

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

Не обеспечиваются комплексность и полнота отображения туристской деятельности. В связи с этим имеющийся набор показателей носит довольно фрагментарный характер, не позволяющий получить целостной, картины туристской деятельности; и, тем более, оценить ее роль в национальной экономике.

В настоящее время в азербайджанской статистике туризма выделение туристской составляющей в выпуске различных видов деятельности практически невозможно. В то же время этот показатель является в современной статистике туризма основным результатом обработки первичной информации, позволяющим получать интегральные стоимостные оценки и обеспечить сопоставимость в системе макроэкономических показателей.

Абсолютное большинство показателей отражает состояние предложения в туризме (средства размещения, транспорт, общественное питание, деятельность профессиональных организаторов в туризме). Имеющиеся данные, в силу их агрегированности, не могут дать ясного представления о величине вклада этих предприятий в удовлетворение туристского спроса. Показатели, отражающие состояние спроса, такие как величина и структура туристских потоков, величина туристских расходов и другие, имеются только для международного туризма.

Сложившаяся ситуация привела к очевидной необходимости внедрения предложенного в данном исследовании усовершенствованного механизма статистического - учета в туризме с целью оптимизации и ускорения анализа развития туристской индустрии в регионе на основе таких показателей, как туристская добавленная стоимость, туристской доли потребления продукта, чистого коэффициента туризма.

Направлениями дальнейших исследований могут быть:

1. Совершенствование организации и управления в сфере регионального туризма.
2. Ресурсный потенциал сферы туризма.
3. Факторы, влияющие на размещение и эффективность предприятий сферы туризма.
4. Организационно-экономическое обеспечение стандартов на туристские услуги.
5. Механизм повышения эффективности и качества туристских услуг.
6. Современные тенденции развития организационно-экономических форм хозяйствования на рынке туристских услуг и другие.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Аминов М. Ф. Малые предприятия: социально-экономическая роль в системе рыночных отношений. // Рынок: социально-экономическое содержание и механизм функционирования. - Уфа: БГУ, 2006. -196с.
2. Балабанов И.Т., Балабанов А.И. Экономика туризма. М.: Финансы и статистика, 2006.-С. 40-53
3. Восколович Н.А. Маркетинг туристских услуг. -М.: ТЕИС, 2009. -167с.
4. Гуляев В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие. -М.: Финансы и статистика, 2007. 300с.
5. Маркетинг в туристском бизнесе. /Министерство иностранных дел Японии; Японский центр производительности для социально-экономического развития (JPC-SED), 2006. -57с.
6. Немоляева М.Э., Ходорков Л.Ф. Международный туризм: вчера, сегодня, завтра. М.: Международные отношения, 2004. - 215с.
7. Романович В.К. Институциональная структура сервиса в сфере услуг. М.: МГУ сервиса, 2007. -263с.
8. Томпсон А., Стрикленд А. Стратегический менеджмент. М.: ЮНИТИ, 2000.
9. Туризм и отраслевые системы. /Под ред. В.А. Квартальнова. -М.: Финансы и статистика, 2010. 318с.
10. Щеникова Н.Б. Туризм как фактор экономического развития региона. Владивосток: ВГУЭС, 2010. -30с.
11. Экономика туризма. /Под ред. Квартальнова В.А. М.: Финансы и статистика, 2008. -308с.

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ОЧЕС В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Кравченко В.О., к.е.н., доцент кафедри "Міжнародна економіка" ДонНУ

Гудаков О.К., аспірант кафедри "Міжнародна економіка" ДонНУ

Кравченко В.О., Гудаков О.К. Проблеми та перспективи співпраці України з країнами ОЧЕС в умовах глобалізації світової економіки

