

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Для оценки потенциала металлургических предприятий, входящих в ПХО «Металлургпром», целесообразно проанализировать рентабельность их деятельности, которая зависит или от финансовых результатов от операционной деятельности или от чистой прибыли (табл. 4).

Так в 2007 году, 3 предприятия из 16 имели чистый убыток, в 2008 году 6 предприятий. Размер чистого убытка в 2008 году составлял от 81520 тыс. грн. на ОАО «Донецкий металлопрокатный завод» до 609066 тыс. грн. на ЗАО «Макеевский МЗ». Отрицательный финансовый результат от операционной деятельности 4 предприятия: наибольший на ЗАО «Макеевский МЗ» - 561628 тыс. грн., а наименьший соответственно ОАО «Донецкий металлопрокатный завод» - 21444 тыс. грн. В 2009 году из 11 предприятий (по которым имеются данные) чистую прибыль получена только одним предприятием - ОАО «Донецкий МЗ» в размере 295 тыс. грн., что на 93,3% меньше чем в 2008 году.

Таким образом, практически по всем металлургическим предприятиям наблюдается снижения коэффициентов рентабельности. Так, если рентабельность активов в 2007 году в среднем составляла 0,083 то в 2008 году этот показатель составил 0,001, а в 2009 году - -0,061. Причинами негативных тенденций являются:

- 1) опережение роста цен и тарифов на продукции и услуги отраслей-монополистов над ростом цен на продукцию металлургических предприятий;
- 2) вследствие этого, изменения в структуре себестоимости металлопродукции. Доля затрат на электроэнергию, топливо и транспорт в себестоимости металлопродукции возросла с 24,8% в 2005 году до 52,3% в 2007 году при уровне соответствующего показателя в западных странах – 27% [3], данная тенденция сохраняется до текущего преода;
- 3) резкий рост затрат на производство продукции металлургических предприятий, о чем свидетельствует снижение рентабельности реализованной продукции.

Для более эффективного функционирования и закрепления конкурентных позиций металлургических предприятий Украины предлагаются следующие краткосрочные и долгосрочные мероприятия государственной поддержки:

- 1) разработать мероприятия по предотвращению ужесточения условий доступа на рынке стали и ускоренного возврата экспортного НДС предприятиям-экспортерам;
- 2) упрощение ввоза и амортизации капитального оборудования, что позволит увеличить объем производства и снизить себестоимость выпускаемой продукции, а также стимулировать отказ от неиспользуемых на предприятиях и устаревших фондов, что повысит фондоотдачу;
- 3) стимулирование развития строительной, трубной и машиностроительной отраслей, которые являются основными потребителями стали на внутреннем рынке;
- 4) в соответствии с Государственной программой развития промышленности на 2003-2011 гг. и Национальной программой развития и реформирования горно-металлургического комплекса Украины разработать мероприятия по техническому перевооружению 1, 2 и 3 металлургическому переделу на основе ресурсосберегающих технологий.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Гудзь П.В. Методичні основи використання програмно-цілового підходу в управлінні інвестиційною програмою розвитку металургійного підприємства / П.В. Гудзь., І.А. Нечаєва // Економічний вісник Донбасу. – 2010. - №1(19). – с. 103-109.
2. Галенко І. Про підвищення конкурентоспроможності підприємств гірничо-металургійного комплексу та вугільної галузі України / І. Галенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://galenko.org.ua> 16.04.2010. - Назва з екрану.
3. Рашупкина В.Н. Экономическая адаптация к рыночным условиям хозяйствования промышленных комплексов / В.Н. Рашупкина, О.А. Пастушенко, Н.А. Крикун // Економічний простір. – 2009. - №22(1). – с. 227-233.
4. Марченко І.В. Інноваційна складова при розробці маркетингових стратегій у металургійній галузі / І.В. Марченко // Економічний вісник Донбасу. – 2009. - №4(18). – с. 137-141.
5. Довбня С.Б. Эффективное управление – ключевой фактор стратегической конкурентоспособности металлургических предприятий // Металлургическая и горнорудная промышленность. – 2010. - №2(260). – с. 213-216.
6. Воронцов И. Чугунная перспектива [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minprom.ua>. 21.06.2010. – Название с экрана.

