)

TRANSIT POTENTIAL OF UKRAINE
IN TRADE AND TRANSPORT INTERACTION WITH PRC

I.O. Lapkina¹, O.I. Lapkin²

¹DSc, Head of the Department «Logistics systems and projects management»,
Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0001-7468-8993, lapkina@ukr.net

²DSc, Professor of the Department «Fleet operation and shipping technology»,
Odessa National Maritime University, Odessa, Ukraine

Abstract

Introduction. Cargo transportation from the PRC to the European part of the continent is mainly carried out by sea. More than 90% of cargo in this direction is transported with the participation of the maritime transport. Significant attention is paid to the maritime component of freight traffic within China's international initiative BRI – the Belt and Road Initiative. This is evidenced by the international joint projects “The Silk Road Economic Belt” and “The 21st Century Maritime Silk Road” proposed in 2013 by the President of the PRC Xi Jinping. **Purpose.** The attention is paid to the prospects for Ukraine's participation in the Belt and Road Initiative in terms of trade and transport interaction between the two countries. **Results.** Based on M. Porter's famous competition theory and Diamond Model, the competitive advantages of Ukraine, regarding its participation in the Belt and Way Initiative, as well as the factors of economic growth, were specified. The main factors include the geographical position of Ukraine, its natural resources, in particular, a favorable zone for agro-industrial production; climatic conditions, namely a long period of navigation along the rivers and almost year-round on the sea transport routes; a sufficient number of qualified personnel. Most of the country is located on the coast of the Black Sea and the Azov Sea; the length of its coastline is one of the longest in Europe. This contributed to the formation of a powerful port-industrial complex. In addition, the natural conditions and resources of Ukraine, in particular, flat terrain, temperate climate, the presence of fertile lands and minerals, contribute to intensive industrial and agricultural activities. The location of Ukraine at the crossroads of Euro-Asian transport routes allows it to act as a transit transport bridge between Europe and Asia. A short land route from China to the European Union runs through Ukraine. The advantages that shorten the delivery time are reflected in the pilot project of launching a new container train that will deliver goods from the PRC to Hungary, transiting through the territory of Ukraine. The approximate economic scale of projects involving economic development with the participation of China in dozens of countries is gigantic; it is up to \$ 21 trillion. Ukraine is considered as a partner for entering the European markets, and the Chinese side emphasizes the willingness to make significant investments in projects that are evaluated as mutually beneficial. Major infrastructure projects are of particular interest,

which can significantly affect the economic development of regions that gravitate to Chinese cargo flows. **Conclusions.** Considering the structure of Ukrainian exports to China in the context of mutual cooperation, Ukraine's interest is not only to maintain the position of agricultural products, wood raw materials and low-processed wood, but also to expand access to one of the world's largest component markets represented by Ukrainian finished food products, oil and fat, dairy products, industrial products with high added value. It is the stimulation of this component that can ensure the growth of domestic production, create new jobs and ensure revenues to the state budget and social funds.

Key words: "Belt and Road" initiative, transit potential, seaports, container transportation.

УДК 339.168.6(477+510)

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ В ТОРГОВОМ И ТРАНСПОРТНОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С КНР

И.А. Лапкина¹, А.И. Лапкин²

¹д.э.н., заведующий кафедрой «Управление логистическими системами и проектами»,
Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина,
ORCID ID: 0000-0001-7468-8993, lapkina@ukr.net

²д.т.н., профессор кафедры «Эксплуатация флота и технология морских перевозок»,
Одесский национальный морской университет, Одесса, Украина

Аннотация

Введение. По итогам 2019 года крупнейшим торговым партнером Украины стала Китайская Народная Республика (11,5%), на втором месте оказалась Российская Федерация (9,3%). Китайская Народная Республика традиционно является стратегическим партнером Украины, а взаимная торговля наших стран постоянно растет. За 11 месяцев 2019 года товарооборот между Украиной и Китаем вырос на 32,5%, при этом экспорт товаров из Украины в Китай составил 3,288 млрд долл. и вырос на 70,1% по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года, импорт китайских товаров в Украину составил 8,395 млрд долл. и вырос на 21,9%. Таким образом, наблюдается торговый дефицит в 5,107 млрд долл., значение которого превысило величину за соответствующий период 2018 года. **Цель.** В статье анализируются перспективы участия Украины в инициативе «Пояс и Путь» в части торгового и транспортного сотрудничества между двумя странами. **Результаты.** Рассмотрены перспективы сотрудничества Украины и КНР в торговом и транспортном взаимодействии двух стран. Показано значение транзитного потенциала Украины, возможности морского транспорта для обеспечения торговли между странами «Пояса и Пути», перевозок традиционных массовых грузов, а также готовой продукции в контейнерах. **Выводы.** Идея строительства нового глубоководного морского порта может сформировать основу для дальнейшей организации мощной магистральной контейнерной линии, связывающей Азию и Европу. В то же время появится возможность организовать фидерные сообщения для дальнейшей

доставки грузов уже существующими терминалами с меньшими проходными глубинами. Обращение к этой концепции в контексте сегодняшнего дня может иметь значительные экономические перспективы. Инвестирование в такой мега-проект, с последующей долгосрочной арендой причалов, должен сопровождаться договорными соглашениями между сторонами по обязательствам ориентации потоков контейнерных грузов в этом направлении.

