

УДК 327(477:510)"2010/2014"  
DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5984/2021/2.3>

**Денисенко В.І.**

Запорізький національний університет

## ПРОЄКТ «ПОВІТРЯНИЙ ЕКСПРЕС» У КОНТЕКСТІ УКРАЇНСЬКО-КИТАЙСЬКИХ ВІДНОСИН (2010-2014 РР.)

*Стаття присвячена комплексному дослідженню міжнародної співпраці між Україною та Китаєм на прикладі реалізації міждержавного проєкту «Повітряний експрес». Показано роль Державного агентства з інвестицій та управління національними проєктами (Держінвестпроект) у реалізації проєкту «Повітряний експрес». Акцентовано увагу на визначальному впливі державного підприємства «Дирекція з будівництва та управління національного проєкту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону», яке виступало замовником реалізації проєкту. Виявлено головні тенденції та проблеми юридичного та фінансового забезпечення реалізації одного з десяти пріоритетних національних проєктів – «Повітряний експрес», що фінансувалися Китайською Народною Республікою в рамках міжнародної співпраці з Україною. Також окремо у статті відбувається огляд та аналіз етапів фінансування цього проєкту. Окремо виділено роль Владислава Каськіва, як голови Державного агентства з інвестицій та управління національними проєктами під час налагодження співробітництва між Україною і КНР.*

*Запропоновано авторську періодизацію еволюцію міжнародної співпраці України з Китайською Народною Республікою, в рамках співпраці по будівництву національного проєкту «Повітряний експрес». У пропонованому дослідженні проаналізовано основні проблеми та особливості реалізації цього міждержавного проєкту. Наголошено на внутрішніх та зовнішніх чинниках, які не дозволили реалізувати цей проєкт «команді» В. Януковича. Показані стратегічні прорахунки та корупційні механізми, які із самого початку планування проєкту «Повітряний експрес» закладалися представниками Уряду та самим В. Януковичем. Обґрунтовано авторський висновок про вплив корумпованості режиму В. Януковича на підрив міжнародної стратегічної співпраці між Україною та Китайською Народною Республікою.*

**Ключові слова:** Віктор Янукович, Україна, Китай, українсько-китайські відносини, національний проєкт, «Повітряний експрес».

**Постановка проблеми.** Дослідження міжнародної діяльності Віктора Януковича на посаді Президента України, зосереджено, в першу чергу, на україно-російському та україно-європейському векторах міжнародних відносин. Проте, не менш важливим для дослідження є «східний напрям» міжнародної політики України. За період правління В. Януковича значно активізувалася міжнародна економічна та політична співпраця між Україною та Китайською Народною Республікою (КНР).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вітчизняні дослідники зробили значний внесок в аналіз та оцінку перспектив цих взаємовідносин. Ґрунтовний аналіз основних етапів становлення українсько-китайських відносин зробив київський дослідник Сергій Троян [1]. Вплив «експортної стратегії Китаю» (China's going out strategy) на Білорусь та Україну дослідив Ілля Заводовський [2]. Зроблено оцінку сучасного стану та перспективи економічного співробітництва між Украй-

ною та Китаєм українським дослідником Юрієм Макогоном [3]. Вітчизняні дослідники у своїх звертаються також і до аналізу політико-правових українсько-китайських взаємин та їх впливу на розвиток торговельно-економічних відносин між двома країнами [4]. Водночас слід констатувати, що більшість досліджень носять узагальнюючий характер і не розглядають деталей планування, реалізації окремих стратегічних проєктів міжнародного економічного співробітництва між Україною та Китаєм. Вивчення «внутрішньої кухні» таких проєктів може пролити світло на деякі аспекти функціонування режиму В. Януковича.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Великим проєктом, профінансованим Китаєм, був «Повітряний експрес». Цей проєкт мав забезпечити залізничне пасажирське сполучення між Києвом та міжнародним аеропортом «Бориспіль». Для цього передбачалося прокладання нової залізничної гілки від існуючої залізничної магістралі Київ – Харків до МА «Борис-

піль», будівництво залізничного комплексу в МА «Бориспіль», об'єднаного авіаційно-залізничного термінального комплексу на залізничній станції «Київ-Пасажирський» та організація прямого залізничного сполучення між ними. Планувалося, що цим залізничним маршрутом курсуватимуть 24 пари експресів на добу, тобто 1 пара на годину, тривалість поїздки складе 41 хвилину, ціна проїзду – 80 грн.