### РЕЗЮМЕ

В статье проведен анализ ситуации и оценка тенденций развития предприятий металлургической отрасли Украины: рассчитаны темпы роста объемов производства и чистого дохода, коэффициенты рентабельности металлургических предприятий, оценена динамика производства некоторых видов продукции для определения направлений выхода из кризисного состояния

**Ключевые слова:** тенденции развития предприятий металлургической отрасли, объем производства предприятий, входящих в ПХО «Металлургпром», коэффициенты рентабельности металлургических предприятий

### РЕЗЮМЕ

У статті проведено аналіз ситуації та оцінено тенденції розвитку підприємств металургійної отрасли України: розраховано темпи росту об'ємів виробництва та чистого доходу, коефіцієнти рентабельності металургійних підприємств, оцінено динаміку виробництва деяких видів продукції задля визначення напрямів виходу із кризового стану

**Ключові слова:** тенденції розвитку підприємств металургійної галузі, об'єм виробництва підприємств ВГО «Металургпром», коефіцієнти рентабельності металургійних підприємств

### SUMMARY

In this article the case study of metallurgical industry's facilities has been carried out and has been given the estimation of its further development. In particular, the expansion rate of its overall production, net income and net profit ratio have been calculated; the dynamics of the certain product types has been evaluated with the purpose of finding the ways from the recession.

**Key words:** tendencies of metallurgical facilities' development, overall production rate, included to the association of “Metallurgprom”, net profit ratio of metallurgical industry's facilities

## ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРДИДОРА ТРАСЕКА

**Майорова И.Н.**, к.э.н. доцент кафедры «Технологии международных перевозок и логистики» Приазовского государственного технического университета

**Постановка проблемы.** ТРАСЕКА была основана в 1993г. на конференции в Брюсселе и первоначально включала 8 государств. Сейчас ТРАСЕКА объединяет 13 государств ([Азербайджан](#), [Армения](#), [Болгария](#), [Грузия](#), [Иран](#), [Казахстан](#), [Кыргызстан](#), [Молдова](#), [Румыния](#), [Турция](#), [Украина](#), [Узбекистан](#), [Таджикистан](#)), цель которых состоит в совершенствовании торговли и транспорта вдоль коридора Европа-Кавказ-Азия посредством:

– поощрения сотрудничества между странами-участницами в области развития торговли в регионе;

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

- обеспечения оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия “ТРАСЕКА” в Трансевропейские транспортные сети (ТЕНС);
- определения факторов, тормозящих развитие торговли и транспортных систем; и
- реализации проектов ТРАСЕКА как средства привлечения кредитов международных финансовых организаций и частных инвесторов.

На данный момент ТРАСЕКА – это также Межправительственная Комиссия с [зарегистрированным в ООН Основным многосторонним соглашением](#) (ОМС) о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанным в 1998г. на Саммите в Баку и ратифицированным в настоящее время 12 государствами, целями которого являются:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии,
- содействие доступу на международный рынок автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства,
- обеспечение международной перевозки грузов и пассажиров, а также международной перевозки углеводородов,
- обеспечение безопасности перевозок, сохранности грузов и охраны окружающей среды,
- создание равных условий конкуренции транспортных операций.[1]

**анализ последних исследований и публикаций.** Вопросами организации и функционирования международных транспортных коридоров уделяли внимание украинские специалисты: О.О. Бакаев, С.И. Пирожков, В.Л. Ревенко, Воробьев Ю.Л., Курлянд А.М., Цветов Ю.М., Федюшин Ю.М., Соколов Л.М., Букин В.И., Губенко В.К. В силу стратегических интересов тема развития международных транспортных коридоров находит отражение во многих государственных документах стран мира. Резюмируя их содержание можно выделить следующее. Последняя четверть двадцатого века была характерна тем, что центр тяжести мировой экономики имел устойчивую тенденцию к перемещению с Запада на Восток, в сторону тихоокеанского азиатского региона, где проживает 3 млрд. жителей планеты. Азия, с учетом будущего, будет играть все более значительную роль для экономического будущего Европы, что непременно скажется на благополучии РФ и Украины, а международные транспортные оси между Европой и Азией будут играть решающую роль в этом обоюдостороннем экономическом росте и развитии.[2]

**выделение нерешенной проблемы.** Транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям членов ОЧЭС и ГУАМ, богатых полезными ископаемыми и запасами, перспективными в плане их освоения, которые пока еще не растеряли большой потенциал высококвалифицированных специалистов. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Важнейшей задачей для стран-участниц коридора [ТРАСЕКА](#) является использование своих геополитических и экономических возможностей через развитие транспортной инфраструктуры.

**цель научной статьи.** Исследование внешнеторговых логистических систем Украины, Турции и Грузии, выделение возможных направлений углубления их межрегиональных интеграционных процессов в рамках МТК ТРАСЕКА.

