

УДК 339.727.2(510):338.47+621.6.033



Олег Олійник, старший науковий співробітник Інституту економіки та прогнозування Національної академії наук України, кандидат економічних наук, м. Київ

МЕХАНІЗМИ ФІНАНСУВАННЯ ЗАКОРДОННИХ ЕНЕРГЕТИЧНИХ ТА ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ КИТАЮ ТА МОЖЛИВОСТІ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ В УКРАЇНІ

Проаналізовано енергетичну політику Китаю, стан енергетичної галузі, основні напрями та пріоритети її розвитку, а також розкрито суть та засоби реалізації стратегії енергетичної безпеки цієї країни. Досліджено механізм фінансування закордонних енергетичних та інфраструктурних проектів. Доведено вплив розвитку транспортних коридорів на розширення китайського експорту технологій, робочої сили та товарів. Розкрито роль китайських державних банків у реалізації закордонних енергетичних та інфраструктурних проектів. За результатами дослідження наведені рекомендації щодо розширення співпраці між Україною та Китаєм в рамках стратегії закордонних інвестицій в енергетичні та інфраструктурні проекти.

Ключові слова: енергетична політика, енергетична галузь, стратегія енергетичної безпеки, державні банки розвитку, закордонні інвестиції.

Протягом останніх років увага світової спільноти прикута до процесу економічних трансформацій, що відбуваються в Китаї. Інтерес до китайського досвіду тільки посилюється, оскільки Китай фактично єдина країна у світі, яка протягом останніх 35 років демонструє позитивні показники економічного розвитку. Сьогодні світовий економічний розвиток значною мірою визначається станом економіки Китаю. Унікальність китайського досвіду реформування економіки полягає в тому, що ця країна з обмеженими енергетичними ресурсами змогла розвинути енергетичну галузь, яка забезпечує потреби і промисловості, і населення. Китай спромігся уникнути за-

Банківська справа. — 2016. — № 3

лежності від зовнішніх енергоносіїв та створив самодостатню енергетичну галузь, яка є надійною опорою процесу технологічної модернізації промисловості. Створивши ефективну банківську систему, Китай активно інвестує за кордон в енергетичні та інфраструктурні проекти, вирішуючи таким чином питання енергозабезпеченості та створення маршрутів для просування товарів власного виробництва за кордон.

Стан енергетичної галузі Китаю

Економічне зростання Китаю супроводжувалось інтенсивним розвитком паливно-енергетичної галузі. В країні спостерігається активний розвиток вугільної, нафтової та газової промисловостей, що зумовило інтенсивне використання викопних енергетичних ресурсів. Поряд з розвитком традиційних видів енергетики спостерігається становлення відновлюваної. З 2001 по 2013 р. Китай збільшив обсяги виробництва палива на 118 % — зі 1189 до 2593 млн т умовного палива (у. п.), тоді як США тільки на 11,16 %. З 2005 р. Китай став найбільшим виробником палива у світі, випередивши навіть США. Протягом усього часу реформ рівень споживання енергоносіїв у Китаї завжди випереджав рівень виробництва, іноді навіть і рівень економічного зростання.

Хоча країна володіє всіма основними енергетичними ресурсами (вугілля, нафта та природний газ), однак за показником обсягів відповідних ресурсів на одну особу Китай значно поступається багатьом країнам, зокрема обсяг власних запасів вугілля на одну особу становить 67 % від середньо-світового рівня, нафти — 5,4, газу — 7,5 %.

У 1981—2011 рр. рівень споживання енергоносіїв у країні щорічно зростав у середньому на 5,82 %, що забезпечувало щорічний рівень економічного зростання в середньому на 10 %. Із 2006 р. енергоспоживання в Китаї на кожні 10 тис. юанів ВВП знижувалось на 20,7 %, що забезпечило економію 710 млн т у. п. Такі успіхи були досягнуті завдяки розвитку “зелених” технологій.

Структура енергоспоживання Китаю відрізняється як від світової, так і від азійської тим, що в ній значну частку становить вугілля. Друге займає нафта, третє — гідроенергія (6 % в енергобалансі), четверте — природний газ.

Уряд Китаю активно підтримує розвиток альтернативної енергетики та запровадження “зелених” енергетичних товарів, зокрема бойлерів, електричних машин та будівель. У структурі виробництва електроенергії зростає частка відновлюваної енергетики. З 2003 по 2013 р. вона зросла з 15 до 20,7 %.

Вугільна галузь. Основним видом палива в Китаї є вугілля. Потреби в цьому виді палива фактично задовольняються власними ресурсами. За обсягами запасів вугілля країна посідає 3-тє місце у світі. Наявність значних запасів вугілля вплинула на енергетичну політику країни. Із самого початку заснування КНР керівництво країни основні зусилля зосереджувало на розвитку саме вугільної галузі. З її розвитком уряд пов’язував енергетичну безпеку країни. Енергетична політика не змінилась і з початком економічних

реформ. В умовах відсутності золотовалютних резервів Китай фактично не мав можливості імпортувати інші енергоносії. Крім того, програма модернізації передусім промисловості країни передбачала здійснення технічного переоснащення промисловості. Уряд не міг собі дозволити витратити незначні валютні резерви на закупівлю сучасного обладнання. З 1981 по 2013 р. видобування вугілля в Китаї зросло у 5,8 разу — з 616,5 до 3577 млн т.