Цей проект був одним з десяти пріоритетних національних проєктів, презентованих на засіданні комітету з економічних реформ при президенті Януковичу 25 серпня 2010 р. [5]. І вже 2 вересня, під час першого візиту Януковича до Пекіна, у присутності Януковича і Ху Цзіньтао було підписано рамкову угоду про будівництво залізниці від МА «Бориспіль» до Києва. Цю угоду уклали МА «Бориспіль» як замовник і Китайська національна корпорація машинної індустрії та комплексних підрядів – China National Machinery Industry Complete Engineering Corporation (CMCEC) як генеральний підрядник будівництва. Це та сама китайська корпорація, якій пізніше, у 2012 р., зобов'язалася поставляти зерно ДПКЗУ на виконання умов кредиту від Ексімбанку Китаю.

Українська сторона сподівалася на завершення будівництва до початку червня 2012 р., щоб встигнути використати «Повітряний експрес» під час фінальної частини чемпіонату Європи з футболу, коли очікувалося прибуття до Києва уболівальників з багатьох країн. Але спочатку було потрібно отримати фінансування проєкту. Проте китайські партнери не поспішали виділяти гроші, а вимагали державних гарантій від України.

У грудні 2010 р. Янукович створив Державне агентство з інвестицій та управління національними проєктами (Держінвестпроєкт) і призначив його головою Владислава Каськіва. Саме на нього було покладено функцію домовлятися з китайцями про гроші на «Повітряний експрес».

28 березня 2011 р. Кабінет міністрів України прийняв постанову, якою схвалив подане МА «Бориспіль» техніко-економічне обґрунтування проєкту організації залізничного пасажирського сполучення м. Київ – МА «Бориспіль», затвердив порядок та умови надання у 2011 р. державних гарантій щодо виконання боргових зобов'язань за запозиченнями для реалізації проєкту і надав державну гарантію для реалізації проєкту, еквівалентну \$372 млн. Постанова визначила, що тривалість будівництва – 28 місяців [6].

Отже, в кращому випадку будівництво мало завершитися влітку 2014 р. Проте українські

посадовці ще деякий час висловлювали надії, що можна встигнути до Євро-2012.

5 квітня 2011 р. було зареєстровано державне підприємство «Дирекція з будівництва та управління національного проєкту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону». Воно згідно з постановою Кабміну від 27 квітня 2011 р. отримало функції замовника реалізації проєкту [6].

Довга назва цього держпідприємства пояснюється бажанням Держінвестпроєкту отримати китайське фінансування не лише на «Повітряний експрес», а ще й на проєкт «Інфраструктурні об'єкти Київського регіону», до складу якого постановою Кабміну від 19 вересня 2011 р. було включено два об'єкти, а саме: «міська кільцева автомобільна дорога навколо м. Києва від вул. Столичне шосе до автомобільної дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Київ – Бориспіль; будівництво дороги від Подільського мостового переходу через р. Дніпро до просп. Ватутіна з будівництвом транспортної розв'язки на примиканні в урочищі Горбачиха до Подільського мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві» [7].

8 квітня Каськів виступив з презентацією нацпроєкту «Повітряний експрес» і повідомив, що 18 квітня у Пекіні буде підписано підсумкові документи, які дозволять вже у травні розпочати реалізацію цього проєкту. Виділити гроші пообіцяв Ексімбанк Китаю. «Дуже вигідні умови фінансування. Йдеться про кредит на 15 років з канікулами терміном три роки і ставкою кредитування Libor плюс 3,5%», – сказав Каськів [8].

І ось через 10 днів Каськів повідомив із китайської столиці: «Підписана сьогодні, 18 квітня, в Пекіні угода дозволить почати вже у травні практичну фазу будівництва швидкісної залізничної гілки між Києвом і МА «Бориспіль». Також для спорудження об'єктів інфраструктури Київської області було підписано угоду на суму \$2 млрд. Ці об'єкти будуть створені в процесі підготовки до будівництва Великої кільцевої дороги навколо Києва, а отже, підписання угоди означає, що скоро почнеться спорудження цього довгоочікуваного об'єкта» [9].

Однак оптимістичний прогноз Каськіва щодо травня не справдився. Угоду, підписану у Пекіні, уклали держпідприємство «Дирекція з будівництва та управління національного проєкту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону» як замовник і CMCEC як генеральний підрядник будівництва.

Тобто це ще не була угода про гроші. А кредитну угоду між названим українським держпідприємством і Ексімбанком Китаю було підписано лише через два місяці – 20 червня у Києві у присутності Януковича та Ху Цзіньтао, який прибув до України з державним візитом [10].

Проте і після того чекати китайських грошей довелося дуже довго – аж два роки. Узгодження проекту між двома сторонами і всередині кожної із сторін виявилось дуже складним процесом. Кожна сторона, цілком природно, домагалася для себе більш вигідних умов. Але слід зауважити два моменти. По-перше, значення цього проекту для української сторони знизилось, коли стало зрозуміло, що його не можна встигнути реалізувати до Євро-2012. І сенс поспішати для української сторони втратився. По-друге, цей проект мала реалізувати в Києві за китайські гроші китайська корпорація, а українські підприємства мали бути лише субпідрядниками. Це теж значно знижувало цінність проекту в очах Януковича і його оточення.