**результаты исследования.** Программа ТРАСЕКА (английская аббревиатура "Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia") была разработана, как один из компонентов межгосударственной программы Tasis. При организационно-техническом и финансовом содействии Евросоюза формируется мощный евроазиатский транспортный коридор, так называемый "Великий шелковый путь", в котором задействованы черноморские порты (Поти, Батуми), железные дороги Грузии и Азербайджана, каспийская паромная переправа (Баку-Туркменбаши), железнодорожные сети Туркмении, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и Китая, а также китайские порты на тихоокеанском побережье. Создание и развитие нового транспортного коридора позволит, по мнению его идеологов из Еврокомиссии, расширить рынки стран Средней Азии и Закавказья, подключить их через трансевропейские магистрали к ЕС. Таким образом, ТРАСЕКА нацелена на осуществление международных перевозок грузов минуя российскую территорию.[3]

Основное многостороннее соглашение (ОМС) было подписано на "Саммите ТРАСЕКА – Восстановление Исторического Шелкового пути" в 1998г. в Баку (Азербайджан). Межправительственная Комиссия (МПК) была создана в 2000г. в Тбилиси (Грузия). Кроме непосредственных участников коридора «Трасека» к числу сторонников развития данного коридора следует Европейский Союз и США. К сторонникам коридора «Трасека» следует отнести Китай, Японию, республику Корею и другие страны, поддерживающие тесные торгово-экономические отношения между Востоком и Западом. [1]

Данный транспортный коридор короче существующей Транссибирской магистрали через пограничный стык Дружба (Казахстан) на 1,5 тыс. км, а по железным дорогам России - на 4 тыс. км. Указанный маршрут будет намного конкурентоспособнее, чем Транссибирская магистраль. Следует иметь в виду, что создание вышеназванных международных транспортных коммуникаций потребует существенных капитальных вложений (не менее 2-3 млрд. долларов США) и многих лет для их сооружения. Основная номенклатура перевозки грузов по коридору «Трасека»: контейнеры, товары широкого потребления, продукция машиностроения, оборудование и хлопок. [2]

**Организационная структура** транспортного коридора включает: [Межправительственную Комиссию \(МПК\) ТРАСЕКА](#), [Постоянный Секретариат \(ПС\) МПК ТРАСЕКА](#), Национальные Комиссии, [Постоянные представители](#) Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА (Национальные секретари) и [рабочие группы](#).

Исполнительным органом МПК является [Постоянный Секретариат \(ПС\)](#), расположенный в Баку, и его Постоянные представительства, возглавляемые "Национальными секретарями" в каждом из государств-членов ОМС.

В самом начале институциональные структуры ТРАСЕКА финансировались Европейским Союзом. С 2004г. финансирование поэтапно принимали на себя государства-члены ОМС. Уже в 2006г. более 75% бюджета ПС МПК ТРАСЕКА финансировалось из вкладов государств-участников, а в 2007г. организация полностью перешла на самофинансирование.

Дальнейшее содействие ЕС коридору ТРАСЕКА определяется в соответствии с [Регламентом Совета № 99/2000](#) о предоставлении содействия партнерским государствам в Восточной Европе и Центральной Азии и на основе последующих долгосрочных стратегических документов, индикативных программ и ежегодных программ действий Тасис ТРАСЕКА (ПД).

Программа Тасис в целом была предназначена для предоставления технического содействия странам СНГ до 2006г. Будущее финансирование ЕС и будущие приоритеты ЕС будут определены в рамках [Новой политики ЕС в отношении соседних стран](#) (Европейской политики соседства) (ENP) и [Инструмента сотрудничества в целях развития и экономического сотрудничества ЕС](#) (DCECI).

Страны ОМС объединили свои усилия и выработали стратегию, чтобы как можно полнее использовать преимущества своих геополитических и экономических возможностей, укрепляя коридор ТРАСЕКА как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

Данная [стратегия](#) предлагает положить начало осуществлению необходимых изменений и определяет цели до 2015г., состоящие в создании устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы. Стратегия составлена продуманно с учетом конкретных требований различных стран ТРАСЕКА и предназначена для рассмотрения основных проблем, препятствующих развитию региональной транспортной системы. Предлагаемая концепция стратегии исчерпывающим образом впитывает и принимает во внимание результаты и рекомендации других важных инициатив, их практического применения и проектов, имеющих отношение к региональному транспорту.

Основные направления политики состоят в укреплении и совершенствовании институциональных аспектов транспортной системы; обеспечении интеграции и установления связей между сетями инфраструктуры; создании устойчивых цепочек мультимодальных грузоперевозок; поддержке максимального использования потенциала воздушных перевозок; решении вопросов финансирования; обеспечении сохранности, безопасности и стабильности в сфере транспорта. ЕС и впредь будет действовать как убежденный партнер стран ТРАСЕКА в достижении этих целей. Поскольку реализация данной стратегии предполагает эффективное взаимодействие стран ТРАСЕКА, была инициирована дальнейшая институционализация региональной организации ТРАСЕКА.[4]

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Активная перестройка основных грузопотоков и соответствующих транспортных коммуникаций, которая происходила в черноморском регионе в 90-х годах, в кризисные периоды 2008- 2010 годов, сменилась на сегодняшний день стабилизацией товарооборота и, как следствие, определенной стабилизацией транспортных путей и направлений перевозок. Определелись наиболее напряженно функционирующие транспортные артерии, специализация портов и направления развития их производственных мощностей. С другой стороны, практика осуществления перевозок дала возможность уточнить принимавшиеся на международном уровне решения по созданию транспортных коридоров.

