

*Узун Ю.В.*

*доцент кафедри історії і мирової політики ІСН ОНУ ім. І.І. Мечникова*

## РАЗВИТИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА МЕЖДУ УКРАИНОЙ И КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ

**Аннотация.** В статье рассмотрены основные тенденции экономического и социального развития Китая в современный период. Рассмотрена инициатива Председателям КНР Си Цзиньпина — «Один пояс и один путь», проекты «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского шёлкового пути», «Азиатского банка инфраструктурных инвестиций» (2013-2015 гг.). Особое внимание посвящено украинско-китайским отношениям и современным проектам реализации китайской стратегии.

**Ключевые слова:** международное партнерство, стратегическое партнерство, международные отношения.

История развития социально-политических отношений в Евразии доказывает, что взаимопонимание и сотрудничество обеспечивает взаимовыгодные результаты всем сторонам взаимодействия. Тысячелетиями народы Евразии искали возможности развития сотрудничества. Соединение Европы и Азии представлялось перспективной стратегией государств материка.

Украинско-китайские международные отношения имеют длительную историю благодаря существовавшему Великому шелковому пути, который проходил своей северной ветвью по территории Крыма. В дальнейшем эти отношения были наиболее активными в XX веке, что обеспечило обмен научно-техническим и культурным достоянием народов. С 1991 года новый виток украинско-китайских — государственных — отношений привел к установлению дипломатических связей между государствами: в 1992 г. в Киеве было открыто Посольство Китайской народной Республики, а затем, в 2006 г., в Одессе — Генеральное Консульство.

Расширение сотрудничества между Китаем и Украиной в Одессе особенно заметно: в 2004 г. здесь зарегистрировано «Китайское землячество»; в 2010 г. мэры годов Одессы и Циндао подписали договор о развитии побратимских отношений (вообще у Украины и Китая 12 городов побратимов); в Одессе ежегодно проводятся Дни Китая, Дни весны, Дни Института Конфуция. В Одессе действуют Институт Конфуция (один из четырёх в Украине), Центр китайской культуры при Одесском национальном университете имени

И.И. Мечникова, в ряде школ и университетов преподаётся китайский язык, популярность изучения которого растёт. В Одесском национальном университете планируется создание отдельной кафедры китайского языка, что объясняется действующими программами стажировок и культурно-образовательного обмена. В городе открыт Синологичный центр исследований (в 2013 г.), Одесский концептуальный клуб востоковедения, действуют центры китайской народной медицины, китайские бистро «Чин Чин» и сеть ресторанов «И Юань». Представленная иллюстрация форм сотрудничества является новой страницей города Одессы как города с уникальной историей межнационального общения.

Очевидно, что активизация социально-культурных проектов обусловлена развитием социально-экономического взаимодействия.

Успех экономических реформ, превративших Китай в геополитического субъекта мирового значения, заслуженно привлекает все большее внимание мирового сообщества. За последние 10 лет ВВП Китая рос на 9,6 % в год, а рост промышленного производства — на 11,2 % в год. ВВП Китая достигло 7,3 трлн. долларов в год, а на душу населения — это 6,6 тыс. долларов в год [4].

Ярким показателем экономического роста страны является потребление энергоносителей. Так, потребление нефти в Китае с начала 1960-х увеличилось в 25 раз, составив в 2005 г. 300 млн. тонн в год. Сегодня, через 10 лет, по уровню потребления нефти Китай занимает 2 место в мире — 11,056 тыс. т. баррелей в день (первое место занимают США — они потребляют 19,035 тыс. т. баррелей в день), третье место занимает Япония (4,2 тыс. т. баррелей в день), 4 место — Бразилия (3,2 тыс. т. баррелей в день), 5 место — Россия — 3,1 тыс. т. баррелей в день), 6 место — у Саудовской Аравии [2, с.21-22].

Собственная добыча нефти в КНР составила 208 млн. тонн в 2013 г. Ещё 269 млн. тонн нефти Китай импортировал в 2013 г. Учитывая продолжающийся экономический рост, к 2020 г. потребность страны в импорте нефти достигнет 450 млн. тонн, а в 2025 г. — 710 млн. тонн в год. Это означает, что Китай будет вынужден

взаимодействовать со странами, имеющими наибольший коэффициент резервов к добыче и производству нефти и газа — со странами Ближнего Востока, Центральной Америки, с Россией). Нефтяные компании Китая, такие как Sinopec, ищут возможность доступа к месторождениям нефти и газа за пределами КНР.