20 грудня 2011 р. Каськів повідомив: «Буквально вчора ми отримали листа від китайської компанії, яка є головним підрядником національного проекту «Повітряний експрес». Лист підтверджує підписання технічної угоди – останнього документу, який фактично розкриває нам початок будівництва швидкісного залізничного сполучення між Києвом і аеропортом «Бориспіль». І ми очікуємо, що 28 числа відбудеться офіційне відкриття будівництва» [11].

Справді, 28 грудня відбулася церемонія відкриття будівництва нацпроекту «Повітряний експрес». Учасники поінформували, що під час перемовин в Києві 26–28 грудня між Держінвестпроектком та представниками генерального підрядника були погоджені головні умови технічного контракту щодо нацпроекту «Повітряний експрес» та шляхи його реалізації [12].

Однак через місяць з'ясувалося, що будівництво ще не почалося. «Поки рано говорити, коли почнуть будувати. Швидше за все, навесні. Справа в тому, що китайці не підписали технічний контракт через деякі сумніви, а це означає, що кредитні гроші не надійдуть. Якщо міністр комерції Китаю його підпише, Україна повинна буде оплатити багатомільйонну страховку контракту» [13], – пояснив співрозмовник газети «Сьогодні» у Держінвестпроекті. Він також сказав, що ще немає навіть проекту будівництва. «Можливо, через пару місяців з'явиться його частина, щоб ми почали будувати», – додав він [13].

11 травня 2012 р. Каськів повідомив, що за затримку з фінансуванням проекту відповідальна українська сторона, оскільки з китайського боку улагоджено всі формальності [14]. А вже 25 травня він заявив: «Як тільки завершиться Євро-2012, розпочнеться будівництво «Повітряного експресу», минулого тижня ми завершили всі формальності» [15]. Але і цей його прогноз не справдився.

4 липня Верховна Рада України, йдучи на поступки китайській стороні, звільнила учасників нацпроекту «Повітряний експрес» від сплати податку на додану вартість, податку на прибуток, земельного податку та ввізного мита [16]. Представники опозиції назвали цей закон корупційним. Зокрема, тодішній перший заступник голови комітету Верховної Ради з питань фінансів, банківської діяльності, податкової та митної політики Сергій Терьохін заявив, що цей законопроект «подано жадібними корупціонерами, які не хочуть втрачати темп заробляння грошей, набраний напередодні Євро–2012». Зазначивши, що прямі втрати держбюджету складуть близько 320 млн грн на рік, Терьохін наголосив: «Цей закон створено саме для зловживань великими компаніями або олігархами. Така природа його розробників. Бо вони не хочуть платити податки для забезпечення життя простих людей» [17].

16 липня Каськів повідомив, що 13 липня уряд Китаю схвалив виділення українській стороні кредиту на \$372 млн під держгарантії для будівництва «Повітряного експресу». Тепер, сказав Каськів, Україна виплатить Китаю комісійний внесок за кредит, після чого Ексімбанк Китаю надасть перший транш в розмірі близько \$15 млн. «Процес узгодження був досить тривалим. Ми очікуємо перший транш протягом двох тижнів», – розповів Каськів [18].

25 липня держпідприємство «Дирекція з будівництва та управління національного проекту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону» уклало угоду з Китайською експортно-кредитною страховою корпорацією (Sinasure) на страхування кредиту. Вартість угоди склала \$36,39 млн, тобто майже 10% від розміру кредиту [19].

2 серпня директор названого держпідприємства Віктор Ястребов повідомив, що завершено останній етап формальних процедур для початку повномасштабного фінансування проекту «Повітряний експрес». Результатом робочого візиту делегації Держінвестпроекту до КНР стало підписання угоди з Sinasure. «Підписано угоду про

сплату страхової премії для страхування ризику неповернення кредиту та відсотків по кредиту, яка є необхідною попередньою умовою китайського Ексімбанку для надання коштів», – розповів Ястребов. За його словами, вже відкрито рахунок, на який мають перераховуватися кошти. «Як тільки ми отримаємо першу частину кредиту, гроші одразу будуть відправлені до генерального підрядника – китайської корпорації СМСЕС. Генпідрядник готуватиме проектно-робочу документацію та забезпечуватиме будівництво», – повідомив він [20].

20 листопада Каськів повідомив, що реалізація проекту «Повітряний експрес» гальмується через невідповідність технічного контракту, наданого китайською стороною, комерційному. «Ми одержали технічний контракт, який не відображає або не повністю відображає ті параметри, які в комерційному контракті були», – сказав Каськів. Він зазначив, що питання реалізації проекту, зокрема параметри техконтракту, розглядається зараз на міждержавному рівні, і висловив надію, що найближчим часом проблемні моменти буде розв'язано [21].