С учетом этих обстоятельств, а также кардинальных изменений в структуре Европейского Союза разрабатываемая в настоящее время концепция соединения транспортных путей Европы и Азии предусматривает внесение целого ряда коррективов, как в транспортную политику ЕС, так и в перспективную систему трансчерноморских магистралей.

Было решено, что дальнейшее развитие соединений транспортных осей европейской сети с транспортной инфраструктурой черноморского региона должно включать новую концепцию морских интермодальных линий, сделать транспортные потоки более эффективными за счет интермодальности и других технических и организационных мер. При этом должно предусматриваться развитие внутренних водных путей и морского транспорта по маршрутам, соединяющим Европу и Азию через Средиземное, Черное и Каспийское моря.

На заседании рабочей группы по транспорту ОЧЭС и совещании министров транспорта стран ОЧЭС, которые состоялись в январе 2005 г. в Салониках, предварительно рассматривавшаяся карта маршрутов была дополнена целым рядом предложений, внесенных представителями двух международных региональных ассоциаций транспортников BASPA и BINSА. Кроме того, было принято решение выбрать важнейшие порты черноморского региона, через которые проходят эти маршруты, для сосредоточения на их развитии основного внимания.

На побережье Черного и Азовского морей действует несколько десятков морских портов. Но основные интермодальные трансчерноморские линии проходят через порты Ильичевск, Одесса, Измаил, Николаев, Херсон, Мариуполь, Бердянск и Керчь (Украина), Констанца (Румыния), Варна и Бургас (Болгария), Новороссийск, Туапсе и Кавказ (Россия), Поти и Батуми (Грузия), Стамбул, Дериндже, Зонгулдак и Самсун (Турция). В дальнейшем возможно подключение к интермодальным перевозкам соответствующих перегрузочных терминалов и других портов. [5]

Проанализируем более детально логистические внешнеторговые системы Украины, Румынии, Болгарии, РФ, Грузии и Турции.

Одним из крупнейших в регионе портов по перевалке генеральных грузов является Ильичевский порт (Украина), на который выходят два важнейших международных транспортных коридора Восточной Европы: № 9 и TRАCEСА. В составе порта функционирует контейнерный терминал мощностью 200 тыс. TEU в год и мультимодальный терминал, обрабатывающий железнодорожные и автомобильные паромы и обслуживающий грузопотоки в железнодорожных вагонах, контейнерах, автопоездах, а также легкой автотранспорт и пассажиров. В 2009 г. общий грузооборот порта составил 14,8 млн т, в том числе 197 тыс. TEU контейнеров и 1,5 млн т паромных грузов.

В связи с весьма динамичным ростом контейнеропотока через порт (от 30 до 50 % ежегодно) правительством Украины утверждена программа развития порта до 2010 г., предусматривающая доведение мощности по перевалке контейнеров до 1,5 млн. TEU в год.

Для наращивания объема паромных перевозок порт имеет значительные резервы. И этот грузооборот без дополнительных капиталовложений может быть увеличен в 2,5 раза. За последние два года в соответствии с рекомендациями Европейского Союза и транспортных органов ОЧЭС реконструированы железнодорожные подходы к порту, что сняло с повестки дня проблемы недостаточной пропускной способности железнодорожных вьездов и создало условия для дальнейшего развития порта на ближайшие 10—15 лет.

В порту ведется строительство новых терминалов не только для генеральных, но и для навалочных и наливных грузов. Это должно позволить в ближайшие 10 лет увеличить мощность порта (сейчас она составляет 23,5 млн. т в год) более чем в два раза.

Одесский порт в настоящее время является третьим по грузообороту портом черноморского региона. В 2009 г. он переработал 30,5 млн. т.

К Одесскому порту, как и к Ильичевскому, выходит панъевропейский транспортный коридор № 9. Особенно быстрыми темпами в Одесском порту наращиваются объемы переработки контейнеров (2009 г. — 203,5 тыс. TEU). Темпы увеличения контейнерного грузооборота составляют от 20 до 30 % в год. Порт располагает лучшим в черноморском регионе пассажирским терминалом и в ближайшее десятилетие будет служить одной из основных баз для развития морских перевозок и туризма. В последние годы, несмотря на то, что порт стеснен со всех сторон городом с населением более 1 млн. человек, найдена возможность развития его перегрузочных терминалов за счет реконструкции территории, освобождающейся при сносе устаревших и неэффективных предприятий. [5]

Вместе с расположенным в непосредственной близости от Одессы портом Южный, который специализируется в основном на перевалке навалочных, насыпных и наливных грузов, три порта «Большой Одессы» (Одесса, Ильичевск, Южный) имеют суммарный грузооборот более 60 млн. т в год и обеспечивают перевалку более половины грузооборота портов Украины.