Потребление природного газа КНР в 2005 г. составило 50 млрд м<sup>3</sup>. Согласно прогнозам, к 2020 году потребление газа вырастет примерно до 200 млрд м<sup>3</sup>.

Китай занимает 1 место по производству и потреблению электроэнергии. В 2012 г. в КНР было произведено 4985 млрд кВт·ч электроэнергии, что составляет 22 % от мирового производства. Имеются одни из крупнейших в мире ГЭС, а также большую программу строительства АЭС. Благодаря этому в 2000—2010 годы доля гидро, атомной и ветроэнергетики в общем потреблении возросла с 2,2 % до 3,7 %. В 2000-2010 гг. в Китае увеличилась доля угля в потребляемых энергоресурсах — с 57,1 % до 70,5 %. Особенностью КНР является то, что почти всю добычу углеводородов в стране контролируют три госкорпорации (China National Petroleum Corporation, Sinopec Group, China National Offshore Oil Corporation), которые в 2013 г. добыли 98,7 % нефти и 97,8 % природного газа Китая. Среди этой тройки выделялась в 2013 г. Синопек, которая добыла 64,7 % нефти и 75,8 % газа КНР [2, с.44].

О росте социально-экономического потенциала Китая свидетельствует и рост уровня жизни в стране. Индекс развития человеческого потенциала в Поднебесной достиг высокого (17 место в Азии из 44 с тенденцией к повышению, для сравнения: Украина — на 44 из 47 мест в Европе с тенденцией понижения) [4]. К 2020 г. в КНР планируют достичь показателя среднего класса на уровне 40 % населения [4].

Уровень жизни иллюстрирует развитие туризма. Туризм в Китае развивается молниеносно. Китай занимает 3 место в мире по численности туристов, посещающих страну. В 2011 г. Китай посетило 57,6 млн. туристов (по данным Всемирной туристской организации, за 2014 г. Россия занимает девятое место в мире (около 28 млн. гостей в год, Украина занимает 13 место в мире — принимая около 20 млн. гостей в год) [1]. Поступления валюты от туризма в КНР в 2010 г. составило 45,8 млрд. долларов (4 место в мире). Число внутренних тур-поездов обеспечивает прибыль в 777,1 млрд. юаней. В Китае в настоящее время действует 1364 международных тур-агентств. С 2003 г. Китайские власти приняли «Временное положение о создании тур-агентств с участием иностранного капитала», включая

100 %-ное участие иностранного капитала. По всей территории Китая построено и сертифицировано по международным стандартам большое количество отелей и ресторанов — 9751 отелей со «звездным» рейтингом. Быстро развивается транспортная инфраструктура. Действует в КНР и Государственная Программа о содействии туризму людей с ограниченными возможностями.

**Впечатляющие результаты Китая обуславливают рост всеобщего интереса к его внутренней силе и философии подъема.**

За последние годы отношения Украины и Китая вышли на уровень стратегического партнерства. Свидетельство тому — ряд подписанных между двумя странами международных актов, это: 1) «Общая декларация об установлении и развитии отношений стратегического партнерства между Китайской Народной Республикой и Украиной», подписанная в 2011 году; 2) «Договор о дружбе и сотрудничестве между Украиной и КНР», подписанный в 2013 году; 3) Совместная Декларация Украины и Китайской Народной Республики об углублении отношений партнерства (2013 г.); 4) «Программа развития отношений стратегического партнерства между Украиной и КНР на 2014-2018 годы» (2013 г.); 5) ряд двусторонних документов об экономико-техническом сотрудничестве; о сотрудничестве в сферах энергоэффективности, и возобновляемых источников энергии, медицины, строительства, фитосанитарного контроля; науки и образования; туризма [3].

Впечатляет развитие объемов двустороннего товарооборота между Китаем и Украиной: с 1992 года до 2012 года он вырос в 40 раз и перешагнул отметку в 10 млрд. долларов. Тогда, эксперты прогнозировали его рост в 2015 г. до 20 млрд. долларов.

Несмотря на экономические и политические события 2013-2014 годов, торговое сотрудничество между Украиной и Китаем сохраняет позитивную динамику и в 2014 г. товарооборот составил 8,6 млрд. долларов. Сегодня, Китай входит в пятерку основных стран-партнеров Украины по импорту (9,8%) и экспорту (4,6%) товаров. Сальдо двусторонней торговли в пользу КНР составило 1,6 млрд. долларов США. По словам Чрезвычайного и Полномочного Посла Китайской Народной Республики в Украине Чжан Сиюня: «Китай является первым торговым партнером Украины в Азии, а Украина — третьим торговым партнером Китая в СНГ» (после России и Казахстана) [3].