3 грудня Держінвестпроект повідомив, що 30 листопада підписано технічну угоду, яка усуває останні перешкоди для фінансування нацпроекту «Повітряний експрес» Ексімбанком Китаю. Як зазначила прес-служба Держінвестпроекту, раніше відомство висловило ряд зауважень до окремих положень проекту технічної угоди, початковий текст якої містив пункти, що істотно погіршують умови реалізації проекту. Однак після двосторонніх переговорів було підписано відповідний протокол щодо врегулювання цих пунктів, і в даний час всі зауваження української сторони враховані в повній мірі. «Підписання угоди фактично розблокувало подальшу реалізацію національного проекту «Повітряний експрес». Найближчим часом Держінвестпроект очікує відкриття кредитної лінії Експортно-імпортним банком Китаю для фінансування проекту», – наголошувалося в повідомленні [22].

Але ще слід було виконати формальні процедури в Україні. 17 квітня 2013 р. держпідприємство «Дирекція з будівництва та управління національного проекту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону» відібрало СМСЕС для реалізації цього проекту. Згідно з повідомленням у «Віснику державних закупівель», акцепт договору відбувся за процедурою закупівлі у одного учасника, термін проведення робіт – 28 місяців, вартість – \$372 млн (без

ПДВ) [23]. 17 травня назване держпідприємство, згідно з повідомленням у «Віснику державних закупівель», уклало з СМСЕС цей договір [24].

І от нарешті 19 червня Держінвестпроект отримав офіційне повідомлення від Ексімбанку Китаю про відкриття фінансування нацпроекту «Повітряний експрес». Керівник координаційної ради нацпроекту «Повітряний експрес» Кирило Бондар заявив, що відкриття кредитної лінії дозволяє «вже зараз» розпочати активну стадію будівництва швидкісного залізничного пасажирського сполучення між Києвом і МА «Бориспіль» [25].

Кредит у розмірі \$372 млн мав виділятися двома траншами. Перший, на \$52 млн, мав бути використаний на підготовчі роботи: проведення проектних робіт, підготовку будівельного майданчика, перенесення мереж, виконання функцій замовника, технічний нагляд, отримання земель, необхідних для проходження траси. Решта \$320 млн мали піти безпосередньо на будівництво залізничної та іншої інфраструктури і закупівлю рухомого складу. Каськів зазначив, що виробник поїздів ще не визначений, але це будуть потяги, які нічим не відрізняються від експресів, які сполучують європейські аеропорти з містами. Кінцевим завданням реалізації проекту, заявив Каськів, є подальша передача його в концесію або приватизація [26].

1 липня Каськів повідомив, що Держінвестпроект розглядає можливість використання для реалізації нацпроекту «Повітряний експрес» поїздів виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ) у Кременчуку. «Для національних проектів України пріоритетним завданням є використання кращих українських технологій і виробничих потужностей. Тільки такий підхід буде стимулювати економіку і забезпечить створення нових робочих місць в Україні. Тому ми в першу чергу розглядаємо можливість використання рухомого складу від національного виробника», – пояснив Каськів [27].

4 липня Кирило Бондар розповів, що передбачається купити для «Повітряного експресу» п'ять поїздів, чотири з яких будуть функціонувати постійно, а один перебуватиме на стадії сервісу. Бондар зазначив, що вже ведуться переговори про можливу закупівлю рухомого складу, проте остаточне рішення про постачальника буде прийнято після проведення відкритого тендера. «Уже сьогодні ми ведемо переговори з українськими та європейськими виробниками рухомого складу, які мають досвід операційної діяльності та експлуатації поїздів в наших кліматичних умовах. Проектом

зацікавилися ряд компаній, зокрема, українських, словацьких, польських, російських», – сказав Бондар. Він додав, що рухомий склад повинен відповідати українським нормам, для того щоб в майбутньому, при експлуатації не виникло різних технічних нестиковок – починаючи від стандартів електроживлення і закінчуючи фізичними параметрами поїздів. «Для нас важливо, щоб це було на користь українській економіці, тобто бажано, щоб це були українські потяги», – зазначив Бондар і наголосив, що кредитна угода з Ексімбанком Китаю не передбачає обов'язкової закупівлі саме китайських поїздів. Також він зауважив, що «на сьогодні в Україні не сертифіковані і не експлуатуються китайські потяги». Крім того, він заявив, що кредитні кошти, виділені на реалізацію проекту, буде повертати не держава, а залучений концесіонер [28].