Важливим чинником політики активної підтримки вугільної промисловості також стала і ціна на енергоносії. Порівняно з іншими енергоносіями ціна на вугілля була більш конкурентною. Крім того, з огляду на те, що більшість вугільних шахт в Китаї перебуває в державній власності, керівництво країни має можливість контролювати рівень цін на вугілля і стримувати різкі коливання цін, що позитивно впливає на формування цінового ланцюга на інші товари, передусім промислові.

Завдяки вугільній промисловості Китай фактично вийшов на рівень самозабезпеченості енергетичними ресурсами. Водночас активна експлуатація вугільних ресурсів завдала нищівного удару по довкіллю та екології країни. За даними органів екологічної безпеки у Північному Китаї третина року стан атмосфери оцінюється як критичний та шкідливий для здоров'я. Вартість деградації довкілля та виснаження ресурсів за останні 10 років становить 10 % ВВП, забруднення повітря відповідно — 6,5, забруднення води — 2,1, деградації ґрунту — 1,1 %. Однак китайське керівництво не відмовляється від обмеження видобутку вугілля.

За прогнозами Національної енергетичної адміністрації у 2015 р. Китай мав споживати 4—4,2 млрд т умовного вугільного палива. Вугілля становить 70 % первинного споживання енергії у країні. До 2025—2027 рр. планується збільшити обсяги його видобування до 5,1 млн т на рік.

Газова галузь. Згідно з прогнозами, Китай володіє значними покладами газу, однак більшість із них залишаються непідтвердженими, попередні розрахунки свідчать про високу вартість видобутку газу на цій території. Якщо Китай покладатиметься виключно на внутрішнє виробництво газу, то з урахуванням наявних умов таке виробництво є недостатнім, а собівартість видобутку значно зростає, що зумовить зростання вартості газу і відповідно — зростання вартості виробництва в Китаї. За умови зростання вартості виробництва Китай втрачатиме цінові конкурентні переваги, які тривалий час забезпечують конкурентоспроможність китайських товарів на зовнішніх ринках. Тому Уряд Китаю намагається розвивати внутрішнє виробництво газу таким чином, щоб собівартість видобутого газу залишалась на конкурентному рівні відповідно до світових цін на газ. З 2008 по 2013 р. виробництво газу в країні зросло на 45 %, з 80 до 116 млрд м³, що вивело Китай на 6-те місце у світі за обсягом виробництва газу. Водночас активно нарощуються обсяги імпорту газу. В 2013 р. Китай посів 3-тє місце у світі за обсягом імпорту після Японії та Південної Кореї, імпортувавши 52,9 млрд м³ газу, 85 % якого надійшло з Австралії, Індонезії, Малайзії та Катару. До 2020 р. уряд планує збільшити обсяги споживання газу і довес-

ти його частку в структурі споживання до 10 %. Таким чином, у найближчі роки Китай збільшуватиме обсяг імпорту газу.

Нафтова галузь. За обсягом споживання енергоресурсів у Китаї нафта посідає 2-ге місце. На початку економічних реформ країна активно експортувала нафту, попри те, що обсяги власного виробництва не були зайвими, навіть щоб задовольняти власні потреби. Однак китайське керівництво свідомо вдалось до політики обмеження внутрішнього споживання нафти та її експорту, це дало змогу забезпечити країну конче необхідними валютними ресурсами. Завдяки виручці від експорту нафти китайські нафтовики почали імпортувати сучасні бурові установки, сейсмічну апаратуру та інше обладнання, що істотно розширювало технічні можливості галузі.

До 1993 р. національна нафтова промисловість перестала встигати за потребами економіки, що зростала. Перед урядом КНР постала задача покриття дефіциту енергетичних ресурсів за рахунок імпорту. На економічну дипломатію було покладено практичне вирішення цього завдання. Для реалізації стратегії зростання імпорту газу уряд створює спеціалізовані державні корпорації, діяльність яких спрямована на розвідку, видобування та імпорт нафти з інших країн. Зокрема були створені Китайська національна нафтогазова корпорація (CNPC), Китайська нафтохімічна корпорація (Sinopec), Китайська національна компанія з експлуатації морських нафтових ресурсів (CNOOC).

Наступним кроком у кінці 1990-х років стала кардинальна реструктуризація цих національних корпорацій, щоб зробити їх більш сучасними, технологічно просунутими і більш незалежними. Незабаром усі три компанії здійснили IPO на міжнародних ринках і перейшли в часткову власність акціонерів з різних країн. Публічна дочірня компанія CNPC отримала нову назву — PetroChina, а Sinopec і CNOOC використовували для своїх публічних дочірніх компаній наявні назви.

У 1990-х роках почалася експансія китайської нафтової індустрії. Перші кроки Китаю за кордоном були обережні, спочатку в Канаді, потім в Таїланді, Папуа — Новій Гвінеї та Індонезії. У середині 1990-х років CNPC придбала фактично занедбане родовище нафти в Перу. Однак ці проекти були незначними — потрібен був час для набуття досвіду і технологій.

Новостворені компанії помітно активізували свою діяльність на зовнішніх ринках після світової фінансової кризи 2008—2009 рр., якщо видобуток нафти в Китаї зріс тільки на 11,5 %, то імпорт на 60,5 %.

Ядерна енергетика. Ядерна енергетика в Китаї перебуває в зародковому стані. За даними Асоціації ядерної енергетики КНР, сьогодні галузь дає 2,11 % всієї енергії, що виробляється в країні. Виробничі потужності ядерної енергетики становлять 1,19 % від загального обсягу енергогенерувальних виробничих потужностей країни. Після катастрофи на атомній станції Фукусіма, китайське керівництво припинило будівництво нових ядерних реакторів. Однак поступово погляди керівництва країни на майбутнє ядерної енергетики змінюються. Китайські лідери визнають обмеженість використання викопних енергоносіїв і все більше схиляються до розширення

використання ядерної енергетики. Китайські фахівці вважають, що ідеальним було б збільшити до 10 % частку ядерної енергетики. Однак, на думку співробітника Китайської інженерної академії Є. Цічжєня, Китай ще має пройти довгий шлях до поставленої мети.