Одной из важнейших портовых баз на причерноморском участке Дуная является порт Измаил, расположенный на пересечении коридора № 7 и Балканского ответвления транспортного коридора № 9. Его грузооборот в 2004 г. достиг 6,6 млн. т. Порт имеет условия для обработки судов-контейнеровозов и малотоннажных автопаромов.

Расположенный на побережье Азовского моря украинский порт Мариуполь является морскими воротами наиболее мощного в Украине промышленно-сырьевого региона Донбасса. В настоящее время через порт не проходят утвержденные международные транспортные коридоры. Однако объем перевалки транзитных грузов в порту непрерывно увеличивается. Так, в 2009 г. в общем грузообороте порта они составили 4,33 млн. т.

Одним из крупнейших черноморских портов, к которому выходят Европейские сухопутные транспортные пути, является Констанца (Румыния). Грузооборот порта составил в 2009 г. 50,43 млн. т, в том числе 386 тыс. TEU контейнеров. Ведется подготовка к возобновлению использования паромных мощностей порта для организации перевозок в направлении Турции (Самсун) и Грузии (Батуми). Порт имеет значительные перспективы, и правительство Румынии предпринимает соответствующие меры для их реализации. [5]

Ряд важнейших действующих интермодальных линий выходит на болгарский порт Варна, в том числе паромная переправа Варна — Ильичевск — Поти/Батуми, которая является одной из основных ветвей TRАCEСА. В последние годы болгарские порты динамично развиваются. В 2009 г. суммарный грузооборот портов Варна и Бургас достиг 13,35 млн. т.

Грузинские порты Поти и Батуми в последние десятилетия стали морскими воротами для Европы, других стран и континентов на Кавказ и в Центральную Азию. Замершие на какое-то время в начале 90-х годов грузопотоки начали быстро возрастать и в настоящее время характеризуются стабильностью и дальнейшим увеличением объемов. Порт Поти в 2009 г. перегрузил 6,15 млн. т, в том числе 70 тыс. TEU контейнеров. Порт практически прошел основной этап коммерциализации и функционирует достаточно эффективно. Имеются планы и дальнейшего развития. А рядом с Поти вырос весьма перспективный рейдовый нефтепорт Супса. Грузооборот порта составил в 2009 г. 6,2 млн. т.

Батумский порт переработал в 2009 г. 8,2 млн. т. Его основным перевалочным терминалом является нефтетерминал, грузооборот которого в 2009 г. составил 6,9 млн. т. В настоящее время оба грузинских порта обслуживают интермодальные линии транспортного коридора TRАCEСА (паромная переправа). [3]

Остановимся более детально на перспективах сотрудничества Украины с Грузией. Обеим странам стоит сконцентрироваться на конкретных проектах двустороннего сотрудничества, а также, с точки зрения интереса для Европы и для Востока. Под проектами, которые могли бы стать хорошим воплощением прагматизма в украинско-грузинских отношениях подразумеваются, прежде всего, сотрудничество в вопросе транзитных потенциалов. Разумеется, эти транзитные возможности есть и у России. Однако опыт показывает, что ни одна страна не сможет на себя перетянуть все возможные потоки грузов, поэтому диверсифицированный подход в этом вопросе очень важен. Второе направление — сельское хозяйство. Это сфера, хорошо развита в Украине. Грузии необходим инвестор, который знает, как построить

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

большой сельскохозяйственный бизнес. Украинские компании могут участвовать в инфраструктурных проектах, в частности в строительстве и перевозках. Посредством создания индустриальных зон, Грузия планирует привлечь инвесторов, которые хотят очень дешево производить, а потом экспортировать на рынки Средней Азии, арабских стран, стран СНГ.

Грузия – чистый импортер, что делает ее рынок «аппетитным» для многих украинских производителей. Страна покупает все, начиная от продуктов питания и заканчивая углем и сталью

Со стороны регулирования бизнес-деятельности грузинским законодательством барьеров нет. Украинский инвестор может здесь вести любой бизнес без ограничения по видам деятельности. Есть барьеры другого характера. Во-первых, существуют риски, связанные с безопасностью, из-за проблем с двумя регионами: Южной Осетии и Абхазии, с которыми есть риск вооруженных конфликтов. А во-вторых, Грузия достаточно маленькая страна, она не может быть ориентирована только на грузинский рынок, потому что он небольшой. Если вкладывать деньги, то, естественно, необходимо думать о том, чтобы выходить в соседние страны. Это сужает список людей, которым интересны инвестиции в Грузию. Маленький рынок – это всегда барьер.