В связи с ситуацией 2014 г. нереализованными оказались совместные проекты в Крыму: со- рвалось строительство глубоководного порта

(в 25 м.) вблизи Евпатории (договоренность о строительстве была достигнута в декабре 2013 г.). Тогда же был подписан меморандум о намерениях между операторами проекта — крымским «Киев-гидроинвестом» в лице А.Мазюка и китайской Beijing Interoceanic Canal Investment Management Co (BICIM) миллиардера Ван Цзина. Инвестиции китайской стороны на первом этапе оценивались в сумму 3 млрд. долларов, а общая сумма инвестиции планировалась в размере 10 млрд. долларов. Переговоры и действия по реализации меморандума были заморожены после событий 2014 гг. в Украине. В районе поселка Фрунзе планировали построить несколько терминалов и зернохранилища вместимостью 20 млн. тонн. Исходя из расчетной мощности порта (от 140 млн. тонн в год), планировалось только на портовых и других сборах пополнять украинский бюджет на 1,5 млрд. долларов в год.

В ситуации усиления экономических рисков, власть Украины озвучила цель увеличения экспорта аграрной продукции в Китай (например, зерна на 71,4 %). Планируется ряд украинско-китайских инвестиционных проектов по созданию аграрных предприятий, в частности в Черниговской области планируется за 5 лет реализовать проект с инвестицией в 58 млн. долларов.

Украина стремится к сотрудничеству с Китаем и в области энергетики, обращаясь за китайским опытом и инвестициями в эту область. Интерес вызывает реализация Китаем по инициативе её Национальной комиссии по развитию и реформированию Программы введения в действие 40 новых энергоблоков до 2020 г., развитие ветровой энергетики путем привлечения иностранных и внутренних инвесторов для строительства ветровых парков мощностью 100 МВт. Одно из условий при этом — 70% комплектующих деталей должно быть произведено в Китае. С 2006 г. эту программу поддерживает «Закон о возобновляемых источниках энергии», устанавливающий государственную систему тарифной поддержки таким предприятиям. В результате большое количество международных компаний создали вместе с китайскими фирмами совместные предприятия производства комплектующих для развития ветровой энергетики в Китае. Цель — создать мощности в 5 000 МВт к концу 2010 г. и 30 000 МВт до 2020 г.. К концу 2020 г. для удовлетворения спроса совокупная мощность всех источников электроэнергии в Китае должна достигнуть 1 000 ГВт (1 000 000 МВт). Таким образом, электроэнергия, генерируемая за счет энергии ветра, составит 1,5% от всей произведенной электроэнергии.

Китайские инвестиции могут обеспечить реализацию в Украине ряда инфраструктурных

проектов. Возможности сотрудничества имеются в различных отраслях военной и тяжелой промышленности, в том числе в авиации, кораблестроении, машиностроении, и других. Опыт такого сотрудничества демонстрирует деятельность Китайско-украинского института сварки имени Е.Патона, созданного в 2011 г., где развернуты 6 совместных научно-исследовательских проектов, в том числе сварки мягких живых тканей и сверхзвукового плазменного напыления. В 2013 г. Харьковский машиностроительный завод и китайские компании Citic International Corporation co.ltd. и CHAINA YTO International подписали договор о совместном производстве тракторов УТО — ЮМЗ.

Позитивный опыт сотрудничества с 1999 г. демонстрирует работа на украинском рынке в сфере высоких технологий первой большой китайской компании — Huawei (Хуавей) Technologies Co Ltd, являющейся вторым в мире производителем и поставщиком продукции в сфере телекоммуникаций. С 2005 года в Украине работает украинская компания ООО «Хуавей Украина», принадлежащая группе Huawei. Компания плодотворно сотрудничает со всеми крупными операторами связи, такими как «Укртелеком», «Астелит» (life:), «Киевстар», «МТС».

На рынок Украины вышли также компания Lenovo, автоконцерны Chery, Geely, Great Wall. Китайские компании также принимают участие в модернизации украинских предприятий, *созданы 3 украинско-китайских технопарка*. А в Донецкой области при поддержке китайских инвесторов осуществляется модернизация нескольких шахт.

Особое внимание привлекают такие масштабные инвестиционные проекты как реконструкция 14-го причала Одесского морского порта и строительства портового элеватора мощностью 50-100 тысяч тонн стоимостью 2,5 млрд. долларов, интерес к которому выразили представители Китая в августе текущего — 2015 года.