Перспективи розвитку енергетичної галузі Китаю. На тлі інтенсифікації процесів індустріалізації та урбанізації посилюється попит на енергію. Завдяки цим чинникам Китай став найбільшим виробником та споживачем енергії у світі. Амбіційні плани урядовців щодо перетворення Китаю на найбільшу економіку світу, а також екологічні проблеми, пов'язані з використанням вугілля як основного виду палива, передбачають кардинальні зміни в енергетичній політиці країни. Головуючи на зустрічі Центральної провідної групи з фінансових та економічних питань, Президент Китаю Сі Цзіньпін виступив із промовою щодо необхідності в країні енергетичної революції. Суть представлених пропозицій:

— змінити чинну практику споживання енергії, приборкати ірраціональне використання енергії та здійснювати суцільний контроль за споживанням енергії в країні;

— диверсифікувати джерела постачання енергії, запровадити таку енергетичну систему, що включає чисту енергетику, зі зменшенням використання вугілля, ядерну енергетику, нову енергетику та відновлювану енергетику;

— запровадження інноваційних енергетичних технологій, що сприятимуть перетворенню енергетичної галузі на двигун економічного зростання. Мета технологічної революції — збільшення частки зелених та низьковуглецевих енергетичних ресурсів;

— прискорення розвитку енергетичної системи країни. Енергетична продукція має розглядатись як звичайний товар. Створення конкурентного ринку, який відіграватиме визначальну роль в установленні ціни на енергію;

— всебічна міжнародна співпраця задля забезпечення енергетичної безпеки Китаю. Міжнародні ресурси мають повною мірою застосовуватись у виробництві енергії;

— зменшення обсягу споживання енергії в 2015 р. на 16 % порівняно з 2010 р. Протягом 2011—2013 рр. таке зменшення становило 9,03 % (54 % від запланованого).

Механізм фінансування закордонних та інфраструктурних проектів

Стратегії “глобалізації” та “йти назовні” Китаю визначали такі основні напрями: інтенсифікація співпраці з розробки ресурсів за кордоном, розширення практики контрактної співпраці в рамках технологічних проектів, збільшення закордонних інвестицій, створення транспортних коридорів, розвиток логістики та морських перевезень.

Безпосереднім втіленням стратегії глобалізації стала стратегія виходу на зовнішні енергетичні ринки. Реалізувати цю стратегію було вирішено через китайські енергетичні компанії (далі КЕК), зокрема CNPC, PetroChina та SINOOC. Фінансову підтримку КНК забезпечували визначені урядом

банки, передусім Банк розвитку Китаю (БРК), Експортно-імпортний банк Китаю та Банк Китаю (табл. 1).

Таблиця 1. Результати діяльності БРК та ЕІБК за 2009 рік, млрд дол. США*

Банк	Вартість активів	Кредитний баланс	Чистий дохід	Частка непрацюючих кредитів, %
БРК	4541	3708	32	0,94
ЕІБК	792	592	2	1,1

* За даними Банку розвитку Китаю (www.cdb.com.cn/English/Index.asp) та Експортно-імпортного банку Китаю (www.eximbank.gov.cn).

Для фінансування закордонних енергетичних проектів Уряд Китаю дозволив використовувати валютні резерви, які перебувають у віданні Державного управління з валютного контролю. Управління валютними резервами здійснює Інвестиційна компанія Китаю (ІКК).

Уряд охоче підтримував ідею купівлі енергетичних та сировинних іноземних компаній, оскільки, придбавши частку капіталу такої компанії, Китай фактично отримував безперешкодний доступ до енергетичних та сировинних ринків.

Енергетично забезпечені кредити. Розгортання світової фінансової кризи супроводжувалося зниженням цін на нафту (зі 147 дол. США за барель у липні 2008 р. до менш ніж 40 дол. США) та обмеженням можливостей для нафто-газових компаній в отриманні кредитів. Останні фактично опинились в умовах “боротьби” за інвестиції, ресурси для рефінансування короткострокових боргів. Китай фактично отримав можливість купувати нафту та газ на вигідних умовах під гарантоване забезпечення поставок цих енергоносіїв, так звані енергетично забезпечені кредити (ЕЗК).

Світова фінансова криза 2008—2009 рр. кардинально вплинула на енергетичні потоки та діяльність енергетичних компаній провідних гравців цього ринку. Свого часу РФ купувала у Туркменістану 42—50 млрд м³ газу на рік. Однак 8 квітня 2009 р. “Газпром” раптово подав вимогу “Туркменгазу” скоротити поставки газу на 90 %. Таке рішення призвело до скорочення валютних доходів Туркменістану до 1 млрд дол. на місяць. Уряд Туркменістану терміново почав переговори з Китаєм про постачання газу в цю країну. Вже через два місяці сторони домовились про постачання 40 млрд м³ на рік. Газ мав надходити з нового родовища Південний Елотен, на розробку якого Китай виділив позику на суму 4 млрд дол. США. У 2011 р. Китай надає нову позику Туркменістану на продовження розробки нового родовища газу.