За последние четыре-пять лет цены на недвижимость в Грузии заметно повысились, поэтому аренда помещений гораздо рентабельнее, чем их приобретение. Кроме того, довольно остро стоит вопрос качества площадей. Строятся новые высотки – этажей в девять, не больше. Но даже среди строящихся сейчас объектов многие неэффективны с точки зрения инфраструктуры и объема. Еще одна альтернатива – строительство недвижимости с нуля под заказы компаний. В этом случае для инвестора, принявшего такое решение, трудностей не предвидится. По данным исследования Doing Business 2010, по уровню легкости прохождения процедур, необходимых для строительства и эксплуатации здания, Грузия занимает почетное десятое место. Расположенные по соседству с ней Армения и Азербайджан – на 20-м и 31-м месте соответственно. Еще больше правительство стимулирует покупку земли. Купить ее (в том числе и земли сельскохозяйственного назначения) можно как у государства посредством тендера, или аукциона, так и у частного собственника. В Грузии существуют программы, позволяющие при определенных условиях иностранным инвесторам купить землю по цене ниже рыночной.

Абсолютная прозрачность работы госслужащих – отличительная черта, которая бросается в глаза уже при пересечении границы этой страны. Прозрачность, а также хорошая инфраструктура – две главные особенности построения логистики при работе в Грузии. Чтобы содействовать росту товарооборота, Грузия серьезно упростила процесс прохождения таможи. Теперь он полностью компьютеризирован и действует по принципу «зеленого коридора», через который проходит 70% трафика. Усилия правительства Грузии над тем, чтобы обеспечить простоту передвижения товара в этой стране, давно увенчались успехом. Бизнес активно наращивает объем поставок в/из этой страны. Исключение, правда, составляет торговля с самым крупным грузинским соседом. Из-за августовской войны 2008 года между Россией и Грузией торговые отношения между двумя государствами были практически заморожены – как и транзит грузов через российскую территорию. А это создает большие сложности для грузино-украинской торговли. Общаться наши страны теперь могут главным образом воздушным или морским путем. Большинство украинских экспортеров работают с резидентами Грузии на условиях FOB, FCA, устанавливающих ответственность, риски и момент перехода собственности от продавца к покупателю при поставках морским путем.

Обобщая исследование внешнеторговой логистики в Грузии можно сказать, что страна сделала ставку на транзитный потенциал. Как результат – по легкости ведения внешней торговли Грузия занимает 30-е место среди 183 стран. Инфраструктура страны также организована под потребности перевозок. Повсюду автозаправочные станции, отменное качество автомагистралей. В стране неплохо налажена работа грузинских логистических компаний.

По прогнозам, рост ВВП Турции в 2010-2011 годах составит 3-4%. Турецкий опыт заслуживает серьезного внимания со стороны профильных украинских структур. В украинском экспорте должны быть более широко представлены высокотехнологичная и наукоемкая продукция украинского авиационного и космического комплексов, судостроения, энергетического машиностроения, высококачественные продовольственные товары. На все это есть большой спрос в Турции. Сейчас быстрыми темпами развивается турецкая гражданская авиация, для внутренних перевозок авиакомпаниям нужно значительное количество среднемагистральных пассажирских самолетов. При активной работе наших авиастроительных предприятий по продвижению своей продукции Турция могла бы стать для них одним из основных рынков, а также плацдармом для выхода на рынки Ближнего Востока и Северной Африки. Турция активно работает над созданием собственных спутников, намеревается построить три АЭС и сеть магистральных трубопроводов. Во всех этих проектах украинские предприятия могут и должны принимать участие. Кроме того, продолжается процесс, так сказать, «кодификации» точек соприкосновения для углубления связей. Так, в последние два-три года активно развивается сотрудничество в области космических исследований, радиофизики, информационных технологий

**Выводы.** Основным принципом создания и функционирования национальных транспортных сетей входящих в МТК является принцип равной долгосрочной заинтересованности. Полученная прибыль от использования возможных вариантов перевозок и маршрутов, принадлежащих к конкретному МТК, как итоговый результат деятельности, распределяется пропорционально долевого вкладу каждой из участвующих сторон. Само же создание МТК осуществляется по двум направлениям: первое, новое строительство; второе – реконструкция и модернизация уже существующих путей сообщения. При этом резко возрастает значение транзитных перевозок пассажиров и грузов через те страны, территория которых используется при создании национальной транспортной сети как составляющей части МТК.