Стаття присвячена питання розвитку співробітництва України з країнами Чорноморського регіону у рамках Організація чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), в контексті глобалізаційних процесів, які постійно відбуваються у світовій економіці. В статті велику увагу приділяється розвитку транспортного співробітництва. Особливо це стосується перспектив та проблем розвитку портової та іншої прилеглої транспортної інфраструктури України. Також в статті описані можливі шляхи вдосконалення туристичної галузі регіону, через розвиток круїзного туризму. В роботі приділяється увага питанням відносно забезпеченості України енергоносіями. Зокрема перспективам співробітництва України з країнами ОЧЕС у питаннях диверсифікації поставок енергоносіїв, видобутку нафти та газу у Чорному морі, співпраці у впровадженні енергозберігаючих технологій. Також в статті розглядаються можливості співпраці ОЧЕС з Європейським Союзом. Окрім економічного та політичного співробітництва, у статті також переділено велику увагу екологічним питанням розвитку Чорноморського регіону.

Ключові слова: ОЧЕС, ЄС, Україна, Чорноморський регіон, транспорт, порти, круїзний туризм, енергоносії, нафта, газ, екологія.

Кравченко В.А., Гудаков А.К. Проблемы и перспективы сотрудничества Украины со странами ОЧЭС в условиях глобализации мировой экономики

Статья посвящена вопросам развития сотрудничества Украины со странами Черноморского региона в рамках Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), в контексте глобализационных процессов, которые постоянно происходят в мировой экономике. В статье большое внимание уделяется развитию транспортного сотрудничества. Особенно это касается перспектив и проблем развития портовой и другой прилегающей транспортной инфраструктуры Украины. Также в статье описаны возможные пути совершенствования туристической отрасли региона, через развитие круизного туризма. В работе уделяется внимание вопросам связанных с обеспеченностью Украины энергоносителями. В частности перспективам сотрудничества Украины со странами ОЧЭС в вопросах диверсификации поставок энергоносителей, добычи нефти и газа в Черном море, сотрудничество во внедрении энергосберегающих технологий. Также в статье рассматриваются возможности сотрудничества ОЧЭС с Европейским Союзом. Кроме экономического и политического сотрудничества, в статье также уделено большое внимание экологическим вопросам развития Черноморского региона.

Ключевые слова: ОЧЭС, ЕС, Украина, Черноморский регион, транспорт, порты, круизный туризм, энергоносители, нефть, газ, экология.

Kravchenko V.A., Gudakov A.K. Problems and prospects of Ukraine's cooperation with the countries of the BSEC in the context of globalization of the world economy

The article devotes the development of Ukraine's cooperation with the countries of the Black Sea region in the framework of Black Sea Economic Cooperation (BSEC) in the context of globalization processes that are constantly taking place in the global economy. This paper is pays attention to the development of transport cooperation. This is especially true for the prospects and problems of the development of port and other surrounding

**ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РАЗВИТТЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

transport infrastructure of Ukraine. The article also describes possible ways to improve the tourism industry in the region, through the development of cruise tourism. The paper focuses on issues related to energy security of Ukraine. In particular, the prospects of Ukraine's cooperation with the countries of the BSEC in the diversification of energy supplies, oil and gas extraction in the Black Sea, cooperation in the implementation of energy-saving technologies. The article also discusses the possibility of BSEC cooperation with the European Union. In addition to economic and political cooperation, the article also paid great attention to the of the development environmental issues in Black Sea region.

Keywords: BSEC, EU, Ukraine, Black Sea region, transport, ports, cruise tourism, energy, oil, gas, ecology.

Актуальність проблеми. Світова економіка як сукупність національних господарств та їх економічних і політичних взаємин знаходить нову якість: найважливішою формою і одночасно новим етапом інтернаціоналізації господарського життя стає глобалізація. Вона охоплює найважливіші процеси соціально-економічного розвитку світу, сприяє прискоренню економічного зростання і модернізації. У той же час глобалізація породжує нові протиріччя і проблеми у світовій економіці. Сьогодні всі країни світу в різній мірі охоплені процесом глобалізації.