На тлі світової фінансової скрути китайські банки виглядали досить ліквідними, тому активно почали фінансувати енергетичні проекти під гарантовані поставки газу та нафти китайським енергетичним компаніям, за яку ті розраховувалися з китайськими банками. Пізніше така практика фінансування енергетичних проектів отримує назву “нафту/газ за кредит”.

БРК протягом 2009—2010 рр. надав нафтовим компаніям РФ, Бразилії, Венесуелі, Туркменістану та Еквадору кредити загальним обсягом 65 млрд дол. США. (табл. 2). Єдиною позицією без участі БРК була позиція, надана китайською PetroChina еквадорській PetroEcuador як передплата за постачання 96 тис. барелів нафти щоденно протягом двох років.

Таблиця 2. Енергетичні кредити БРК, 2005—2010 роки*

Рік	Країна	Позичальник	Обсяг, млрд дол. США	Термін, роки
2005	РФ	Роснефть	6*	6
2008	Венесуела	BANDES	4	3
2009	РФ	Роснефть	15	20
2009	РФ	Транснефть	10	20
2009	Бразилія	Petrobras	10	10
2009	Венесуела	BANDES	4	3
2009	Туркменістан	Туркменгаз	4	—
2010	Венесуела	BANDES	20,6	10
2010	Еквадор	Мінфін	1	4

* За даними Банку розвитку Китаю [Ел. ресурс]. — Режим доступу: <http://www.cdb.com.cn/English/Index.asp>.

Практика надання ЕЗК Банком розвитку Китаю передбачає високий рівень співпраці між урядом, бізнесом та БРК. Завдяки співробітництву уряду, КЕК та БРК Китай досягає важливої для себе цілі — забезпечення надходжень нафти і газу та диверсифікації валютних резервів країни (табл. 3).

Таблиця 3. Обсяги постачання нафти за рахунок ЕЗК у 2010—2014 роках, тис. барелів на добу*

Країна	2010	2011	2012	2013	2014
РФ (2005)	180				
РФ (2009)		300	300	300	300
Венесуела (2008)	100				
Венесуела (2009)	107—153	107—153	107—153		
Венесуела (2010)	200	250	300	300	300
Бразилія	150	200	200	200	200
Еквадор	36	36	36	36	36
Разом	773—819	893—939	943—989	836	700

* За даними Банку розвитку Китаю [Ел. ресурс]. — Режим доступу: <http://www.cdb.com.cn/English/Index.asp>.

Участь БРК у фінансуванні КЕК не означає, що цей банк виступає донором, навпаки, БРК здійснює фінансування на комерційних засадах з метою отримання прибутку та розширення міжнародної діяльності банку. Китайські енергетичні компанії мають можливість здійснювати розвідку та видобування енергоресурсів за кордоном та використовувати свої активи та робочу силу за кордоном.

У своїй діяльності БРК фокусується на отриманні позитивного показника норми прибутку, тому процентна ставка за кредитом є ринковою. При розрахунку рівня ставки БРК бере за основу London Interbank Offered Rate (LIBOR), однак процентний спред може бути нижчим від рівня західних банків.

Розвиваючи партнерські стосунки з іноземними фінансовими установами, БРК таким чином підтримує посилення міжнародної приступності китайських енергетичних компаній. Так, через співпрацю в рамках банківського союзу ШОС, БРК сприяв участі китайських компаній в енергетичних та інфраструктурних проектах у країнах — членах цих організацій. Підписавши угоду з австралійським банком ANZ Bank, БРК суттєво розширив свою присутність в Австралії, зокрема банк фінансував низку проектів з купівлі австралійських гірничих компаній. Підписання Меморандуму про взаєморозуміння з ANZ Bank дозволило БРК виступати агентом урядів Австралії, Нової Зеландії та інших країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону.

Керівництво БРК з самого початку надавало важливого значення формуванню механізму залучення ресурсів на ринкових засадах. Особливістю практики залучення капіталу БРК є те, що банк більшу частину своїх коштів отримує через розміщення власних облігацій (табл. 4). Іншими джерелами ресурсів є державні позики, клієнтські депозити та субординований борг. Згідно з процентною політикою НБК китайські банки можуть заробляти процентну маржу в межах різниці між максимальною ставкою за депозитами та мінімальною за кредитами, які визначаються НБК. Залучення коштів через розміщення облігацій вимагає від БРК більшого професіоналізму щодо управління коштами.

Таблиця 4. Джерела формування капіталу БРК у 2009 році*

Джерело	Обсяг, млн юанів	Частка, %
Облігації	3 188 397	76,62
Субординований борг	79 638	1,92
Кредити уряду та інших фінустанов	264 637	6,36
Клієнтські депозити	547 345	13,15
Інші джерела	81 128	1,95
Разом	4 116 145	100,00