Ключевые слова: инициатива «Пояс и Путь», транзитный потенциал, морские порты, контейнерные перевозки.

Вступ

За одинадцять місяців 2019 р. об'єм зовнішньої торгівлі України склав 101,3 млрд дол., що на 6,3% більш, ніж за відповідний період 2018 року. За підсумками цього періоду найбільшим торговим партнером стала Китайська Народна Республіка – 11,683 млрд дол. (11,5% загального об'єму). На другому місці опинилася Російська Федерація – 9,430 млрд дол. (9,3%), хоча ще за підсумками 2018 року ця країна займала перше місце [1].

Китайська Народна Республіка традиційно є стратегічним партнером України, а взаємна торгівля наших країн постійно зростає. За 11 місяців 2019 року товарообіг між Україною і Китаєм зріс на 32,5% [2], при цьому експорт товарів з України в Китай склав 3,288 млрд дол. і зріс на 70,1% в порівнянні з відповідним періодом попереднього року, імпорт китайських товарів в Україну склав 8,395 млрд дол. і зріс на 21,9%. Таким чином, спостерігається торговий дефіцит в 5,107 млрд дол., значення якого перевищило величину за відповідний період 2018 року.

Постановка проблеми

Вантажні перевезення з Китаю в європейську частину материка переважно здійснюються морем. Більше 90% вантажів в цьому напрямку транспортується за участю морського транспорту, переваги якого – невисока ціна і велика провізна спроможність – це основа для підтримання цього безперечного лідерства в доступному для огляду майбутньому [3].

Морській складовій вантажних перевезень приділяється значна увага в рамках Міжнародної ініціативи Китаю BRI – Belt and Road Initiative (Ініціатива «Пояс і Шлях», яка раніш мала назву OBOR – One Belt – One Road, «Один пояс – один шлях»). Про це свідчать запропоновані в 2013 р. Головою КНР Си Цзиньпінем в Казахстані і в Індонезії міжнародні комбіновані проекти «Економічного Поясу Шовкового Шляху» і «Морського Шовкового Шляху XXI сторіччя».

8 листопада 2014 р., Голова КНР Сі Цзіньпін оголосив, що Китай буде інвестувати 40 млрд долл. в фонд Шовкового шляху. Цей фонд надасть фінансову допомогу країнам, що знаходяться вздовж «Поясу і Шляху» для будівництва інфраструктури, розвитку ресурсів, галузевого співробітництва тощо. Його відносини з іншими глобальними та регіональними банками багатостороннього освоєння характеризуються взаємним доповненням, а не взаємним виключенням. Фонд Шовкового шляху працюватиме відповідно до сучасних міжнародних фінансових

правил. Він буде не просто надавати економічну допомогу, а створюватиме нові великі можливості для розвитку різних країн через проекти з налагодження стосунків та взаємодії [4].

Орієнтування Китаю з 1978 р. на відкритість своєї економіки і використання нових зарубіжних технологій сприяло інтенсивному економічному зростанню [5, с.154.]. На 19-му з'їзді Комуністичної партії Китаю Генеральний секретар ЦК КПК, Голова Китайської Народної Республіки, Сі Цзіньпін відмітив, що Китай орієнтований на розширення відкритості та взаємодії. Спираючись на реалізацію ініціативи «Один пояс і один шлях», подальша увага приділяється як запозиченням ззовні, так і виходу зовні, формуванню архітектури відкритості, що відрізняється взаємодією сторін на суші та на морі, у Китаї та за кордоном, а також взаємної вигоди на Східному та Західному напрямках [6, с. 89].

Ціль статті. У цій статті наша увага звертається до перспектив участі України в ініціативі «Пояс і Шлях» в частині торговельної та транспортної співпраці між двома країнами.

Основний матеріал дослідження

Базуючись на теорії конкуренції та «Diamond Model» М. Портера, конкретизуємо конкурентні переваги нашої країни щодо її участі в Ініціативі «Пояс і Шлях», а також фактори економічного росту. До основних чинників, передусім, слід віднести: географічне розташування України; її природні ресурси, зокрема, сприятливу зону для агропромислового виробництва; кліматичні умови, а саме, – тривалий період навігації по ріках і майже цілорічний на морських транспортних маршрутах; достатню кількість кваліфікованих кадрів.

Україна має вигідне економіко-географічне положення, яке виражається в її територіальному розташуванні на перехресті важливих транспортних маршрутів, що з'єднують країни Європи з країнами Західної та Центральної Азії. На думку експертів Європейської Комісії, територія України характеризується високим коефіцієнтом транзитності території, тобто має високий транзитний потенціал.

Більша частина країни розташована на узбережжі Чорного і Азовського морів, протяжність її берегової лінії є однією з найдовших в Європі. Це сприяло формуванню потужного портово-промислового комплексу. Крім того, природні умови та ресурси України, зокрема, рівнина місцевість, помірний клімат, наявність родючих земель і мінералів, сприяють інтенсивній промисловій та сільськогосподарській діяльності.