30 липня глава правління – директор КВБЗ Євген Хворост на брифінгу у Полтаві заявив, що його завод розраховує побудувати п'ять електропоїздів для проекту «Повітряний експрес». Швидкісний міжрегіональний електропоїзд виробництва КВБЗ може розвивати швидкість до 160 км/год. Це цілком відповідає умовам за проектом «Повітряний експрес», який вимагає, щоб максимальна швидкість руху поїзда сягала 140 км/год. Хворост наголосив, що використання кривківського поїзда дозволить скоротити час випробування рухомого складу для цього проекту в три рази в порівнянні з зарубіжними аналогами. Крім того, рухомий склад виробництва КВБЗ адаптований до умов ремонту і експлуатації в Дарницькому депо Києва. У разі ж залучення рухомого складу зарубіжного виробництва, попередив Хворост, виникне проблема з його сертифікацією [29].

На тому ж брифінгу виступив директор держпідприємства «Дирекція з будівництва та управління національного проекту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону» Андрій Галушак, який змінив на цій посаді Віктора Ястребова. Він розповів, що китайський Ексімбанк надав «Повітряному експресу» кредит в \$372 млн на 15 років під 6,5% річних, з канікулами щодо повернення тіла кредиту на три роки. Генпідрядник, за словами Галушача, вже отримав в рамках кредиту \$52 млн на проектування. Також Галушак повідомив, що «Повітряний експрес» буде введено в експлуатацію в І кв. 2015 р., але зізнався, що у Держінвестпроекті поки не знають, в чієму управлінні буде «Повітряний експрес». «Ми сьогодні розглядаємо різні варіанти, що може бути з цим об'єктом. Можливо,

його буде експлуатувати державне агентство, або воно буде власністю держави. Ми працюємо над тим, щоб цей проєкт був цікавий з точки зору бізнесу, щоб його можна було передати в концесію і далі передати на концесіонера виконання кредитних зобов'язань», – зазначив Галушак [30].

Щодо ближчих планів він повідомив, що будівництво залізничної гілки між Києвом і МА «Бориспіль» почнеться в середині серпня. «Зараз закінчуються підготовчі роботи. Будівництво почнемо з робіт по залізничному полотну», – уточнив він [31].

Але вже наступного дня, 31 липня, той же Андрій Галушак повідомив дещо іншу інформацію. За його словами, до середини серпня Держінвестпроект передбачає лише підписати контракт з «Укрзалізницею» на будівництво залізничної розв'язки, яка з'єднає аеропорт з існуючою залізничною трасою Київ – Харків. Стосовно ж старту будівництва він заявив: «До кінця року ми розраховуємо завершити формальні процедури з розробки проєктної документації та розпочати фактичне будівництво, з тим, щоб його завершити до кінця 2014 р. і в на початку 2015 р. розпочати експлуатацію нової лінії» [32].

Будівництво залізничної гілки так і не почалося. 13 вересня з жорсткою критикою Каськіва виступив один з лідерів Партії регіонів, голова комітету Верховної Ради з питань транспорту і зв'язку Борис Колесніков, який з 11 березня 2010 р. був віце-прем'єр-міністром з питань Євро-2012, з 9 грудня 2010 р. до переходу на роботу в парламент обіймав посаду віце-прем'єр-міністра – міністра інфраструктури. «Каськів навіть собачої будки в своєму житті не побудував. Ну як можна доручати інвестиційні проєкти людині, яка взагалі не розуміє, про що йде мова?! Чим закінчилося? Ми загнали під держгарантії Китаю \$300 млн, вже ми з вами розмовляємо у вересні 2013 року – «Повітряного експресу» немає», – обурився Борис Колесніков [33].

22 жовтня голова бюджетного комітету Верховної Ради Євгеній Геллер запропонував проєкт закону, що передбачав виділення Нацбанком додатково 212 млн грн на поповнення статутного фонду держпідприємства «Дирекція з будівництва та управління національного проекту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону». Ці гроші мали бути використані на виконання зобов'язань перед китайською стороною щодо сплати другого траншу страхової премії, відсотків за користування кредитом, наданим Ексімбанком Китаю під дер-

жавні гарантії України, а також банківської комісії. Однак Верховна Рада відмовилася виділити потрібну суму. Законопроект Геллера зібрав лише 212 голосів [34].