**Предложения.** Возможности международного грузового транспорта – шанс быстрого возрождения национальной экономики. Мировые цены на перевозки транзитных грузов достаточно высоки, каждая тонна транзита дает 20-25 дол. США дохода и до 10 дол США прибыли, обеспечивая дополнительные рабочие места, наполнение бюджета, возможности развития и обновления основных фондов. Какие бы политические или экономические изменения ни происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике международный консолидированный транспортный коридор ТРАСЕКА с его транспортными сетями останется долговременным стабилизирующим фактором, создающим благоприятный инвестиционный климат и положительно влияющим на глобализацию как региональных, так и межрегиональных интеграционных процессов.[6]

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты : СБ. СТАТЕЙ // Вестник транзитного бизнеса.— СПб.: 2002., № 42. — с. 45-52.
2. Бакаев О.О., Пирожков С.И., Ревенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори — особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему / О.О.Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко — // Стратегічна панорама. — 2006. № 4.— с. 37-56
3. Курлянд А.М. Проблемы и перспективы Евро-Азиатского транспортного коридора. Паромная переправа Украина — Грузия / А.М. Курлянд. — Одесса. 21-25 октября 2008. — с. 120-128. (Труды Международной конференции «Транспорт в XXI век: Транспортные перевозки в странах СНГ, Балтии, Европы и Ближнего Востока»)
4. Кутах Ю.О. Транзитні зв'язки України та міжнародні транспортні коридори / Кутах Ю.О. — Економіст. — 2002.— №1. с. 50-57
5. Міжнародні транспортні коридори / Короткий інформаційно-аналітичний огляд. Міністерство транспорту України. Інжинірингове підприємство з проблемних розробок на транспорті «Трансполіс» — Київ, 2006. с 24-29.
6. Королева Е.А. Транспортные коридоры как фактор глобализации экономики. / Королева Е.А. — СПб., 2009— с. 15-18

### РЕЗЮМЕ

Проанализированы этапы создания МТК ТРАСЕКА, его организационная структура, внешнеторговая логистика стран участниц. Выделены приоритеты сотрудничества Украины, Грузии и Турции.

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

**Ключевые слова:** международный грузовой транспорт, международный транспортный коридор, транспортные сети, интермодальная и мультимодальная перевозки.

### РЕЗЮМЕ

Проаналізовано етапи створення МТК ТРАСЕКА, його організаційну структуру, зовнішньоторговельну логістику країн – учасниц. Окреслено пріоритети співробітництва України, Грузії і Туреччини.

**Ключові слова:** міжнародний вантажний транспорт, міжнародний транспортний коридор, транспортні мережі, інтермодальні і мультимодальні перевезення.

### SUMMARY

The stages of creation of TRACECA, his organizational structure, foreign trade logistic of countries of participants, are analysed. Priorities of collaboration of Ukraine, Georgia and Turkey are selected.

**Keywords:** international freight transport, international transport corridor, transport networks, multimodal transportations.

## АНАЛІЗ МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ КРАЇН ЦЕНТРАЛЬНО-СХІДНОЇ ЄВРОПИ В ПОСТКРИЗОВИЙ ПЕРІОД

**Фомичева Н.В.**, Доцент кафедри міжнародної економіки ДонНУ, к.е.н.,

**Пелехоца К.О.**, Аспірант кафедри «Міжнародна економіка» Донецький Національний Університет

Як відомо, економіці властива циклічність. У певний проміжок часу можна спостерігати то спади, то підйоми. Тепер 2008 рік завжди буде асоціюватися з таким економічним явищем як світова фінансова криза, яка не обійшла стороною жодну цивілізовану державу та яку більшість експертів пов'язують з неминучими структурними змінами в економіках країн. Практично кожній людині в світі довелося відчувати на собі наслідки світової кризи. Глобальна економічна криза підірвала вражаючі темпи економічного зростання, досягнуті за останні роки країнами Центральної та Східної Європи й сприяла виникненню сукупності кризових явищ в фінансовій, соціальній та гуманітарній сферах.

У зв'язку з тим, що в процесі світової економічної кризи були залучені всі розвинені країни та країни, що розвиваються – то питання вивчення причин, динаміки кризових явищ у економіках, антикризових засобів, що були задіяні для подолання кризи є найактуальнішими у період поступового виходу та подолання кризи. Вивченню цих питань у своїх дослідних роботах підіймають такі вчені, як: Макогон Ю.В., Орехова Т.В., Губський Б.В., Черніченко Г.О., Медведкіна С.О., Лук'яненко Д.Г., Поддєрьогін А., та ін.