Територією України в своїй нижній течії (на 174-кілометровій ділянці) протікає річка Дунай. Дунай забезпечує зовнішньоекономічні зв'язки України через річковий транспорт з низкою країн Центральної та Південної Європи.

«Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» [7] відзначає, що в Україні в Чорноморсько-Азовському басейні та дельті Дунаю налічується 13 морських портів, загальна потужність вантажопереробки яких складає більше 230 млн тонн на рік, а «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» [8] передбачає створення переробних потужностей

в морських портах не менше 250 млн тонн вантажів на рік та забезпечення ефективного розвитку портової інфраструктури.

Визначено наступну спеціалізацію морських портів: нафта і нафтопродукти – Одеський порт; хімічні вантажі наливом – порт Південний, вантажі металургійної промисловості (залізна руда, вугілля, чорні метали) – порти Одеса, Чорноморськ, Маріуполь, Південний; зернові вантажі – порти Одеса, Чорноморськ, Миколаїв та Херсон; вантажі в контейнерах – порти Одеса і Чорноморськ.¹ Напрямки розвитку морських портів визначаються з урахуванням їх основних вантажопотоків та поточних ринкових умов.

Територією України пролягають 2714,5 кілометрів внутрішніх водних шляхів. Існує розгалужена мережа поромних сполучень, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа доріг автомобільного сполучення становить 169652 кілометрів. Експлуатаційна мережа залізниць країни є однією з найбільших в Європі і досягає 20951,8 кілометрів, з яких 9926,4 кілометрів (47%) електрифіковані.

Розташування України на перехресті євро-азійських транспортних маршрутів дозволяє виконувати роль транзитного транспортного мосту між країнами Європи та Азії.

Територією України проходять міжнародні транспортні коридори: загальноєвропейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9, коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10, Транс-Європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор «Європа – Кавказ – Азія», про що говориться в «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р.» Серед основних напрямків реалізації стратегії визначено створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, завдання нарощування перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, у тому числі в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС – Китай («Новий Шовковий Шлях»), країни ЄС – Іран, Індія, країни ЄС – Туреччина та інші (принаймні 1 млн. TEU в 2025 р. і 2 млн. TEU в 2030 р.).

В історії незалежної України рекордні обсяги транзитних вантажів було оброблено в морських портах в 2007 р., коли спостерігалось активне зростання економіки, як в нашій країні, так і в сусідніх країнах. Вантажообіг морських портів того року склав 158 млн. т (для порівняння, в 2019 р. це значення – 160 млн. т), при цьому на транзит припадало 44% або 69,5 млн. т (в 2019 р. – 11 млн. т). У той час відбулося активне зростання російських зовнішньоторговельних потоків, з якими російські порти не впорювалися власними силами. У 2007 р. російський транзит склав 51,6 млн. т, тобто близько третини всього вантажообігу морських портів України. Однак, введення в експлуатацію нових перевантажувальних комплексів в Росії, ємність яких тільки в Чорноморсько-Азовському басейні дозволила здійснити перевалку 272,3 млн. т в 2018 р., призвело до значного скорочення транзитного руху через Україну [9, с. 18-20].

Таким чином, 2018 р. показав загальний обсяг транзиту через українські порти 10 221,37 тис. т або 86,6% порівняно з попереднім роком. Результати січня – грудня 2019 р. продемонстрували зростання обсягів транзиту на 7,9% відносно

¹ Вказано основні порти, відповідно до результатів роботи морських портів України за січень-грудень 2018 р. [12, с. 62-64]

попереднього року [10]. Беручи до уваги також значні обмеження, прийняті нашим найближчим сусідом щодо вантажу третіх країн (наприклад, Казахстану), можна сказати, що транзитний потенціал країни, а також можливості наших портів використовуються далеко не повною мірою.

Слід також зауважити, що через Україну пролягає найкоротший сухопутний маршрут з Китаю до Європейського Союзу, який в даний час заблокований на південному сході країни. Проте переваги скорочення тривалості доставки знайшли своє відображення в пілотному проєкті запуску нового контейнерного потягу для доставки вантажів з Китаю в Угорщину транзитом через Україну. Потяг здійснив свій перший тестовий рейс на маршруті Шеньсі (КНР) – Еперешке (Угорщина), в якому було перевезено 41 сорокафутовий контейнер споживчих товарів. Час перевезення склав 14 днів від дати відправлення з Шеньсі 27 березня 2019 р. до прибуття в пункт призначення в Угорщині 7 квітня.

