

В. Слатвінська,
аспірантка кафедри господарського права і процесу
Національного університету «Одеська юридична академія»

МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ УКРАЇНИ АБО ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ E-40 ДЛЯ УКРАЇНИ ШЛЯХОМ ОБ'ЄДНАННЯ ЧОРНОГО Й БАЛТІЙСЬКОГО МОРІВ

Транспортне законодавство є комплексним та містить норми різної галузевої належності. При цьому більшість суспільних відносин за участі транспорту регулюється масивом нормативно-правових актів. Враховуючи різноманітність і специфічність суспільних відносин у транспортній сфері, а також відсутність єдиного методу їх правового регулювання, в науці пропонується розроблення базового нормативного акту транспортної сфери – Основ транспортного законодавства або Транспортного кодексу, яким аргументується прийняття транспортних кодексів на автомобільному, внутрішньому водному, залізничному транспорті. Проте із зазначеного очевидно, що наявний масив суспільних відносин, які реалізуються в транспортній сфері, значно випередив наявну нормативно-правову базу. Тобто генезис суспільних правовідносин на транспорті (залізничному, автомобільному, повітряному, водному) є прогресивнішим за процес законодавчих змін. У зв'язку з цим автор підкреслює, що сутність суспільних відносин на транспорті має корелювати зі змістом закріплених правових норм. В цьому випадку можна розглядати кілька напрямів: Захід – Схід, де Україна немає водних шляхів, та Південь – Північ, де вони є. Хоча Захід – Схід представляє собою найбільш перспективний напрям, для України він став «неприйнятним» в силу відомих причин.

Геополітичне розташування України унікальне, завдяки якому вона цілком

могла б брати участь у товарообігу ЄС із Китаєм. У рамках цієї ініціативи розбудовується наймасштабніший транспортно-логістичний проект XXI ст., який поєднає Китай та країни Західної Європи. Наразі превалювання зовнішніх факторів свідчить про нездатність законодавчих ініціатив відповідати викликам. У переважній більшості тотальності провалу транспортного законодавства щодо внутрішніх водних шляхів для країни має стати більш зважене прийняття чи скасування законодавчих змін.

Наразі розгляд нової інфраструктурної ініціативи не можливий без історичного екскурсу стосовно тих чи інших транспортних коридорів і водних шляхів. Деякі аспекти стосовно Шовкового шляху розглянуті у роботах таких науковців, як І.М. Алексеєва, О.В. Акімова, А. Бугаєнко, Р. Жангожі, Х. Ліхуа, М.Р. Мамедова, Н.Н. Мінгулов, А.А. Нурсейтов, О.А. Омельченко, М.Я. Постан, Є.І. Сафронова, Т. Чуньфен, М.А. Федоркова, Р.Х. Шарафутдинов, І.Б. Шевель, А.Г. Яковлева. Дослідженню питань реалізації проекту «Один пояс, один шлях» та участі в ньому України присвячено роботи таких українських науковців, як А.С. Філіпенко, З.Я. Макогін, Л.В. Власенко, С.А. Кошовий, В. Порозовник, В. Перебийніс тощо.

Метою статті є аналіз та оцінка можливостей для українських внутрішніх водних шляхів, які виникають під час об'єднання Чорного й Балтійського

по інтеграції Південно-східної Азії, Океанії та Північної Африки шляхом розвитку інфраструктурних проектів у морській галузі в кількох напрямках. Перший – від приморських районів Китаю через Південно-Китайське море до Індійського океану і в Європу. Другий – від узбережжя Китаю через Південно-Китайське море в Південно-Тихоокеанський район [5, с. 204]. Сучасна ініціатива такого шляху включає шість економічних коридорів: Економічний коридор «Новий сухопутний міст Євразії», Китайсько-монголо-російський економічний коридор, Економічний коридор Китай – Центральна Азія – Західна Азія, Економічний коридор Китай – Індокитай, Китайсько-Пакистанський економічний коридор, Економічний коридор Бангладеш – Китай – Індія – М'янма [6, с. 110].

Ініціатива зі створення «Шовкового шляху» була висунута, зважаючи на принцип взаємного доповнення економік, відмінності між Китаєм та сусідніми країнами, а також на наявні недоліки в інфраструктурі всіх передбачуваних учасників цього економічного проекту. Така взаємодоповнюваність забезпечує важливу основу для довгострокового ділового співробітництва Китаю з сусідніми країнами. Створення Євразійського союзу не змогло вплинути на взаємодоповнюваність економічних систем Китаю та суміжних із ним країн, адже тільки спільними зусиллями зі створення «Економічного поясу Шовкового шляху» було можливо повною мірою подолати нерозв'язаність інфраструктури в цьому регіоні [7, с. 156].

Україна поступається іншим країнам на ринку пропозицій транспортних послуг. Зберігається стала тенденція до втрати транзитних вантажопотоків на маршруту Європа – Азія. Морський проект провалився скоріше через неконкурентоспроможність порівняно з іншими варіантами доставки вантажів із Китаю до Європи. Інші маршрути виявилися більш привабливими, ніж так званий Транскаспійський кори-

дор, оскільки на ньому значна кількість інтермодальних моментів: перевантаження із залізниці спочатку на один паром, потім на інший. Кількість контейнерних потягів на Євразійському маршруті через Казахстан, Росію та Білорусь збільшується, а Транскаспійський коридор так і залишився на стадії випробувань. Економічна неспроможність задуму визначалася й політичним складником. Це був період, коли Росія почала обмежувати експорт України. Тоді було важливо показати, що є альтернатива. Однак вона дорожча, потребує вирішення двох питань: вартість і регулярність.