Україна як і багато інших країн світу знаходиться в постійному пошуку нових напрямків розвитку національної економіки. Оскільки одним із головних факторів сучасної глобалізації є міжнародне співробітництво, то у силу географічних та економічних особливостей України, співпраця у рамках "Організації чорноморського економічного співробітництва" є дуже перспективним шляхом для покращення економічних показників держави та посилення позицій національних товаровиробників на світовому ринку.

Аналіз основних наукових досліджень. Проблемам розвитку співробітництва у рамках ОЧЕС присвячені наукові роботи таких вітчизняних та закордонних економістів: Б. Йілмаза, Д. Конеллі, Н. Косолапова, Д. Лукьяненко, Ю.Макогона, С. Соколенко, Б. Губського. Питання пов'язані з глобалізацією сучасної світової економі розкриті у роботах: А. Білоуса, Ф. Борделя, Дж. Даннінга, П. Кругмана, А. Філіпенко, Т. Фрідмана та інших. Питання перспектив реалізації потенціалу України через співпрацю в рамках ОЧЕС потребує додаткового вивчення, у зв'язку з постійним розвитком та змінами, які відбулися останнім часом, у світовій економіці, інтеграційних угрупованнях та окремих державах.

Головною метою статті є аналіз ситуації та пошук перспективних напрямків співробітництва України з країнами ОЧЕС в умовах активної глобалізації світової економіки.

Викладення основного матеріалу дослідження. У геополітичному відношенні Чорноморський регіон є надзвичайно важливим для України, як з точки зору її економічних інтересів (вирішення проблеми енергоносіїв, збільшення обсягів зовнішньої торгівлі, чіткої роботи транспортних комунікацій), так і з позицій національної безпеки держави. Для нашої країни велике значення мають широкомасштабні комунікаційні проекти в рамках ОЧЕС з будівництва кільцевої автомагістралі навколо Чорного моря і системи магістральних трубопроводів для транзиту нафти і газу з Центральної Азії, Закавказзя, Близького і Середнього Сходу до Європи. Досить сказати, що використання території України дає можливість більше ніж удвічі скоротити довжину шляху транспортування нафти з регіону Близького Сходу до Європи. Таким чином, з точки зору України, система ОЧЕС є важливим елементом розвитку стратегії довгострокового співробітництва з країнами Центральної Азії, Закавказзя, а також Близького та Середнього Сходу.

Потенціал співробітництва в ОЧЕС величезний. Населення країн, що входять до неї, становить більше 330 мільйонів чоловік. Регіон багатий ресурсами, має потужну виробничу базу, кваліфіковану робочу силу. Примітно, що, крім 12 країн-членів ОЧЕС (Азербайджан, Албанія, Болгарія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Туреччина та Україна), «промені» її інтересів поширюються далеко за межі регіону. Статус спостерігачів в ОЧЕС порохували за необхідне мати Франція, Німеччина, Австрія, Єгипет, Ізраїль, Італія, Польща, Словаччина, Туніс, міжнародні організації - Конференція енергетичної хартії, Чорноморський клуб. ОЧЕС співпрацює з Євросоюзом, організаціями Балтійського регіону.

23 травня 2013 в Ялті глави делегацій країн - членів ОЧЕС підписали спільну декларацію про подальше економічне співробітництво і розвитку регіональної торгівлі. Було прийнято рішення залучати родинні ОЧЕС структури, а саме Парламентську Асамблею ОЧЕС, Ділову раду ОЧЕС, Чорноморський Банк торгівлі та розвитку, Міжнародний Центр чорноморських досліджень і міжнародні фінансові організації для того, щоб прийняти ініціативи, включаючи зацікавлені сторони в сферах науки, бізнесу, промисловості та банківської справи, сприяти міжрегіональним інвестуванням і активізації торгівлі, а також розвитку та обміну інноваціями між зацікавленими сторонами. [2]