Новий маршрут проходить через прикордонні переходи Алашанькоу (Китай) – Достік (Казахстан), Суземка (РФ) – Зернове (Україна), Батьово (Україна) – Еперешке (Угорщина). Транспортні оператори, які організували рух потягу, стверджують про нього, як про відкриття нового транзитного «Південного коридору» з Китаю до Угорщини з можливістю доставляти товари в Австрію, Німеччину, Польщу, Румунію, Італію, Туреччину та інші країни Південної Європи. Приводом для старту нового маршруту стало скупчення головного прикордонного перетину Брест – Малашевич через великий обсяг вантажопотоків з Білорусії і Калінінграду, а також періодичність ремонтних робіт на прикордонному перетині. Даний сервіс планується здійснювати на регулярній, щотижневій основі [11].

Прогнозований економічний масштаб проєктів, що передбачають економічний розвиток за участю Китаю в десятках країн, є гігантським – до 21 трлн дол. У тому числі передбачені масштабні проєкти з розвитку транспортної інфраструктури нашої країни [12, с.28]. Україна розглядається як партнер для виходу на європейські ринки, причому китайською стороною підкреслюється готовність вкладати значні інвестиції в проєкти, які оцінюються як взаємовигідні. Особливий інтерес становлять великі інфраструктурні проєкти, які можуть суттєво вплинути на економічний розвиток регіонів, що тяжіють до шляхів пересування китайських вантажопотоків.

КНР планує розширювати інвестиції і продовжувати розробляти спільні проєкти, як у сфері переробки сировини, так і виробництва готової продукції, а також надання логістичних послуг. Про це було оголошено на міжнародній виставці АГРО – 2019 радником з торгово-економічних питань у посольстві Китаю в Україні. Було відзначено, що «без значних зусиль обох країн у напрямку співпраці, не було б реалізовано стільки серійних проєктів, як у межах «Поясу і Шляху», була проведена значна робота представниками держав». Також було підкреслено, що Китай продовжуватиме розширювати власний імпорт, який стимулює торговельні відносини в усьому світі. Сумарні інвестиції Китаю в українські проєкти вже склали 7 млрд дол. [13].

До числа таких проєктів, пов'язаних з морською транспортною галуззю, відносяться поглиблювальні роботи в портах Південний та Чорноморськ; розвиток зернового терміналу в порту Миколаїв, який є лідером переробки хлібних

вантажів, з показником перевалювання зерна за 2019 р. 16255,5 т.т або 123,4% відносно попереднього року.

Хлібні вантажі складають провідну частку загальної вантажопереробки морських портів України (34,1%). В минулому році було перероблено 54618,61 т.т, що склало 132% в порівнянні з результатами 2018 р. [10].

Саме хлібні вантажі займають друге місце в частковому розподілі українського експорту до КНР. За даними української статистики в структурі українського експорту до Китаю домінують поставки руди, шлаків і золи – 34,9%; зерна – 25,3%; жирів та олії – 19,8%; відходів харчової промисловості – 5,5 % [14].

Україна посідає перше місце за обсягом поставок кукурудзи до КНР. Однак, доходи від продажу постійно і стрімко падають, навіть незважаючи на те, що прямих конкурентів на китайському ринку мало. Крім США, кукурудза також поставляється тільки з Лаосу і М'янми, обсяг поставок яких в останні роки характеризується динамічним зростанням.

Менше в Китай Україна експортує ячменя. За об'ємами поставок, наша країна знаходиться на третьому місці, однак, основна частина майже в рівних частках представлена продуктом з Австралії та Канади, на який останнім часом припадає майже 90% всього імпорту [15].

Слід зазначити, що поставки пшениці з України в Китай взагалі відсутні. Вони майже повністю надаються Австралією, Сполученими Штатами та Канадою. З урахуванням простіших і дешевших ланцюгів поставок, до них активно намагаються приєднатися сусідні з Китаєм Казахстан і РФ.

Китай є великим імпортером сої, однак в імпорті цієї культури Україна представлена невеликими обсягами. Основні вантажопотоки сої прямують в Китай з Бразилії та США, з 2 до 6% китайського імпорту сої пов'язані з Канадою, Уругваєм та Аргентиною. На китайському ринку таких поставок Україна в десятки разів поступається далекосхідним конкурентам з РФ. У цьому сегменті, в результаті інвестиційної і торговельно-економічної діяльності Китаю в Африці, все більш помітною стає Ефіопія.

Україна твердо займає лідируючі позиції в китайському імпорті соняшникової олії. Якщо в Індію Україна експортує соняшникову олію наливом, то Китай – це досить великий покупець фасованої олії, що свідчить про більш високу купівельну спроможність.

КНР збільшить імпорт рослинних олій з 10,2 млн т до 11,3 млн т в майбутньому сезоні. Викликано це зростаючими потребами харчової промисловості та сектора громадського харчування. Причому, промисловість використовує переважно пальмову олію, населення застосовує рапсову і соєву. Соняшникова олія, також як і оливкова, і кукурудзяна – зростаючий сегмент.

Нарощування Китаю імпорту рослинних олій стане наслідком зменшення внутрішньої переробки сої і необхідністю диверсифікації постачальників даної продукції [16].