Значительный потенциал имеют транспортные и логистические проекты, например, «Укрпочта», налаживая сотрудничество с китайской ChinaPostGroup, стремится обеспечить более оперативную доставку посылок в Украину из КНР. С 2015 года срок доставки сократится до 7-10 дней.

Украина — самая большая страна в Европе, имеет важный географический статус на континенте Евро-Азии. Она является мостом, соединяющим Европу с Азией, имеет огромный потенциал развития.

Потребность государств Евразии в обеспечении трансконтинентальных коммуникаций диктует необходимость в создании широтных коммуникаций, транспортных коридоров, создание инфраструктуры.

Инициатива Председателя Китайской народной Республики Си Цзиньпина — «Один пояс и один путь», обращенная в 2013 г. к государствам всех континентов присоединиться к реализации проектов «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского шёлкового пути» насторожила геополитические центры силы. Идея же создания «Азиатского банка инфраструктурных инвестиций» с уставным капиталом в 100 млрд. долларов, прозвучавшая в марте 2015 года на Азиатском экономическом форуме в китайском городе Боао, создала беспрецедентную волну социально-политических ожиданий реализации такого проекта. О намерении участвовать в этой инициативе уже заявили более 60 стран и международных организаций и очевидно, что осознание глобальной торгово-финансовой взаимозависимости будет расширять число участников этих проектов.

Очевидно, что усилия стран приведут к тому, что в XXI веке крупнейшим событием станет создание коммуникационного каркаса евразийского континента, образуемого Великим шелковым путем, Азиатско-Североамериканской и Арктической магистралями. Эта сеть может расширяться благодаря: туннелю под Гибралтаром (с железнодорожной связью Европы и Африки) и планируемым — мультимодальному коридору вокруг Средиземного моря и трансафриканской магистрали от Александрии до Кейптауна. Таким образом, в будущем станет возможным кругосветное путешествие железнодорожным транспортом из Южной Африки через Евразию в Латинскую Америку.

Реализация этих проектов развивается одновременно с реализацией стратегического курса Европейского Союза, который с 1994 года в качестве «приоритетных» выделил девять трансъевропейских коридоров, четыре из которых планировалось провести через Украину. Однако, вопреки здравому смыслу, на практике усиливаются тенденции формирования транспортных коридоров в обход Украины.

Начало развитию Шелкового пути положено и радуют успехи государственной политики Китая и Казахстана по созданию возможности перевозок по коридору: Ляньюньган (КНР) — Урумчи (КНР) — Хоргос (КНР) — Алматы (Казахстан) — Шымкент (Казахстан) — Кызылорда (Казахстан) — Актобе (Казахстан). Хочется отметить опыт Казахстана, который сумел поддержать инициативу, начав в ноябре 2014 г. реализацию Программы «Нурлы Жол» («Светлый путь»), в рамках которой создан инвестиционный фонд в 6 триллионов тенге для строительства транспортной инфраструктуры, создания до 2016 г. автомобильной трассы Хоргос (КНР) — Алматы (Казахстан) и железнодорожного

сообщения. Так, уже в 2012 г. было закончено строительство железнодорожного пути Жетыген (Казахстан) — Хоргос (КНР), в 2014 г. завершена укладка железной дороги Жезказган — Бейнау, с 2014 г. началось движение железнодорожного состава от Ляньюньгана в Хоргос (КНР: трасса G-30) и в Алматы (5 контейнерных поездов в неделю). Впечатляют планы по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали от Урумчи (КНР) до Алматы (Казахстан)[6].

Реализация проекта транспортной магистрали «Западная Европа-Западный Китай», в котором участвуют Россия, Китай, Казахстан, разветвление транспортного коридора на территории России (Северное ответвление Шелкового пути и Северный морской путь), разветвление на территорию Ирана, очевидно, также обеспечат проведение Шелкового пути к Северной Европе, Каспийскому морю и к Персидскому заливу. Это тем более очевидно, что 3 сентября 2015 г. в ходе переговоров делегаций России и КНР с участием Путина и Си Цзиньпина, завершились подписанием ряда социально-экономических и инфраструктурных договоров.

Следует сказать, что летом этого года (15 июня 2015 года) состоялись переговоры украинско-казахстанской комиссии по экономическому сотрудничеству с Министерством инфраструктуры Украины, где обсуждались вопросы либерализации перевозок транзитных грузов, использования поездов «Викинг» и «Зубр» и транзитных возможностей Украины для поддержания создания пути из Китая через Казахстан в Западную Европу и страны Балтики. Также планируется учесть морскую составляющую перевозок по указанному направлению.