Країни Центральної та Східної Європи росли занадто швидко, їх інтеграція в економіку Євросоюзу проводилася надто поспішно і не завжди продумано, а витрати громадян і урядів зростали значно швидше їх доходів. Стрімке зростання частки Центральної та Східної Європи у світовій торгівлі за стагнуючої частки ВВП супроводжувався зростанням залежності від торгівлі всередині Євросоюзу (в середньому – 50% усієї зовнішньої торгівлі країн Східної Європи припадало на торгові операції зі старими членами ЄС). Під час кризи така одностороння інтегрованість у внутрішній ринок Євросоюзу, не дозволила економікам Центральної та Східної Європи гнучко реагувати на зміни попиту.

Мета статті – вивчення основних макроекономічних показників країн Центральної та Східної Європи у період кризи та посткризовий період, дослідження заходів, що сприяли подоланню кризових явищ в економіці.

Країни Центральної та Східної Європи росли занадто швидко, їх інтеграція в економіку Євросоюзу проводилася надто поспішно, а витрати громадян і урядів зростали значно швидше їх доходів. Світова економічна криза ліквідувала усі накопичені помилки. Стрімке зростання частки Центральної та Східної Європи у світовій торгівлі за стагнуючої частки ВВП супроводжувався зростанням залежності від торгівлі всередині Євросоюзу. Якщо для старих членів ЄС обсяг торгівлі з країнами Східної Європи становив 13% від імпорту і 15% від експорту, залежність країн Центральної та Східної Європи від торгівлі з старими членами Євросоюзу була значно вищою - в середньому 50% усієї зовнішньої торгівлі країн Східної Європи припадало на торгові операції зі старими членами ЄС. Інтегрованість окремих країн Центральної та Східної Європи у внутрішню торгівлю Євросоюзу в цілому була ще вищою. Так, 70% зовнішньої торгівлі Естонії, 71% зовнішньої торгівлі Литви і 78% зовнішньої торгівлі Угорщини припадали на внутрішній європейський ринок. Під час кризи така одностороння інтегрованість у внутрішній ринок Євросоюзу, не дозволила економікам Центральної та Східної Європи гнучко реагувати на зміни попиту.

Відновлення попиту займе в східноєвропейських країнах набагато більше часу, ніж у країнах Західної Європи. У кращій ситуації виявляться східноєвропейські компанії, орієнтовані на експорт.

Інша галузь, що зазнала значного «удару» кризою - банківський сектор. Починаючи з середини 1990-их центрально- та східноєвропейські банки послідовно втрачали свою незалежність. Якщо в 1995 році іноземні банки володіли лише 14% центрально-східноєвропейського банківського сектора (враховуючи за обсягом активів), то до 2008 року іноземним банкам, в першу чергу західноєвропейським, стало належати 75% банків країн Центральної та Східної Європи. У ряді країн Східної Європи поглинання місцевих банків дійшло практично до абсолютного межі. Так, в Естонії іноземні банки володіють 99% місцевих банків (за об'ємом активів), у Словаччині - 98%, у Литві - 92%. Практично повне підпорядкування місцевого фінансового сектору іноземним банкам робить його занадто вразливим у момент кризи - розвинені країни в першу чергу дбають про забезпечення своїх інтересів.

По-справжньому серйозною проблемою для фінансового сектора східноєвропейських країн став величезний вал кредитів, виданих ними в період зростання. В Естонії обсяг виданих всередині країни кредитів виріс в період з 2004-го по 2008 рік більш ніж на 60 процентних пунктів, досягнувши 99% ВВП країни. У Латвії внутрішні кредити становили в 2008 році 89% ВВП, в Угорщині - 81%. Загальний обсяг кредитів, виданих у Східній Європі західноєвропейськими банками через свої філії, перевищив 1,3 трильйони євро.

Тож, проведемо аналіз основних макроекономічних показників країн Центральної та Східної Європи.

**Таблиця 1. Валовий внутрішній продукт за ринковими цінами ( млн. євро (за цінами попереднього року)) (джерело: www.epp.eurostat.ec.europa.eu)**

TIME GEO	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Болгарія	18946.8	21116.7	23265.8	26794.8	30636.5	32401.1
Чеська Республіка	84553.3	93836.9	107010.9	120666.6	130467.6	141780.2
Естонія	9349.2	10598.7	12295.0	14182.5	15067.8	13809.5
Латвія	10853.5	12300.6	14620.8	17638.3	20214.7	18910.1
Литва	17709.8	19574.8	22507.3	26337.9	29365.7	27442.2
Угорщина	77791.5	85583.6	92163.1	90764.0	101737.6	98866.0
Польща	201886.8	211623.9	259641.3	290550.8	326564.5	368588.6
Румунія	57040.4	63600.3	86086.1	103926.1	133895.4	129781.3
Словенія	26839.1	28355.0	30429.0	33166.8	35775.5	34231.9
Словаччина	30950.2	36233.8	41732.9	49249.1	58285.1	61759.6
Хорватія	31267.7	34133.1	37414.5	41231.4	43834.0	44611.9