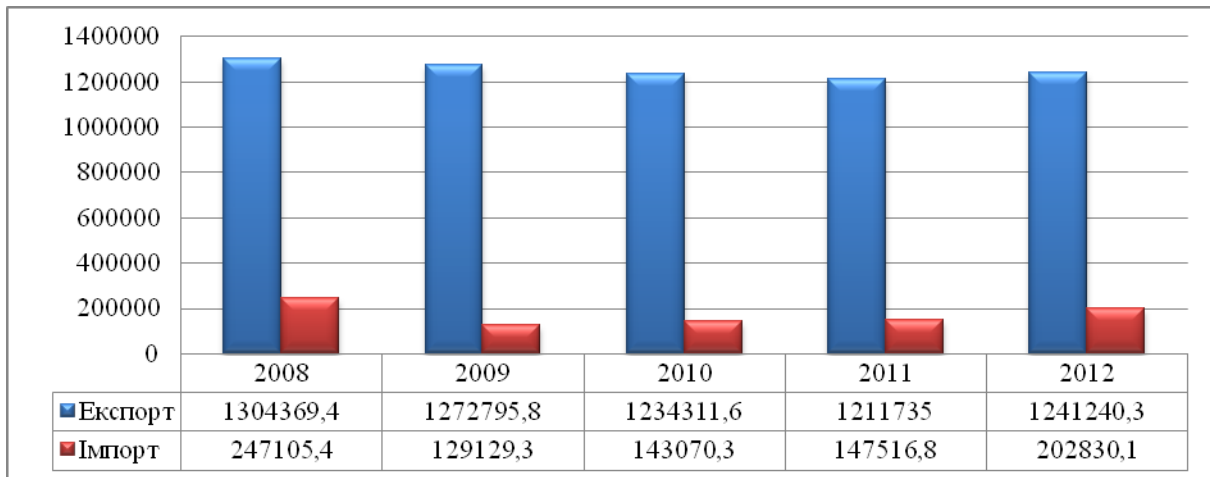


Рис. 1 Динаміка українського експорту та імпорту послуг морського транспорту у 2008-2012 роках, тис. доларів США. [1]

Оскільки одним з найбільш очевидних напрямків співпраці, враховуючи географічне розташування Чорноморського регіону та України, є співпраця у сфері транспортних перевезень. Тому в першу чергу охарактеризуємо головні напрямки співпраці у даній сфері. Так за даними Державного комітету статистики у 2012 році, український експорт послуг морського транспорту становив 1,24 млрд. доларів США, а імпорт 202 млн. доларів.

В умовах глобалізації світової економіки обсяг товарообігу між країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Європи, а також між країнами-членами Організації чорноморського економічного співробітництва та інших регіонів світу неухильно збільшується. Наприклад, до початку нинішньої фінансово-економічної кризи у світі товарообіг між Європою та Азією щорічно зростає на 25-30%. Реорганізація економіки чорноморських країн і розвиток зовнішньої торгівлі дали потужний поштовх формуванню та розвитку регіональної Чорноморської транспортної мережі. Після деякого періоду застою в 90-х роках минулого століття, регіональні перевезення почали дуже швидко розвиватися. Так, загальний вантажообіг портів Болгарії, Грузії, Росії, Румунії та України за 10 років до початку кризи збільшився в 2 рази, в т.ч. в російських портах - на 94%, українських - на 76%, в портах Румунії - на 74%.

З урахуванням завдань, які стоять перед морськими комунікаціями регіону, визначених інтересами країн Чорноморського

ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

економічного співробітництва, рішеннями і транспортною політикою ЄС та рекомендаціями Економічної Комісії ООН для Європи, головними проблемами у питанні ефективного функціонування і подальшого розвитку регіональних морських комунікацій є:

- Забезпечення безпечного і в той же час ефективного здійснення судноплавства в протоці Босфор в об'язі і з інтенсивністю, які задовольняють потреби чорноморських країн, включаючи транзит через Чорне море вантажів для Каспійського регіону;
- Забезпечення безпечних умов судноплавства в Керченській протоці, створення відповідної системи управління судноплавством і ліквідація небезпечних моментів при виконанні вантажних робіт на цій ділянці, які й далі можуть призвести до аварійних ситуацій;
- Відновлення і належне забезпечення у подальшому нормальних умов судноплавства в гирлі Дунаю і на виході з Дунаю в Чорне море.