28 жовтня на сайті «Главком» вийшло журналістське розслідування ситуації з будівництвом «Повітряного експресу». «Станом на сьогодні відомство Каськіва, як можна судити з його офіційного веб-сайту, ще навіть не збило повного комплексу необхідної документації», – зазначив автор статті Олексій Бик. Однією з причин гальмування виявилися проблеми з виплатою страховки. «Страховку забезпечила китайська компанія Sinosure, і обійшлося це задоволення в \$36,4 млн, – нагадав журналіст. – Бо хоча спочатку китайська сторона просила за страхування лише 7% від суми кредиту, але «завдяки» зусиллям Каськіва – вдалося досягнути компромісу і домовитися за 10%». Після провалу законопроекту Геллера невідомо, яким чином Україна розрахується з китайськими страховиками, зазначив Олексій Бик. «Це ставить під загрозу увесь проект «Повітряного експресу»: умовами кредитування передбачено страховку, але якщо її нема – нема і кредиту. Тобто у найкращому для України випадку будівництво «Повітряного експресу» буде відкладено до того часу, доки не знайдеться новий страхувальник, з яким потрібно буде провести нові переговори, узгодити усі формальності і підписати угоду. А у найгіршому з варіантів розвитку подій Україна не тільки муситиме повернути \$372 млн з відсотками, але й сплатити неустойку», – спрогнозував автор статті [35].

Ці та інші проблеми, що спіткали реалізацію проекту «Повітряного експресу», створили додаткове негативне тло для візиту Януковича до Пекіна на початку грудня 2013 р. Держінвестпроект сподівався, що під час того візиту буде підписано кредитну угоду з Ексімбанком Китаю про фінансування проекту «Інфраструктурні об'єкти Київського регіону». Вище вже згадувалися слова політолога Охріменка напередодні візиту про те, що «Китай планує побудувати автобан – кільцеву платну дорогу навколо Києва, у що вкладе \$3 млрд», а також повідомлення Каськіва з Пекіна 18 квітня 2011 р. про те, що «для спорудження об'єктів інфраструк-

тури Київської області було підписано угоду на суму \$2 млрд» [36]. Однак грошей на цей проект Китай під час візиту Януковича не дав.

Водночас Китай продовжував позитивно ставитися до «Повітряного експресу». У число документів, підписаних під час візиту Януковича, увійшов меморандум про взаєморозуміння щодо співпраці зі створення рухомого складу в рамках національного проекту «Повітряний експрес» між СМЕС, держпідприємством «Дирекція з будівництва та управління національного проекту «Повітряний експрес» та інших інфраструктурних об'єктів Київського регіону» та ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Меморандум укладено з метою визначення напрямів співробітництва сторін щодо виробництва, закупівлі, постачання двигунів та інших товарів і обладнання для виготовлення моторвагонного рухомого складу, необхідного для реалізації національного проекту «Повітряний експрес». Меморандум також окреслив домовленості сторін щодо визначення КВБЗ партнером проекту [37].

Подальша доля цього проекту стала після революції проблемою нової влади України. У тому вигляді, як його розробив Держінвестпроект на чолі з Каськівим, проект виявився нереалістичним. «Був виділений китайський кредит у \$372 млн. Витратили \$50 млн. У результаті немає ані експресу, ані доларів», – лаконічно сформулював долю цього проекту заступник міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції Віктор Довгань у грудні 2017 р. [38].

**Висновки.** Отже, одним із стратегічних напрямків міжнародного співробітництва у часи президентства В. Януковича стало співробітництво з Китайською Народною Республікою. В рамках цього співробітництва була здійснена спроба побудувати один із десяти пріоритетних стратегічних проектів України – «Повітряний експрес», генеральним підрядником якого, було визначено китайську компанію. Реалізувати це проект так і не вдалося, адже представники режиму Януковича всіяко намагалися заробити на цьому проекті через корупційні схеми не даючи державних гарантій для китайської сторони, яка в свою чергу не хотіла ризикувати своєю репутацією затягуючи початок будівництва цього інфраструктурного об'єкту.

#### Список літератури:

1. Троян С. С. Сучасні відносини Україна – КНР: проблеми і перспективи. *Міжнародні відносини: теоретико-практичні аспекти*. 2018. № 1. С. 84–93. URL: <https://doi.org/10.31866/2616-745x.1.2018.133418>.
2. Заводовський І. Китай як новий геополітичний гравець в Центральній та Східній Європі (на прикладі стосунків з Україною та Білоруссю). *Політичний менеджмент*. 2012. № 4–5. С. 273–281.