В этой связи в августе 2015 года, глава Одесской областной государственной администрации — Михаил Саакашвили высказал идеи по проведению Шёлкового пути через Украину [5].

Речь идет о реализации возможностей транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия, или ТРАСЕКА (TRASECA, от Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). Из Западного Китая маршрут идёт через страны Средней Азии (Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан) к берегам Каспийского моря. Оттуда через порт Актау (Казахстан) или порт Туркменбаши (Туркменистан) грузы паромом попадают в Баку (Азербайджан) (первый паромный рейс Туркменбаши-Баку совершен в 2015 году). Из Баку грузы идут в черноморские порты Грузии (Поти, Батуми, Анаклию), затем — через Чёрное море попадают в Одессу, а далее по суше идут в Румынию, которая уже является частью ЕС. Этот проект предполагает строительство

паромной переправы Поти (Грузия) — Одесса, точнее, порт Ильичевска (Украина), далее строительство моста через Днестровский лиман, строительство современного автобана Одесса-Рени.

Конечно, на западе Чёрного моря у Одессы есть конкуренты: болгарские порты Варна и Бургас, а также румынская Констанца, которые являются членами ЕС, что обеспечивает прямое прохождение грузов, которое не требует прохождения таможенного оформления и проволочек через Украину. А на юге Чёрного моря конкурентом Одессы является Турция, уже построившая железнодорожный туннель под Босфором, соединивший европейский и азиатский берега, и завершающая строительство железнодорожной ветки Карс (Турция) — Баку (Азербайджан) в 2015 году.

Однако, очевидно, что все обозначенные проекты могут быть дополнением друг другу. Реализация самого проекта будет способствовать возрождению основных ценностей «Великого шелкового пути», инициированного более двух тысяч лет назад Чжан Цянем, а именно: открытости, сотрудничества, обмена опытом, а также — взаимной выгоде и общему выигрышу.

Сегодня весь мир переживает тяжелые испытания, связанные с развитием мировой экономики, интеграции и глобальной устойчивости. Китай и Украина, находясь в процессе трансформации, и каждое государство пытается пройти свой путь «проб и ошибок», пытаются учитывать опыт и уроки других, помня слова Дэн Сяопина: «Когда переходишь реку, ногами ощупываешь камни».

### *Литература*

1. Всемирная туристическая организация; [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.unwto.org/facts/menu.html>
2. BP Statistical Review of World Energy» (June, 2015); [Электронный ресурс] — Режим доступа: [bp.com/statisticalreview/#BPstats](http://bp.com/statisticalreview/#BPstats)
3. Матеріали Міжнародної Аналітичної Експертної Конференції <http://dipacadem.kiev.ua/wp-content/uploads/2013.pdf>
4. World Rank ; [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.mherrera.org/world.htm>
5. Саакашвили намерен провести Шелковый путь через Украину; [Электронный ресурс] / Корреспондент, 9.08.2015— Режим доступа: <http://korrespondent.net/ukraine/politics/3549117-saakashvily-nameren-prolozhyt-shelkovyi-put-cherez-ukraynu-v-obkhod-rossyy>

**Узун Ю.В. Развитие стратегического партнерства между Украиной и Китайской народной республикой. — Статья.**

**Анотація.** У статті розглянуто основні тенденції економічного і соціального розвитку Китаю в сучасний період. Розглянуто ініціатива Головам КНР Сі Цзіньпіна — «Один пояс і один шлях», проекти «Економічного пояса Шовкового шляху», «Морського шовкового шляху», «Азіатського банку інфраструктурних інвестицій» (2013-2015 рр.). Особливу увагу присвячено українсько-китайським відносинам і сучасними проектами реалізації китайської стратегії.

**Ключові слова:** міжнародне партнерство, стратегічне партнерство, міжнародні відносини.

**Uzun U.V. Ukraine and China: strategy of partnership. — Article.**

**Summary**The article describes the basic trends of economic and social development of China in the modern period. We consider the initiative of President Xi Jinping — “One belt and one way,” projects “Economic Belt Silk Road”, “Marine Silk Road”, “Asian Infrastructure Investment Bank” (2013-2015). Special attention is devoted to the Ukrainian-Chinese relations and the implementation of modern designs of Chinese strategy.

**Keywords:** international partnership, strategy, international relations.