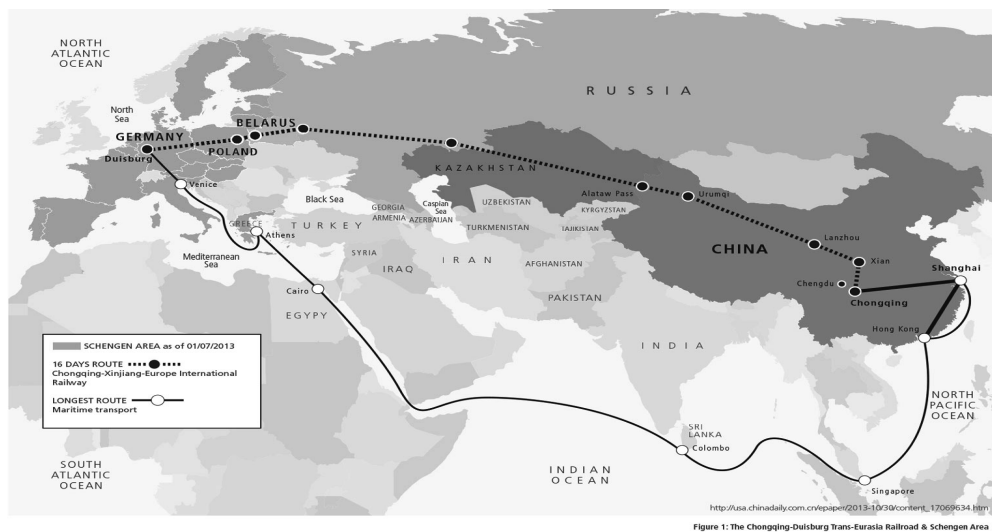
* За даними Банку розвитку Китаю (www.cdb.com.cn/English/Index.asp) та Експортно-імпортного банку Китаю (www.eximbank.gov.cn).

БРК відіграє важливу роль у фінансуванні інфраструктури для транспортування енергоносіїв. Зокрема БРК профінансував будівництво нафтопроводу Атасу (Китай) — Аланьшанькоу (Казахстан) на суму 8,1 млрд дол. США, який почав свою діяльність у 2006 р. У 2013 р. пропускну здатність нафтопроводу розширили до 20 млн т на рік. У 2007 р. БРК також брав участь у синдикованому фінансуванні будівництва газопроводу з Туркменістану через Узбекистан, Казахстан до Китаю, надавши 8,1 млрд дол. США із загального обсягу фінансування 11 млрд дол. Потужність газопроводу — 40 млрд м³ газу на рік. Крім того, у 2010 р. Китай надав кредит обсягом 2,4 млрд дол. США уряду М'янми на будівництво газопроводу із М'янми до провінції Юньнань.

Важливою подією 2014 р. стало підписання у травні цього року китайською державною нафтогазовою компанією CNPC контракту на закупівлю російського газу з концерном “Газпром”. Переговори тривали близько десяти років, однак щодо ціни поставок сторонам вдалося домовитися тільки під час офіційного візиту президента Росії Володимира Путіна в Китай. Контракт, підписаний “Газпром” і CNPC, передбачає постачання китайським споживачам 38 млрд м³ газу щорічно протягом 30 років. Загальна ціна угоди має скласти 400 млрд дол. США. Постачання російського газу згідно з контрактом може розпочатися через 4-6 років. Для цього ще потрібно побудувати газопровід, який вже отримав назву “Сила Сибіру”. Водночас досі не відома ціна, за якою “Газпром” буде постачати газ у Китай. Формально, з урахуванням загальної вартості контракту, терміну його дії та потужності майбутнього трубопроводу, як вважають фахівці енергетичного ринку, тисяча кубометрів газу обійдеться Китаю приблизно у 350 доларів. Поставки російського газу в Китай передбачають будівництво газопроводу від Чаяндінського родовища в Якутії до Владивостока, а в районі Благовіщенська передбачається побудувати рукав для поставок у Китай. За цим маршрутом обсяг експорту російського газу може скласти 38 млрд м³ на рік, що істотно нижче за обсяги, що закуповуються ЄС. На рівень 38 млрд м³ РФ може вийти тільки у 2030 р.

Транспортні коридори. Посилення економічної могутності Китаю у світі поставило нові виклики перед урядом, зокрема необхідність закріплення на закордонних ринках, що стало навіть складнішим завданням, ніж вихід на закордонні ринки. Сам вихід Китаю на закордонні ринки був не простим. Однією з таких проблем є доставка товарів за кордон. Китай вдається до будь-яких способів доставки товарів в інші країни, передусім морськими шляхами, а також залізницею. Доставка товарів в інші країни зумовлює зростання кінцевої вартості китайських товарів, що ускладнює їх продаж на закордонних ринках. Крім того, додаткові витрати виникають під час розвантаження товарів, їх зберігання та кінцевої доставки до споживача. Іноді витрати, пов'язані з логістикою, перевищують вартість самої доставки товарів в іншу країну. За таких умов Китай опинився перед загрозою втрати завойованих ринків. Задля розв'язання проблеми транспортування та логістики уряд Китаю ухвалив низку постанов щодо участі в будівництві

транскордонних шляхів. Китай також бере участь у розвитку транспортної інфраструктури інших країн. Наймасштабнішим проектом останніх років є будівництво залізниці Транс-Євразія від міста Чунцин на південному заході Китаю до Дуйсбурга (Німеччина). Запущене в експлуатацію в 2011 р. спільне підприємство з Німеччиною, Китаєм, Казахстаном, РФ має 11 179 км залізничної колії через шість країн, включаючи Білорусь і Польщу (рис. 1).



TRANS-EURASIA RAILROAD
The 11,179-kilometre rail line is the most important connection to Europe. Launched in 2011 by a joint venture with Germany, China, Kazakhstan, and Russia, the rail goes from the city of Chongqing in southwestern China to Duisburg, Germany.

SCHENGEN AREA
It is an area without internal borders, within which citizens, many non-EU nationals, business people and tourists can freely circulate without being subjected to border checks. Since 1985, it has gradually grown and encompasses today almost all EU States and a few associated non-EU countries.
http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/index_en.htm

Figure 1: The Chongqing-Duisburg Trans-Eurasia Railroad & Schengen Area

Рис. 1. Маршрут залізниці Транс-Євразія

Китай є найбільшим бенефіціаром цієї вантажної залізничної мережі, він відправив з 2011 р. в Європу товарів на 2,5 млрд дол. США. Вигоди від новоствореної залізниці отримують і європейські країни. Якщо раніше доставка машин європейських виробників тривала два місяці, то сьогодні терміни скоротилася вдвічі.