3. Макогон Ю. В. Співробітництво України та Китаю на сучасному етапі. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2019. № 16. С. 124–131.
4. Музиченко Г. В., Сінь Д. Політико-правові чинники українсько-китайських відносин стратегічного партнерства. *Вісник соціально-економічних досліджень* : зб. наук. праць. 2018. № 4 (68). С. 234–241.
5. Крюкова С. Хто оплатить національні проекти. *Економічна правда*. 2010. 31 серпня. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2010/08/31/246465/>.
6. Деякі питання підготовки до реалізації проекту організації залізничного пасажирського сполучення м. Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль» : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. № 335. *Офіційний вісник України*. 2011. № 24. С. 61.
7. Деякі питання реалізації проекту «Інфраструктурні об'єкти Київського регіону» : Постанова Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2011 р. № 982. *Офіційний вісник України*. 2011. № 73. С. 40.
8. Будівництво залізничної колії між Києвом і аеропортом «Бориспіль» розпочнеться в травні. *УНІАН*. 2011. 8 квітня. URL: <https://economics.unian.ua/transport/481347-budivnitstvo-zaluznichnoji-koliji-mij-kievom-i-aeroportom-borispil-rozpochnetsya-v-travni.html>.
9. Україна і Китай підписали угоду щодо будівництва «Повітряного експреса». *УНІАН*. 2011. 18 квітня. URL: <https://economics.unian.ua/transport/485095-ukrajina-i-kitay-pidpisali-ugodu-schodo-budivnitstva-povitryanogo-ekspresa.html>.
10. Україна та Китай домовились про кредит на «Повітряний експрес». *Економічна правда*. 2011. 20 червня. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2011/06/20/289593/>.
11. Касків почне будувати залізницю до Борисполя під Новий рік *Економічна правда*. 2011. 20 грудня. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2011/12/20/310399/>.
12. Касків «відкрив ворота» для Китаю : відео. *Економічна правда*. 2011. 28 грудня. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2011/12/28/311371/>.
13. У Касківа знову відклали будівництво залізниці до Борисполя. *Економічна правда*. 2012. 1 лютого. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2012/02/1/314632/>.
14. Держінвестицій хоче здешевити реалізацію нацпроєкту «Повітряний експрес». *УНІАН*. 2012. 11 травня. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/647953-derjinvestitsiy-hoche-zdesheviti-realizatsiyu-natsproektu-povitryaniy-ekspres.html>.
15. Китайці побудують електричку до Борисполя одразу після «Євро-2012». *Реальна економіка*. 2012. 25 травня. URL: <http://real-economy.com.ua/news/7885.html>.
16. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо реалізації проекту будівництва інфраструктурних об'єктів Київського регіону : Закон України від 4 липня 2012 р. № 5043-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 25. С. 1341.
17. Терьохін С. VIVA КОРУПЦІЯ! Замітка про «національний» «проєкт» «Повітряного» «експресу». *Економічна правда*. 2012. 2 липня. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2012/07/2/328079/>.
18. Поезд тронулся. Китай профинансирует запуск экспреса между «Борисполем» и Киевом. *Коммерсантъ Украина*. 2012. № 110. С. 5.
19. Україна «відкотила» Китаю 10% від третини мільярда доларів, позичених на електричку в «Бориспіль». *Наші гроші*. 2012. 30 липня. URL: <http://nashigroshi.org/2012/07/30/ukrajina-vidkotyla-kytayu-10-vid-tretynnyu-milyarda-dolariv-rozychenyh-na-elektrychku-v-borispil/>.
20. Перешкод для фінансування «Повітряного експресу» немає – Держінвестпроєкт. *Укрінформ*. 2012. 2 серпня. URL: [https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/1381272-pereshkod\\_dlya\\_finansuvannya\\_povitryanogo\\_ekspresu\\_nemaie\\_derjinvestproekt\\_1745995.html](https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/1381272-pereshkod_dlya_finansuvannya_povitryanogo_ekspresu_nemaie_derjinvestproekt_1745995.html).
21. «Повітряний експрес» до Борисполя заблокований через помилку китайської сторони. *УНІАН*. 2012. 20 листопада. URL: <https://www.unian.ua/politics/718039-povitryaniy-ekspres-do-borispolya-zablokovaniy-cherez-pomilku-kitayskoji-storoni.html>.
22. Украина и Китай урегулировали финансовые разногласия по проекту «Воздушный экспрес». *Интерфакс-Украина*. 2012. 3 декабря. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/129900.html>.
23. «Повітряний експрес» до Борисполя будуватимуть китайці майже за \$400 млн. *Finance.ua*. 2013. 23 квітня. URL: <https://news.finance.ua/ua/news/-/300888/povitryanyj-ekspres-do-borispolya-buduvatymut-kytajtsi-majzhe-za-400-mln>.
24. Україна лише через два роки уклала з китайцями угоду ціною \$372 млн на залізницю до Борисполя. *Наші гроші*. 2013. 24 травня URL: <http://nashigroshi.org/2013/05/24/ukrajina-lyshe-cherez-dva-roky-uklala-z-kytajtsyamy-uhodu-tsinoyu-372-mln-na-zaluznytsyu-do-borispolya/>.
25. Касків: Китайский банк начал финансирование «Воздушного экспреса». *Телеграф*. 2013. 20 июня. URL: <https://telegraf.com.ua/biznes/finansyi/617359-kaskiv-kitayskiy-bank-nachal-finansirovanie-vozdušnogo-ekspresa.html>.