Проблема відновлення надійного виходу з гирла Дунаю в Чорне море на території України в даний час послідовно вирішується за участю відповідних міжнародних організацій. Необхідно підкреслити, що йдеться саме про відновлення судноплавства в цій зоні з удосконаленням і новим обладнанням судноплавного шляху, який був значною мірою втрачений в результаті військових дій на території Югославії при руйнуванні мостів і т.д.

Найважливішу роль у структурі морського транспорту Чорноморського регіону відіграють порти. Саме вони є воротами для експортно-імпорتنих товаропотоків країн Чорноморського регіону.

На чорноморському і азовському узбережжях діє більше 32 портів, у тому числі: 17 українських, 5 російських, по 2 болгарських, грузинських, румунських і близько 10 турецьких. Їх роботу доповнюють близько десятка річкових українських, румунських і болгарських портів, що приймають участь в обробці суден типу річка-море. [7]

У 2011 році у вісімнадцяти морських портах України було перероблено 113,7 млн т вантажів – це на 5,6 % перевищує аналогічний показник 2010 року. Загальний обсяг переробки транзитних вантажів зріс на 20,4 % – з 33,1 млн тонн у 2010 році до 39,9 млн тонн у 2011 році. Порівняно з 2010 роком спостерігається зростання і обсяг переробки імпорتنих вантажів – на 4,7 % (у січні-грудні 2011 року українськими портами було перероблено 11 млн т імпорتنих вантажів). [5]

Виключно важливе значення для обслуговування експортно-імпорتنих і транзитних вантажопотоків України мають три порти так званої «Великої Одеси» (Іллічівськ, Одеса, «Південний»). У цілому, якщо 17 українських морських портів забезпечують перевалку понад 40% вантажів, що проходять через Чорноморський регіон, то 3 порти «Великої Одеси» здійснюють перевалку половини вантажообігу портів України. Цей комплекс являє собою головні ворота України, але їх значення цим не вичерпується. Історично і в даний час цей комплекс відіграє дуже важливу роль для обслуговування російських вантажопотоків, а в найближчій перспективі, безсумнівно, його значення в питанні створення неформованого транспортного коридору Балтика-Чорне море, який повинен зв'язати порти Європейського Союзу: Гданськ, Гдиню, Клайпеду, Ригу і Таллінн на Балтиці з трьома портами «Великої Одеси» на Чорному морі збільшиться. Розпочаті і досить наполегливо, хоча й повільно розвиваються контейнерні та контрейлерні перевезення по цьому коридору, безсумнівно, становлять великий економічний інтерес як для країн ОЧЕС, так і для країн Балтійського регіону.

На узбережжі Азовського моря найважливіше значення має Маріупольський порт, оскільки він є основними воротами для зовнішньої торгівлі щодо високорозвиненого промислового регіону - Донбасу. Враховуючи малі глибини і складності навігації в Азовському морі та зимовий період, Маріуполь може забезпечувати потреби зовнішньої торгівлі Донбасу, а також обслуговування певних російських вантажопотоків тільки в комплексі з терміналами кримських портів, а також портів Одеського регіону, Миколаєва та Херсона.