Згідно зі стратегією посилення присутності на закордонних ринках Китаю також почав реалізовувати інфраструктурні проекти в Європі з метою поєднання регіонів економічно слабшої Центральної та Східної Європи. У грудні 2014 р. Китай і Сербія відкрили перший в історії 1500-метровий міст через Дунай, будівництво якого профінансував БРК, побудували китайські компанії. Це скоротило час перетину Дунаю до 10 хвилин. Китай також здійснює будівництво ТЕС в м. Станарі в Боснії (вартість 1,7 млрд дол. США) та автомагістралі Бар — Боляри, що поєднає Чорногорію та Сербію (984 млн дол. США).

В останні роки Китай просуває ідею створення Економічного поясу вздовж історичного маршруту Шовкового шляху — від прибережної зони Китаю через Середню Азію на Близький Схід і в Європу. Крім цього, керівництво активно пропагує ідею створення Морського Шовкового шляху — з півдня Китаю, через країни Південно-Східної Азії, Шрі-Ланки, повз Індію й далі в Європу.

Економічний пояс Шовкового шляху в Китаї розглядають як частину цивілізаційного завдання держави — “відкриття самого себе”. Він націлений на вирішення трьох завдань: стимулювання розвитку західних районів Китаю, зміцнення торговельних відносин і економічної співпраці між центральними і західними районами Китаю і країнами Центральної, Південної та Західної Азії, а також європейськими країнами.

За фінансової підтримки БРК, урядів Таїланду й Лаосу, а також Азійського банку розвитку, у 2008 р. було запущено першу залізничну магістраль протяжністю 1900 км, яка з’єднала м. Куньмін провінції Юньнань зі столицею Таїланду. Залізниця також проходить через територію Лаосу. Крім того, ця магістраль має східне відгалуження, що поєднує В’єтнам з Камбоджею та південне, що поєднує Бангкок із Сінгапуром.

Перебуваючи з візитом в Індонезії у вересні 2013 р., голова КНР запропонував створити більш тісно згуртовану спільноту Китай — АСЕАН для розбудови Морського Шовкового шляху 21-го століття та розвитку морського співробітництва. У своєму виступі в індонезійському парламенті Сі Цзіньпін також запропонував створити Азіатський банк інфраструктурних інвестицій (Asian Infrastructure Investment Bank, АІІВ) для фінансування будівництва та розвитку регіональної інфраструктури та економічної інтеграції.

У грудні 2013 р. голова КНР на щорічній Центральній економічній робочій конференції закликав до стратегічного планування ініціативи “Пояси й дороги” з метою сприяння взаємозв’язку інфраструктури та розбудови об’єднання спільних інтересів.

У березні 2014 р. прем’єр-міністр Кітчу Лі Кецянь в урядовому звіті підкреслив необхідність прискорення реалізації проекту “Пояси й дороги”. У доповіді також йшлося про збалансований розвиток економічних коридорів Бангладеш — Китай — Індія — М’янма та Китай — Пакистан.

У травні 2014 р. перша черга логістичного терміналу, спільно збудованого Китаєм і Казахстаном, була введена в експлуатацію в порту Ляньюньган на сході Китаю в провінції Цзянсу. Термінал із загальним обсягом інвестицій 606 млн юанів (98 млн дол.) розглядається як платформа для товарів з країн Центральної Азії за кордон і стимулом для будівництва Економічного поясу Шовкового шляху.

У жовтні 2014 р. 21 азіатська країна, які бажають приєднатися до Азійського банку розвитку інфраструктури (АІІВ): Бангладеш, Бруней, Камбоджа, Китай, Індія, Казахстан, Кувейт, Лаос, Малайзія, Монголія, М’янма, Непал, Оман, Пакистан, Філіппіни, Катар, Сінгапур, Шрі-Ланка, Таїланд,

Узбекистан і В'єтнам підписали з засновниками цього банку Меморандум про взаєморозуміння з питання створення АПВ. За погодженням, Пекін стане містом для штаб-квартири АПВ. Очікується, що АПВ буде офіційно створений до кінця 2015 р.

У листопаді 2014 р. Сі Цзіньпін заявив, що Китай прискорить будівництво проекту “Пояси й дороги” і зміцнюватиме співпрацю з країнами, які беруть участь у його реалізації. На 8-й нараді Центральної групи з фінансових та економічних питань, він оголосив, що Китай внесе 40 млрд дол. США у створення Фонду з будівництва Шовкового шляху. Під час зустрічі об'єднання країн АТЕС у Пекіні Сі Цзіньпін оголосив, що фонд буде використовувати кошти для забезпечення інвестиційної та фінансової підтримки проектів, спрямованих на розвиток інфраструктури, забезпечення ресурсами, промислове співробітництво й інші проекти, що пов'язують країни вздовж проекту “Пояси і дороги”.

Немає сумніву, що керівництво країни покладає великі надії на майбутні перспективи та вигоди від реалізації проекту “Пояси та дороги”. Китайське керівництво прагне якомога скоріше закріпитись на європейському континенті та створити передуми для більш активної участі в першу чергу в економічному розвитку ЄС.