У 2018-2019 маркетинговому році відзначаються рекордні темпи експорту в Китай українського соняшникового шроту [17]. Згідно з даними Держстату України, за підсумками 11 місяців (вересень-липень) КНР імпортувала майже 1 млн. т. проти 155 тис. т. у попередньому сезоні (2017-2018 маркетинговий рік)

і стала, таким чином, його основним покупцем з часткою в 21% в загальній структурі українського експорту. У даному сегменті Україна слідує за поставками зі Сполучених Штатів і далекосхідних регіонів Росії. Лідером на цьому ринку залишається Бразилія з більш ніж 50% від загального об'єму імпорту, що надходить з цієї країни [18].

Китай став провідним напрямком перевезень українського соняшникового шроту. За підсумками двох з половиною місяців сезону 2018-2019 р., в цьому напрямку було поставлено близько 170 т. шроту, що значно перевершує експорт до Франції, Білорусі, Нідерландів і Польщі. Експерти прогнозують подальше збільшення імпорту шроту з соняшнику до Китаю [19].

Загальна вартість імпорту молочних продуктів до Китаю оцінюється в 5 млрд. дол. Україна бере участь у цьому сегменті лише своїм експортом сухої сироватки. У нашій країні відсутній експорт до Китаю інших популярних молочних продуктів, таких як сухе та згущене молоко, вершкове масло, сири. У той же час, українські виробники цих виробів добре представлені на ринках інших країн. Відносно поставок сухої сироватки в Китай, слід зазначити, що їх обсяги в останні роки активно зростають: 0,5 млн дол. в 2015 р., 2,3 млн дол. в 2016 р. і 12,5 млн дол. в 2017 р. Відповідно до цих показників, наша країна обійшла або тісно співіснує з такими традиційними експортерами молочної продукції, як Білорусь, Австрія, Данія, Нова Зеландія і Фінляндія. Однак наявність у молочному сегменті тільки одного продукту – сухої сироватки, і все ще скромна частка, яку вона представляє, – близько 2%, говорить про невикористані можливості українських виробників вийти на китайський молочний ринок. З постійними лідерськими позиціями тут представлені Франція, Нідерланди, Німеччина, Польща.

Експорт продукції української деревообробної промисловості до Китаю в останні роки стрімко зростає. Переважно експортується лісопильна сировина з низьким ступенем обробки. Зокрема, в останні роки виріс експорт в Китай розпиленої деревини та шпону, водночас обсяг поставок необробленої деревини зменшився [18].

Зважаючи на структуру українського експорту до КНР в контексті взаємного співробітництва, інтересом для України стає не тільки збереження позицій сільськогосподарської продукції, деревної сировини та майже обробленої деревини, а й розширення доступу вітчизняних виробників до складових одного з найбільших у світі ринків готової харчової продукції (борошно, макарони), масложирової, молочної продукції, промислових виробів з високою доданою вартістю. Саме стимуляція цього компонента може забезпечити ріст вітчизняного виробництва, створювати нові робочі місця, забезпечувати надходження коштів у державний бюджет та соціальні фонди.

Більшість товарів, які є закінченою продукцією при перевезенні відносяться до категорії контейнерних вантажів. Контейнерні вантажі є одними з п'яти ключових вантажів, що перевалюються в портах України і демонструють найвищу динаміку зростання. Їхня частка у загальному обороті портів у 2018 р. зросла до 8,1% проти 5,9% попереднього року, а в 2019 р. склала 7,9%. Всього в 2019 р. було оброблено 12,705 млн. т вантажу в контейнерах або 1,007 млн. TEU.

Понад шістьсот тисяч контейнерів, що складає майже 64,5% українського контейнерного обігу, обробляється в Одеському порту (549 458 TEU), 21,7% – у порту Південний (218 661 TEU), 13,8% – у порту Чорноморськ, (за даними з урахуванням результатів роботи Чорноморського рибного порту – 139 154 TEU). До 2016 р. два порти – Чорноморськ та Маріуполь – активно працювали з контейнерними вантажами. Контейнерний термінал порту Чорноморськ, який має потужність 850 тис. TEU, припинив обробку контейнерів, перефокусуючи термінал на інші вантажі. Маріупольський порт перестав приймати контейнерні судна через конфлікт на сході країни.

За останні роки глобальний контейнерний ринок зазнав значних змін, як у структурі контейнерних ліній, так і в складі лінійних альянсів. У 2016 р. китайські компанії COSCO і China Shipping об'єдналися в єдину корпорацію COSCO Shipping. У тому ж році французька компанія SMA CGM поглинула лінію APL. У травні 2017 р. було завершено злиття Harapag-Lloyd і UASC. Крім того, в 2017 р. датська компанія Maersk Line повністю поглинула Hamburg-Süd. У 2018 р. хвиля злиття і поглинань тривала. COSCO Shipping завершила узгодження про поглинання лінії OOCL, зберігаючи можливість для останньої працювати під своїм власним брендом.

У прагненні скоротити витрати в умовах підвищеної конкуренції, перевізники встановили три альянси, які зараз домінують на світовому ринку, – 2M (Maersk Line, MSC), Ocean Alliance (COSCO, CMA CGM, Evergreen, OOCL) The Alliance (ONE, Harapag-Lloyd, Yang Ming). Якщо п'ять років тому на 10 найбільших судноплавних компаній припадало на 68% світових контейнерних перевезень, то в 2018 р. – вже порядку 80%.