Характеризуючи сьогоднішню ситуацію, потрібно відзначити, що наявних на сьогоднішній день портових потужностей практично всіх чорноморських країн, крім України, недостатньо для належного обслуговування зростаючих вантажопотоків. У Болгарії, Румунії, Росії, Грузії та в певній мірі Туреччині відчувається дефіцит портових перевантажувальних потужностей, як загальних, так і для обслуговування найбільш перспективних вантажопотоків. Дещо в іншому становищі перебуває Україна, сумарні перевалочні потужності морських портів якої перевищують існуючий обсяг перевантажувальних робіт і є певний резерв. Це й не дивно, адже порти України будувалися для обслуговування не тільки українських, а й російських вантажопотоків. Однак більшість ключових портів України не меншою мірою, ніж порти інших країн, потребують реконструкції і розвитку. Це пов'язано з тим, що українські порти мають надлишок перевалочних потужностей з тих вантажопотоків, яких вже зовсім немає, або вони значно зменшилися за останні роки. Наприклад, перевалка неконтейнеризованих товарно-штучних вантажів (у мішках, бочках, ящиках і т.д.). У тому вигляді, в якому вони раніше пред'являлися до перевезення, в портах цих вантажів вже практично немає. Всі вони перевозяться в контейнерах і по-іншому вже не буде. Як наслідок без завантаження залишилися термінали з прикордонними критими складами, відповідним досить чисельним персоналом і перевантажувальною технікою. У той же час Україна відчуває дефіцит перевантажувальних потужностей для контейнерів, обробки автопаромів та інших суден, перевалки ряду наваловальних вантажів, у тому числі зерна, руди, вугілля і т.д. Крім того, глибини в ключових портах, окрім «Південного», вже не відповідають потребам прийому великотоннажного флоту.

З точки зору ступеня розвитку виробничих потужностей і відповідної потреби перевезень, головною проблемою портів Чорноморського регіону в своїй більшості є необхідність нарощування пропускної здатності контейнерних терміналів, створення високоєфективних терміналів для навалочних вантажів, які забезпечують на необхідному рівні захист навколишнього середовища та охорону здоров'я людей. Ця проблема в більшості випадків знаходиться в центрі уваги портових і термінальних керівників, а також державних органів, відповідальних за транспортну галузь і, перш за все, за морський транспорт. Для вирішення завдання залучаються, як правило, не стільки державні кошти, скільки приватні інвестиції, довгострокові пільгові кредити, тощо.

Головними проблемами, що обмежують можливості портів регіону і істотно знижують ефективність їх діяльності, продовжують залишатися такі дві проблеми.

Недостатній розвиток сухопутних транспортних під'їздів до портових терміналів з боку основних залізничних і, в ще більшому ступені, автомобільних магістралей, які являють собою основні міжнародні та державні комунікації. Дещо для вирішення цієї проблеми в Україні вже зроблено, в тому числі будівництво автомобільної естакади для в'їзду в Одеський порт, будівництво двох додаткових в'їздів з боку обслуговуючих залізничних станцій до терміналів Іллічівського порту і т.д. Дуже важливу роль для розвитку регіональної транспортної мережі в Україні зіграло будівництво і введення в експлуатацію автомагістралі Київ-Одеса. І все ж, проблема в цілому залишилася невирішеною. При цьому необхідно підкреслити, що невирішеність цієї проблеми навіть в одному досить великому порту регіону, що є портом-кореспондентом для терміналів інших країн, стає проблемою всього Чорноморського регіону. Необхідно відзначити, що в цьому питанні негативно позначається деяка роз'єднаність учасників для вирішення задачі: центральних органів управління транспортною галуззю, місцевих органів влади, адміністрації портів та операторів терміналів. Видається за доцільне в певній мірі взяти це питання під контроль парламентів країн ОЧЕС і сприяти його якнайшвидшому вирішенню, особливо на підходах до великих ключових портів регіону, які є базовими портами для обслуговування інтермодальних перевезень.

Найважливішою проблемою для розвитку транспорту в Чорноморському регіоні також є перемикування вантажопотоків між чорноморськими і балтійськими країнами на сухопутні залізничні колії. Особливе значення це має для інтермодальних перевезень, тобто контейнерних, авто-поромних та залізнично-поромних. Потрібні для цього термінальні потужності вже створені в основних чорноморських портах Іллічівськ, Керч, Поті, Батумі, Варна, Констанца, Дериґе. Перші швидкісні маршрутні поїзди вже експлуатуються протягом декількох років, наприклад, «Вікінг» (Іллічівськ (Україна)-Клайпед (Литва)). Налагоджуються перевезення і на лініях Іллічівськ-Рига (Латвія), Іллічівськ-Таллінн (Естонія). Асоціація портів Чорного і Азовського морів BASPA приймає послідовні заходи для сприяння цьому процесу. Ця проблема розглядалася і отримала загальну підтримку на звітно-виборній конференції BASPA в Поті / Кобулетті (Грузія) в лютому 2011 р. Транспортні відомства зацікавлених країн (Грузія, Україна, Литви, Латвія, Естонія та ін) на спеціальному нараді в Києві 15 - 16.03.2011 р. прийняли рішення всебічно сприяти розвитку цих перевезень.