26. Веремий В. Китайський банк дал денег на строительство электрички из Киева в «Борисполь». *Вестн.* 2013. 19 июня. URL: <https://vesti-ukr.com/kiev/6474-kitajskij-bank-segodnja-dal-kredit-na-stroitelstvo-jelektrichki-iz-kieva-v-borispol>.
27. Для Воздушного экспресса могут быть закуплены крюковские поезда. *ЛИГА. Бизнес.* 2013. 3 липня. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/novosti/dlya-vozdushnogo-ekspressa-mogut-byt-zakupleny-kryukovskie-poezda>.
28. На поезда для Воздушного экспресса потратят \$320 млн. *ЛИГА. Бизнес.* 2013. 4 липня. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/novosti/na-poezda-dlya-vozdushnogo-ekspressa-potratyat-320-mln>.
29. Крюковский вагонзавод рассчитывает построить 5 поездов для проекта «Воздушный экспресс». *Интерфакс Украина.* 2013. 30 липня. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/162424.html>.
30. «Воздушный экспресс» начнет ездить из «Борисполя» через полтора года. *ForUm.* 2013. 30 июля. URL: <http://for-ua.com/ukraine/2013/07/30/134614.html>.
31. Строительство железной дороги между Киевом и аэропортом «Борисполь» для «Воздушного экспресса» начнется в середине августа. *Daily.net.* 2013. 30 июля. URL: <http://www.24daily.net/?p=3614>.
32. Китай начал финансирование «Воздушного экспресса» – Госнацпроект. *Транспортный бизнес.* 2013. 31 июля. URL: [http://tbu.com.ua/news/kitai\\_nachal\\_finansirovanie\\_vozdushnogo\\_ekspressa\\_gosnatsproekt\\_.html](http://tbu.com.ua/news/kitai_nachal_finansirovanie_vozdushnogo_ekspressa_gosnatsproekt_.html).
33. Колесников Б., Гармаш С. Борис Колесников: «Это неразумная, на мой взгляд, игра со стороны России». *ОстроВ.* 2013. 13 сентября. URL: <http://www.ostro.org/general/politics/articles/426848/>.
34. Проект Закона про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2013 рік» (щодо збільшення видатків Державному агентству з інвестицій та управління національними проектами України) від 22 жовтня 2013 р. № 3453. *Верховна Рада України.* URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=48741](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=48741).
35. Бик. О. «Повітряний експрес». Аварія на старті. *Главком.* URL: <https://glavcom.ua/publications/122597-%C2%ABpovitrijanij-ekspres%C2%BB.-avarija-na-starti.html>.
36. Китай прокредитує будівництво кільцевої дороги навколо Києва на \$2 млрд. *Український тиждень.* 2011. 18 квітня. URL: <https://tyzhden.ua/News/20947?PageIndex=1>.
37. Петров А. Китай інвестуватиме в Крюківський вагонобудівний завод. *Полтавщина : інтернет-видання.* 2013. 6 грудня. URL: <https://poltava.to/news/25485/>.
38. Довгань В., Кацило Д. Мост и «бетонка». На что Украина потратит китайские миллионы. *ЛИГА. Бизнес.* 2017. 19 грудня. URL: <https://biz.liga.net/all/transport/interview/most-i-betonka-na-chto-ukraina-potratit-kitayskie-milliony>.

#### **Denysenko V.I. THE AIR EXPRESS PROJECT WITHIN THE CONTEXT OF UKRAINE-CHINA RELATIONSHIP (2010-2014)**

*The article positions one of the ten top-priority national projects funded by the Public Republic of China, the Air Express inter-state project, as a complex case study of Ukraine-China international cooperation. The role of the State Agency of Investments and National Projects Management (Derzhinvestproekt) in the Air Express project's implementation has been demonstrated. Specific attention has been paid to the prominent impact the project owner, state-owned enterprise "Directorate for Building and Management of the Air Express National Project and other infrastructural objects of the Kyiv region", had upon the implementation of the project. The main tendencies and challenges of the Air Express project's legal and financial support have been defined, with a detailed overview and analysis of each of the funding rounds provided. Vladyslav Kaskiv's role as a Head of State Agency of Investments and National Projects Management in establishing Ukraine-PRC cooperation has been highlighted.*

*An original periodization model is suggested by the author to demonstrate the evolution of Ukraine-PRC international cooperation within the framework of the Air Express national project's implementation, with the key challenges and peculiarities of implementation process defined. The emphasis is made upon internal and external factors hampering the project's implementation by V.Yanukovych's team, i.e. strategic fallacies and corruption mechanisms initially implied personally by V.Yanukovych and his Cabinet. The author provides a verified conclusion of the V.Yanukovych's corrupted regime undermining strategic partnership between Ukraine and the People's Republic of China.*

**Key words:** Victor Yanukovych, Ukraine, China, Ukraine-China relationship, national project, the Air Express