Висновки

1. Енергетична стратегія Китаю заснована на принципі “опора на власні” сили. Китай володіє лише одним видом енергоносіїв у достатніх обсягах, щоб забезпечити основні енергопотреби країни. Відповідно всі зусилля уряд спрямовував на розвиток вугільної галузі як основи енергетичної безпеки країни. Хоча експлуатація вугільних копалин та подальше використання вугілля як основного палива завдали значної шкоди довкіллю, проте Китай зміг уникнути негативного впливу цінних коливань, залежності від інших країн та проблем із постачанням імпортованих енергоносіїв.

2. Протягом останніх років Китай дещо змінює власну енергетичну стратегію у напрямі збільшення імпорту інших енергоносіїв, зокрема газу та нафти. Однак на відміну від більшості імпортерів нафти та газу, Китай реалізує стратегію зміцнення своєї присутності в країнах-експортерах шляхом купівлі місцевих енергетичних компаній, будівництва газо- та нафтопроводів, експорту власних технологій та робочої сили. Така стратегія дозволяє Китаю контролювати поставки енергоносіїв та їх ціну.

3. Посилення присутності на іноземних енергетичних ринках Китай також реалізує і через відродження Економічного поясу Шовкого шляху та будівництво Морського Шовкового шляху 21-го століття, що матиме безпосередній вплив на геополітичні процеси в регіоні Євразія.

Перспективи участі України в китайських енергетичних та інфраструктурних проектах

Співпраця у галузі енергетики. Наприкінці 2013 р. сторони підписали низку угод, спрямованих на активізацію економічної співпраці між Україною та Китаєм, включаючи інфраструктурні та енергетичні проекти. Одна

з них — угода про надання Китаєм Україні кредиту на суму 3,6 млрд дол. США на будівництво заводів з газифікації вугілля.

Цей проект є досить перспективним з огляду на те, що він зорієнтований на вирішення енергетичних проблем в Україні. Відомо, що залежність України від імпортних носіїв, передусім російського газу, призвела до того, що Україна змушена була купувати газ за найвищою ціною у світі. Останнім часом Кабінет Міністрів досяг певних результатів завдяки енергоощадним технологіям та диверсифікації джерел постачання газу, зокрема через його реверс із європейських країн. Однак сьогодні не можна говорити про те, що газове питання вирішено, є ще багато складних проблем, які потрібно вирішити, щоб забезпечити стале енергопостачання на вигідних для країни умовах.

Україна і Китай мають однакові енергетичні проблеми, обидві країни мають значні поклади вугілля й обмежений обсяг розвіданих газових та нафтових родовищ. Одним із напрямів заміни газу на альтернативне паливе може бути використання технологій газифікації вугілля. Китай за роки реформ досяг значних успіхів у цій сфері. Активне споживання вугілля в Китаї завдало значної шкоди довкіллю. Загострення екологічних проблем примусило уряд запроваджувати нові екологічно чисті технології у процесі газифікації вугілля. Сьогодні країна витрачає значні кошти для порятунку довкілля. Водночас уряд країни просуває ідею “зеленого розвитку” через запровадження “зелених технологій”.

У рамках угоди про надання Україні кредитів передбачалося кредитування будівництва заводів з газифікації вугілля обсягом 3,5 млрд дол. США. Враховуючи складну ситуацію в Україні із газопостачанням, а також наявність у Китаю досвіду та відповідних технологій з газифікації вугілля, можна зробити висновок, що кредит на будівництво таких заводів є потенційним напрямом співпраці між Україною та Китаєм. Будівництво таких заводів дозволить зменшити потребу в імпорті російського газу. Крім того, реалізація цього проекту створить нові робочі місця в регіонах розташування вугільних копалин, передусім у Донецькій та Луганській областях. Однак, перш ніж ухвалити рішення про імпорту китайських технологій варто провести ретельну експертизу передусім на відповідність цих технологій міжнародним екологічним стандартам.

Оскільки Україна не має значних покладів газу та нафти, то вона не цікавить Китай як об’єкт інвестицій у місцеві енергетичні компанії задля спільної експлуатації місцевих родовищ газу та нафти з метою подальшого постачання цих енергоносіїв у Китай.

Співпраця у галузі розвитку інфраструктури. Попри те, що Україна поки що не брала участь у будівництві Шовкових шляхів, проте Уряд Китаю має плани розширювати стосунки з Україною з метою посилення своєї присутності в нашій країні. Більше того, Китай та Україна підписали угоду про дружбу та співробітництво, а також декларацію про стратегічне партнерство, що свідчить про наявність зацікавленості сторін у розвитку співпраці.

Слід зазначити, що Україна потребує сучасної портової інфраструктури, оскільки наявність морських портів в Україні є важливим напрямом розширення торгових шляхів. Україна має вигідне географічне положення, тому вона може слугувати транзитним портом для морських суден інших країн. Будівництво глибоководного порту за участю китайських партнерів варто розглядати тільки як можливість розширення морських шляхів для українських суден та потенційних маршрутів перевезення українських товарів в інші країни світу. Ще одним напрямом співпраці між Україною та Китаєм у будівництві глибоководного порту може бути перспектива будівництва альтернативного морського Шовкового шляху через Україну.

Іншим інфраструктурним проектом щодо якого сторони дійшли згоди, є будівництво швидкісної залізничної гілки Бориспіль — Київ, яка має з'єднати аеропорт Бориспіль зі столицею. Кредит на фінансування проекту в обсязі 372 млн дол. США виділив Експортно-імпорتنний банк Китаю.