Наявний досвід і детальні розрахунки показують, що створення транспортного коридору Балтика-Чорне море, що спирається на працюючі за розкладом контейнерні та контрейлерні залізничні потяги, дозволить серйозно скоротити терміни доставки вантажів від відправників до одержувачів та знизити вартість перевезень. [7]

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

Окрім транспорту, пріоритетним напрямком співробітництва у Чорноморському регіоні - є співпраця у галузі туристичного бізнесу. Так Міністерством інфраструктури України було запропоновано країнам-учасникам ОЧЕС разом розробити єдині умови для його розвитку. В регіоні постійно зростає обсяг круїзного туризму. Наприклад, в 2011 році Одеський порт прийняв 125 круїзних суден, а вже в плані на 2013 рік є 157 підтверджених суднозаходів. Зростає туристична активність населення Росії, України, Казахстану, інших країн СНД, що створює передумови для розвитку кільцевих туристичних маршрутів по Чорному морю з відвідуванням портів України, Росії, Грузії, Туреччини, Болгарії, Румунії.

Тому Міністерство інфраструктури ініціює в рамках ОЧЕС комплексний розвиток морських портів Чорноморського регіону з урахуванням туристичного сектора. По-перше, це необхідно з точки зору диверсифікації джерел отримання портами доходів. Адже кожен турист, за оцінкою фахівців, становить у квоті доходу від 50 євро і більше. Крім того, об'єднання причорноморських портів різних країн може дати відчутний синергетичний ефект. Щоб виділити самостійне круїзне спрямування - не менше 5 портів Чорноморського регіону повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати круїзні судна довжиною понад 300 метрів.

Також потрібно налагодити ефективну співпрацю між країнами чорноморського регіону з таких питань: спростити проходження митних процедур перетину державних кордонів чорноморських країн круїзними туристами і розробити уніфіковані вимоги до надання послуг при організації круїзного туризму, в тому числі і до тих компаній, які займаються обслуговуванням на березі - за якістю транспорту та екскурсійного обслуговування. [10]

Оскільки дуже великою проблемою для України є проблема забезпеченості енергоносіями. Більшість з яких Україна вимушена імпортувати з Росії, що додатково створює як валютне навантаження так і енергозалежність від однієї країни. В 2012 році Україна імпортувала газу, нафти та кам'яного вугілля на суму 17,9 млрд. доларів, що склало 21,1 % від загального товарного імпорту.