В Україні учасниками цих глобальних альянсів перевозяться 82% всіх контейнерів, що проходять через вітчизняні порти. Як зазначалося вище, у 2019 р. кількість контейнерів, що пройшли через морські термінали України, склала 1007434 TEU. Український ринок залишається привабливим для більшості світових контейнерних перевізників. Свої перевезення через українські порти організували 17 судноплавних компаній. При цьому, до Одеського морського порту суднозаходи здійснювали всі 17 компаній, до Чорноморського рибного порту – 2 компанії (Maersk Line і MSC), до порту Південний – тільки Maersk Line.

До портів України здійснюють суднозаходи наступні магістральні лінії:

- 1) Bosphorus Express Service (BEX) – щотижневий сервіс альянсу Ocean Alliance, з суднозаходом в Одеський порт. В цілому на лінії задіяно десять суден, п'ять з яких мають місткість приблизно 10000 TEU. Ними оперує CGM SMA. Відповідно, іншими суднами, місткістю близько 9600 TEU кожне, оперує COSCO;
- 2) ZIM Med Pacific (ZMP) – щотижневий сервіс компанії ZIM з портів Далекого Сходу з заходом до Одеси. На лінії працюють чотири судна місткістю по 5000 TEU;
- 3) ECUMED – щотижневий сервіс Maersk Line з Латинської Америки з заходом до акваторії порту Південний. На лінії працюють десять суден місткістю 3100 TEU кожне;
- 4) Middle East (ME3) – щотижневий сервіс компанії Maersk Line, який з'єднує українські порти з країнами Близького Сходу. Судна Maersk Line заходили до Одеського та Чорноморського рибного портів. Однак з 2018 р. лінія зазнала змін у ротації портів. Відповідно до планів розвитку бізнесу та оптимізації

суднозаходів, було прийняте рішення про перехід для обслуговування з Одеського порту до порту Південний. На лінії працюють вісім суден місткістю в 6800 TEU.

У 2018 р. в Україну зайшов новий перевізник ONE (Ocean Network Express), представлений трьома об'єднаними японськими лініями – 'K' Line, MOL и NYK. З квітня 2018 р. він ввів два океанських сервіси з заходами в порти Пірей і Стамбул, звідки вже фідерними лініями контейнери доставляються в Одеський порт. У квітні 2018 р. COSCO Shipping Lines вирішила закрити щотижневу фідерну лінію з Єгипту з заходом в Одеський порт, яка проіснувала всього півроку. З 2018 р. CMA CGM була закрита фідерна лінія з Північної Африки – BS MedExpress 1 також з заходами до Одеського порту [12, с. 46-48].

Таким чином, в порти України здійснюють заходи судна чотирьох магістральних, а також фідерних ліній.

Сучасні контейнеровози місткістю 15000–20000 TEU мають осадку більше 15 м. Глибоководних портів, що дозволяють приймати такі судна, в Україні на нинішній стан не існує. До цих показників наближається найглибоководніший і новітній контейнерний термінал в порту Південний – «ТІС КТ» з глибиною 15 м [20]. В Одеському порту допускається осадка суден на терміналі «Бруклін-Київ» – до 13 м; на «Контейнерному терміналі Одеса» («КТО») – 11,5–12 м [21]; у Чорноморському рибному порту глибина біля причалів – до 12,2–14 м [22].

Більш ніж півтора десятиліття тому (16 червня 2004 р.) Постановою Верховної Ради Автономної Республіки Крим «Про затвердження концепції будівництва Кримського морського транспортно-промислового комплексу “Донузлав”» [23] були визначені перспективи будівництва нового морського порту поблизу Євпаторії в глибоководній гавані озера Донузлав, і створення на його основі транспортного і промислового комплексу. Відмічене, що озеро Донузлав є однією з кращих природних гаваней на Чорноморському узбережжі України, придатною для створення глибоководного морського порту.

Наявність необмежених вільних територій у регіоні озера та робочої сили в суміжних населених пунктах з готовою соціальною інфраструктурою, що залишається без використання після ліквідації Кримської військово-морської бази Чорноморського флоту, дозволяло створити багатопрофільний транспортно-промисловий комплекс на базі морського порту. Виконання передпроектних робіт та результати попередніх узгоджень пропозицій щодо створення Кримського морського транспортно-промислового комплексу (КМТПК) «Донузлав» з місцевими органами влади, органами виконавчої влади Автономної Республіки Крим, Міністерством оборони України надавали підстави для з'ясування технічної здійсненості та економічної доцільності будівництва.

КМТПК «Донузлав» планувалося розташувати в північній частині озера, яке знаходиться в степовому районі західної частини півострова Крим і прилягає до Чорного моря. Від моря озеро відділене піщаним курганом від 300 м до 1000 м завширшки, в якому викопаний судноплавний канал. Довжина озера близько 30 км, найбільша ширина в гирлі становить близько 4 км, а максимальна глибина по фарватеру досягає 25 м.