Китай сьогодні є другою економікою, і світове співтовариство погоджується з тим фактом, що незабаром Китай стане найбільшою економікою світу. Успіхи в економічному розвитку зміцнили могутність Китаю, що зумовило посилення його участі у світових як економічних, так і політичних проектах. Економічні стосунки між Україною та Китаєм в основному мають товарообмінний характер з більшою участю китайської сторони. Пасивність, непослідовність та відсутність чітких орієнтирів співпраці України з Китаєм призвели до того, що Україна фактично не бере участі в інфраструктурних та енергетичних транскордонних проектах Китаю. Подальша така практика тільки посилюватиме ізолюваність України від глобальних економічних процесів.

Уряди обох країн прагнуть, щоб китайсько-українська співпраця мала конкретні результати, щоб громадяни Китаю й України відчули реальні результати спільної роботи. Є взаємна прихильність, взаємна готовність продовжувати ту співпрацю, яка є. За словами попереднього посла КНР в Україні Чжана Сіюня, Китай готовий і надалі зміцнювати дружбу з Україною: “Будемо дружити, співпрацювати, проводити спільну роботу з українським урядом, українським народом, з українським бізнесом”.

Також сторони обговорили пропозицію КНР про активну участь України у спільній реалізації економічного поясу Великого шовкового шляху, про що підписаний відповідний протокол Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та переданий Міністерству комерції КНР. Цей документ дасть змогу визначити формат участі України в реалізації різних проектів і активізувати торговельно-економічне та інвестиційне партнерство між Україною і Китаєм

Крім того, на засіданнях підкомісії планується обговорити питання співпраці двох країн в енергетичній, інфраструктурній галузях і питання розвитку високих технологій. Чжан Сіюнь при цьому підкреслив, що Уряд Китаю залишається прихильником дружби й активного співробітництва з Україною. Також дипломат зазначив, що в рамках проекту економічного

поєсу Великого шовкового шляху прогнозується, що інвестиції Китаю становитимуть близько 50 млрд дол. США. Усього в найближчі п'ять років Китай запланував інвестиції на суму близько 500 млрд дол. США в економіку інших країн світу. За його словами, китайська економіка переходить від кількісного до якісного розвитку.

У цілому, українська та китайська сторони погодилися, що 2015 р. має стати роком серйозної роботи в розвитку політичного діалогу та активізації торговельно-економічного й інвестиційного співробітництва. Як заявив постійний представник КНР у Радбезі ООН Лю Цзеї, Китай завжди поважав суверенітет України. На цьому лідери ЄС і Китаю також наголосили під час XVII саміту ЄС — Китай у Брюсселі. Євросоюз і Китай підтримують територіальну цілісність і суверенітет України. За словами президента Європейської ради Дональда Туска, вони зосередили увагу на сусідах, особливо на Україні. “Важливо ще раз підтвердити, що конфлікт на Сході України може бути вирішений лише мирними засобами, шляхом повного дотримання міжнародного права, особливо суверенітету, територіальної цілісності й незалежності України”, — підкреслив він. У свою чергу, прем'єр Держради КНР Лі Кецянь нагадав, що Китай і Європа були учасниками розбудови міжнародного порядку після закінчення Другої світової війни. “Ми повинні твердо підтримувати принципи Статуту ООН і забезпечувати мир та стабільність у світі”, — наголосив глава уряду КНР.

У зв'язку з такою позицією Китай і ЄС заявляють про свою готовність допомагати Україні у проведенні реформ. “Стабільна й успішна Україна в інтересах Китаю і ЄС. Ми зацікавлені допомогти у проведенні реформ і в розвитку”, — заявив Дональд Туск за підсумками саміту ЄС — Китай.

Україна для КНР є важливим партнером, оскільки, крім агропромислового, має значний науково-технологічний потенціал у деяких сферах, цікавих китайській стороні. Також є коридором між Заходом і Сходом. За словами Посла Китаю в Україні, Китай приєднав Україну до процесу створення єдиної системи інфраструктурних і торгових шляхів у Євразії, яка має об'єднати східну та західну частини континенту і стати аналогом Великого шовкового шляху XXI ст.

Надійшла до редакції 24.11.2015

Oleh Oliynyk. *Mechanism of Financing of Foreign Energy and Infrastructure Projects of China*

The China's energy policy, the state of the energy sector, the main directions and priorities of its development were analyzed. The nature and methods of inculcation of a strategy of energy security of this country was disclosed. The mechanism of financing of foreign energy and infrastructure projects was studied. The impact of the development of transport corridors for the extension of China's exports of technology, labor and goods was proved. The activities of Chinese state-owned banks in the implementation of cross-border energy and infrastructure projects. According to the results of the study the findings and recommendations to increase cooperation between Ukraine and China in the framework of the strategy of cross-border investment in energy and infrastructure projects were presented.

Олег Олійник. *Механизмы финансирования зарубежных энергетических и инфраструктурных проектов Китая и возможности их использования в Украине*

Проанализированы энергетическая политика Китая, состояние энергетической отрасли, основные направления и приоритеты ее развития, а также раскрыта суть и способы реализации стратегии энергетической безопасности этой страны. Исследован механизм финансирования зарубежных энергетических и инфраструктурных проектов. Доказано влияние развития транспортных коридоров на расширение китайского экспорта технологий, рабочей силы и товаров. Раскрыта деятельность китайских государственных банков в реализации иностранных энергетических и инфраструктурных проектов. По результатам исследования были представлены выводы и даны рекомендации по расширению сотрудничества между Украиной и Китаем в рамках стратегии зарубежных инвестиций в энергетические и инфраструктурные проекты.