Отже, Україна не стала провідним транспортним ланцюгом у проектах ЄС та Китаю, втративши мільярди прибутки. Однак Україна має скористатися своїми можливостями в реалізації проекту щодо водного коридору Південь – Північ, а саме активно підключитися до розбудови міжнародного водного шляху (МВШ) Е-40.

Ідею проекту МВШ Е-40 для з'єднання Балтійського моря (порт Гданськ, Польща) з Чорним морем (порт Херсон, Україна) можна розглядати як відновлення давнього водного шляху із «варяг у греки» [9, с. 6]. Проект МВШ має дати країнам, розташованим по Шовковому шляху, можливість скорегувати свою економічну політику в бік більш масштабного і глибокого регіонального співробітництва, спільно сформувати структуру відкритого, толерантного, збалансованого і вигідного регіонального економічного співробітництва, а також будівництво єдиної транспортної інфраструктури від Тихого океану до Балтійського моря, поглиблення торговельних зв'язків із ліквідацією бар'єрів, ведення вільної торгівлі, прискорення часу доставки вантажів, збільшення між активно розвиваючим свої торговельні зв'язки Китаєм та країнами Західної Європи [10, с. 6]. Цьому сприяє зручне географічне розташування України, наявність розвинутої транспортної інфраструктури, наявність у багатьох судноплавних



black and Baltic seas are united by international waterway (IIW E-40). For the first time, it was scientifically proposed to unite the Black sea and the Baltic sea from the standpoint of interaction of transport corridors of the silk road in the coordinates West-East and North-South in the implementation of the silk road project. Attention is drawn to the problems of Ukraine in the implementation of the silk road projects. It is revealed that the lost prospect of Ukraine is direct participation in the project “land route from the EU to China” and focuses on the fact that the transport system of Ukraine remains not integrated with the TRANS-European transport system to ensure a single transportation process. The essence of the transport corridor IIW E-40 is revealed. The benefits and opportunities for Ukraine in General and waterways in particular from participation as a transport and logistics hub in the E-40 project are revealed. It is argued that the economic benefit from participation in these projects Ukraine would receive not only from trade: the very fact of presence in the “New silk road” is a powerful impetus to the development of infrastructure, when the transport system and infrastructure of the participating countries are invested in the amount of tens of billions of dollars.

A systematic analysis of the initiative “One Belt – One Road” by processing scientific material in the field of “Silk Road” is carried out and it is proved that the initiative “One Belt – One Road” requires not only ideological and practical interest but also regulatory consolidation for the future implementation of initiatives to unite transport corridors and indisputable common transport infrastructure and services. For the first time, it was proposed to create a law on the unification of the Black and Baltic seas and to develop a scientific, theoretical and practical basis for the adoption of this profile law on the unification of the Black and Baltic seas.

Key words: inland waterways, E-40, “One belt – one road”, Great Silk Road, the XXI century Maritime Silk Road, transport corridor, transport infrastructure.

Література

1. Венгер В. Перспективи Українсько-Китайського співробітництва у промисловій сфері: інтереси Китаю та можливості України. *Європейський науковий журнал Економічних та Фінансових інновацій*. 2018. № 1. С. 4–13.
2. Кіктенко В.О. Семантика і прагматика концепту ініціатива «Один пояс – Один шлях». *Китаєзнавчі дослідження*. 2018. № 1. С. 58–68.
3. Каспрук О.С. Міжнародно-правові аспекти проекту «ОДИН ПОЯС – ОДИН ШЛЯХ». *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2017. № 5. С. 173–175.
4. Таран М. Китайська ініціатива «Один пояс – Один шлях» та стратегічні виклики для США. *Американська історія та політика*. 2017. № 4. С. 139–151.
5. Гловацька С.М. Значення стратегічної ініціативи «Один пояс – Один шлях» для України. *Розвиток транспорту*. 2018. № 2(3). С. 202–211.
6. Українець Л.А. Ініціатива «Пояс і Шлях» як основа нарощування економічної експансії Китаю. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 24. Ч. 3. С. 109–113.
7. Чжан Лу. Економічний пояс Шовкового шляху: історія, розвиток, перспективи. *Наукові праці МАУП*. 2016. № 3(50). С. 154–158.
8. The “One Belt, One Road” initiatives. *Maritime insight*. 2015. № 1. P. 10–13.
9. Міжнародний водний шлях E-40 Гданськ – Херсон – джерело багатства чи генератор катастроф? / Укладачі: Г. Веремійчик, О. Гусев. Київ : НЕЦУ, 2018. 24 с.
10. Трофимчук А.П. Перспективи приєднання України до проекту «Один пояс – Один шлях». *Міжнародні відносини. Серія «Економічні науки»*. 2016. № 9. С. 1–14.
11. Постан М.Я., Федоркова М.А. Аналіз перспектив участі України у відтворенні Великого Шовкового Шляху. *Розвиток методів господарювання та управління на транспорті*. 2017. № 3(60). С. 73–84.
12. Лі Інін, С.В. Захарін, М.В. Волосюк. Перспективи зростання торгово-економічного співробітництва Китайської Народної Республіки та України в контексті реалізації ініціативи «Один пояс – Один шлях». *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 14–16.