У 2013 р., китайською стороною були проявлені наміри щодо інвестування близько 3 млрд. дол. в будівництво глибоководного морського порту в Донузлаві

[12, с. 28]. Очікувалося, що потужність порту мала складати до 100 млн. т на рік. Однак, спочатку стримуючим чинником реалізації такого проекту став слабкий розвиток транспортної інфраструктури, відсутність відділень залізниці, а потім відомі політичні події.

Висновки

Ідея побудови нового глибоководного морського порту може сформувати основу для подальшої організації найпотужнішої магістральної контейнерної лінії, що зв'яже Азію та Європу. У той же час з'явиться можливість організувати фідерне сполучення для подальшої доставки вантажів вже до існуючих терміналів з меншими прохідними глибинами.

Звернення до цієї концепції в контексті сьогодення може мати значні економічні перспективи. Інвестування в такий мега-проект, з наступною довгостроковою орендою причалів, повинен супроводжуватися договірними угодами між сторонами з зобов'язаннями орієнтації потоків контейнерних вантажів в цьому напрямку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/zd/ztt/ztt_u/ztt1119_u.htm (дата звернення 20.10.2019).
2. Товарообіг України та КНР за 11 місяців 2019 року. URL: <https://mind.ua/news/20207275-tovaroobig-ukrayini-ta-knr-za-11-misyaciv-2019-roku-zris-na-32> (дата звернення 20.10.2019).
3. Лапкін О.І., Бондар А.В. Основи зовнішньоекономічних зв'язків: навчальний посібник. Одеса: ОНМУ, 2016. 128 с.
4. Ключевые слова Китая. Пекин, 2016. 247 с.
5. New Paradigm for Interpreting the Chinese Economy: Theories, Challenges and Opportunities / Justin Lin Yifu. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd., 2014. 202 p.
6. Extracts from the report to the 19th National Congress of the Communist Party of China. Beijing: Foreign Languages Press Co. Ltd, 2018. 136 p.
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення 20.10.2019).
8. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80> (дата звернення 20.10.2019).
9. Порты Украины. № 4 (186), 2019.
10. Адміністрація морських портів України. Показники роботи. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty> (дата звернення 20.10.2019).
11. Через Україну здійснив тестовий рейс поїзд Китай – Угорщина

- (південний транзитний коридор КНР – Угорщина). URL: <http://china-ukraine.info/uk/through-ukraine-a-test-flight-from-the-prc-to-hungary-was-conducted> (дата звернення 20.10.2019).
12. Порты Украины. № 2 (184), 2019.
 13. Китай збільшить інвестиції в переробку та логістику України. URL: <http://agroportal.ua/news/eksklyuzivnyy-kitai-uvelichit-investitsii-v-pererobku-i-logistiku-ukrainy> (дата звернення 20.10.2019).
 14. Посольство України в Китайській народній республіці та в Монголії. URL: <http://china.old.mfa.gov.ua/ua/ukraine-cn/trade> (дата звернення 20.10.2019).
 15. Китай збільшив експорт ячменю з України на 163%. URL: [http://china-ukraine.info/uk/kitay-zbilshyv-impport-yachmenyu-z-ukrain%20\(дата%20звернення%2020.10.2019](http://china-ukraine.info/uk/kitay-zbilshyv-impport-yachmenyu-z-ukrain%20(дата%20звернення%2020.10.2019)
 16. Экспорт украинского подсолнечного масла в морских контейнерах в 2018/2019 году. URL: <https://star-shine-shipping.com/blog/stati/eksport-ukrainskogo-podsolnechnogo-masla-v-morskikh-kontejnerakh-v-2018-19-mg.html> (дата звернення 20.10.2019).
 17. В 2018/2019 году Китай стал основным импортером украинского подсолнечного шрота. URL: http://www.expert-agro.com/index.php?option=com_content&view=article&id=54413:v-201819-mg-kitay-stal-osnovnym-importerom-ukrainskogo-podsolnechnogo-shrota&catid=20:2010-01-28-21-26-51&directory=76 (дата звернення 20.10.2019).
 18. Тиждень.ua. URL: <https://tyzhden.ua/Economics/221039> (дата звернення 20.10.2019).
 19. Китай став найбільшим імпортером українського соняшникового шроту. URL: <https://uprom.info/news/agro/kitay-stav-naybilshim-importerom-ukrayinskogo-sonyashnikovogo-shrotu> (дата звернення 20.10.2019).
 20. ТІС.ua. URL: http://www.tis.ua/main_ru.html (дата звернення 20.10.2019).
 21. Морський порт Одеса. URL: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/27-odessa-morskoj-port> (дата звернення 20.10.2019).
 22. Чорноморський рибний порт. Контейнерний термінал. URL: <http://www.imrp.com.ua/ru/konteynerniy-terminal> (дата звернення 20.10.2019).
 23. Об утверждении Концепции строительства Крымского морского транспортно-промышленного комплекса «Донузлав». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/krym/show/rb0997002-04> (дата звернення 20.10.2019).

REFERENCES

1. State Statistics Service of Ukraine. Archiv [Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Arkhiv.]. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/zd/ztt/ztt_u/ztt1119_u.htm [in Ukrainian].

2. Commodity exchange of Ukraine and China for 11 months of 2019 [Товарообіг України та КНР за 11 місяців 2019 року]. Retrieved from <https://mind.ua/news/20207275-tovaroobig-ukrayini-ta-krn-za-11-misyaciv-2019-roku-zris-na-32> [in Ukrainian].
3. Lapkin, O.I., & Bondar, A.V. (2016). *Fundamentals of foreign economic relations* [Osnovy zovnishnoekonomichnykh zviazkiv]. Odesa: ONMU. 128 p. [in Ukrainian].
4. Key words of China. (2016). Beijing: Xin Shijie Publishing House. 247 p.
5. Justin Lin Yifu. (2014). *New Paradigm for Interpreting the Chinese Economy: Theories, Challenges and Opportunities*. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd. 202 p.
6. Extracts from the report to the 19th National Congress of the Communist Party of China. (2018). Beijing: Foreign Languages Press Co. Ltd. 136 p.
7. On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 [Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> [in Ukrainian].
8. On approval of the Strategy of seaports development of Ukraine for the period up to 2038 [Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80> [in Ukrainian].
9. Ports of Ukraine [Porty Ukrainy] № 4(186), May 2019 [in Russian].
10. Administration of seaports of Ukraine. Performance indicators [Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. Pokaznyky roboty]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti> [in Ukrainian].
11. Tested China-Hungary train through Ukraine (China's southern transit corridor to Hungary) [Через Україну здійснив тестовий рейс поїзд Китай – Угорщина (південний транзитний коридор КНР – Угорщина)]. Retrieved from <http://china-ukraine.info/uk/through-ukraine-a-test-flight-from-the-prc-to-hungary-was-conducted> [in Ukrainian].
12. Ports of Ukraine [Porty Ukrainy]. №2 (184), March 2019 [in Russian].
13. China will increase investment in processing and logistics of Ukraine [Китай збільшить інвестиції в переробку та логістику України]. Retrieved from <http://agroportal.ua/news/eksklyuzivnyy-kitai-uvelichit-investitsii-v-pererabotku-i-logistiku-ukrainy> [in Ukrainian].
14. Embassy of Ukraine in the People's Republic of China and Mongolia [Posolstvo Ukrainy v Kytaiskii narodnii respublitsi ta v Monholii]. Retrieved from <http://china.old.mfa.gov.ua/ua/ukraine-cn/trade> [in Ukrainian].
15. China Increases Barley Exports from Ukraine by 163% [Kytai zbilshyv eksport yachmeniu z Ukrainy na 163%]. Retrieved from [http://china-ukraine.info/uk/kitai-zbilshyv-impport-yachmeniu-z-ukrain%20\(data%20zverнення%2020.10.2019](http://china-ukraine.info/uk/kitai-zbilshyv-impport-yachmeniu-z-ukrain%20(data%20zverнення%2020.10.2019)
16. Export of Ukrainian sunflower oil in sea containers in 2018/2019 [Eksport ukrainskogo podsolnechnogo masla v morskikh

- konteinerakh v 2018/2019 godu]. Retrieved from <https://star-shine-shipping.com/blog/stati/eksport-ukrainskogo-podsolnechnogo-masla-v-morskikh-kontejnerakh-v-2018-19-mg.html> [in Russian].
17. In 2018/2019, China became the main importer of Ukrainian sunflower meal [V 2018/2019 godu Kitai stal osnovnym importerom ukrainskogo podsolnechnogo shrota]. Retrieved from http://www.expert-agro.com/index.php?option=com_content&view=article&id=54413:v-201819-mg-kitay-stal-osnovnym-importerom-ukrainskogo-podsolnechnogo-shrota&catid=20:2010-01-28-21-26-51&directory=760) [in Russian].
 18. Retrieved from <https://tyzhden.ua/Economics/221039> [in Ukrainian].
 19. China has become the largest importer of Ukrainian sunflower meal [Kytai stav naibilshym importerom ukrainskoho soniashnykovoho shrotu]. Retrieved from <https://uprom.info/news/agro/kitay-stav-naybilshim-importerom-ukrayinskogo-sonyashnikovogo-shrotu> [in Ukrainian].
 20. Retrieved from http://www.tis.ua/main_ru.html [in Ukrainian].
 21. Seaport Odessa [Morskyi port Odesa]. Retrieved from <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/27-odessa-morskoy-port> [in Ukrainian].
 22. Black Sea fishing port. Container terminal [Chornomorskyi rybnyi port. Konteinernyi terminal]. Retrieved from <http://www.imrp.com.ua/ru/konteynerniy-terminal> [in Ukrainian].
 23. On approval of the Concept of construction of the Crimean Maritime Transport and Industrial Complex «Donuzlav» [Ob utverzhdenii Kontseptcii stroitelstva Krymskogo morskogo transportno-promyshlennogo kompleksa «Donuzlav»]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/krym/show/rb0997002-04> [in Russian].