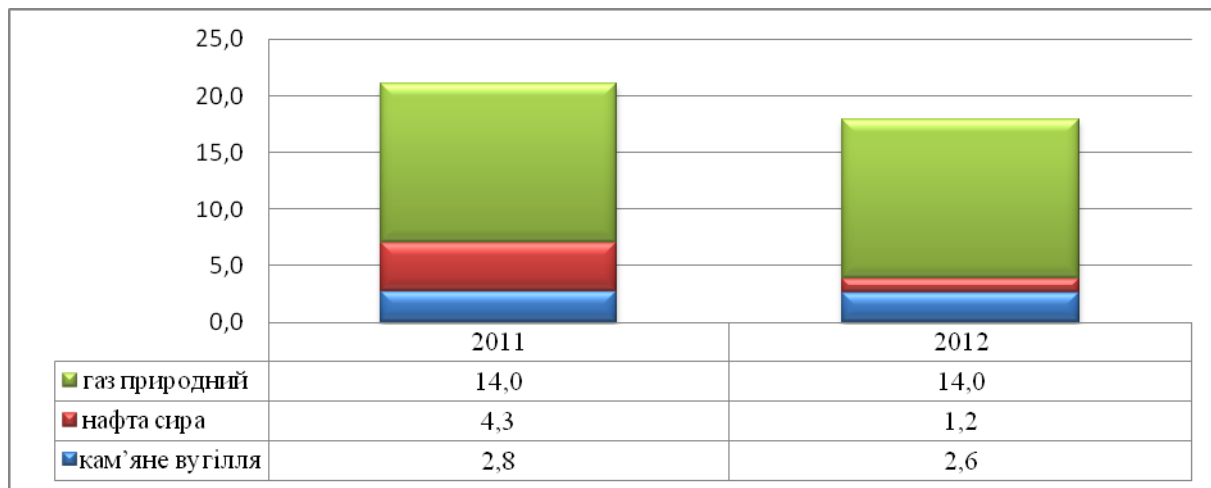


Рис. 2 Імпорт природного газу, нафти та кам'яного вугілля Україною у 2011-2012 роках, млрд. доларів США [1]

Можна виділити чотири стратегічні напрями скорочення витрат на імпорт енергоносіїв:

1. Зменшення ціни на природний газ з Російської Федерації, за рахунок політичних переговорів. Або пошуку інших каналів постачання енергоносіїв за нижчими цінами.
2. Зменшення споживання імпортованих енергоносіїв, за рахунок зниження енергоємності промислового і комунального секторів економіки.
3. Зменшення споживання імпортованих енергоносіїв за рахунок збільшення власного видобутку цих енергетичних ресурсів.
4. Зменшення споживання імпортованих енергоносіїв, за рахунок їх заміни на інші джерела енергії, які в достатній кількості є в Україні.

Прикладом спроби скорочення енергозалежності від імпорту може служити, розроблена Національним агентством України з питань забезпечення ефективного використання енергетичних ресурсів, державна цільова економічна програма енергоефективності на 2010 - 2015 роки. Ця програма передбачає створення умов для наближення енергоємності ВВП України до рівня розвинутих країн та стандартів ЄС, а також підвищення ефективності використання паливо - енергетичних ресурсів і посилення конкурентоспроможності національної економіки.

У рамках форуму ОЧЕС проводяться "круглі столи" з підвищення надійності енергопостачання, заощадженню первинної енергосировини на об'єктах ЖКГ і в промисловості, за проектами використання поновлюваних джерел енергії, включаючи біопаливо. На тематичних виставках "Енергетика та електротехніка" і "Енергоресурсозбереження" були продемонстровані новинки російських, білоруських, українських та азербайджанських фахівців і підприємств, у тому числі спільні, з комплексного енергозбереження.

6 березня 2012 в Міненерго Росії пройшла нарада організації «Чорноморське економічне співробітництво» з питання розвитку «Зеленої економіки» в країнах ЧЕС. Ключовим етапом засідання стало обговорення результатів реалізації проекту «Формування правової основи для "Зеленої економіки" в країнах ЧЕС - регіональний огляд і діалог про системи і перспективи». Основними цілями проекту є сприяння розвитку спільної позиції організації ЧЕС і просування ідей і принципів «Зеленої економіки» в країнах-учасниках. Проект включає в себе регіональний огляд, заснований на дослідженнях умов і можливостей створення стимулів розвитку "Зеленої економіки» у трьох «пілотних» країнах: Росії, Україні та Азербайджані. За результатами роботи наради були вироблені принципи і напрями подальших дій з розвитку проекту в країнах-учасницях організації ЧЕС, а також намічені спільні дії у сфері зеленої енергетики. [4]

Так само перспективні для зменшення імпорту енергоносіїв, є розробки родовищ нафти і природного газу на шельфі Чорного моря. Але для цього потрібні серйозні інвестиції, причому інвестиції з високою часткою ризику. Так само необхідні особливі технології буріння і видобутку на водних поверхнях. Не варто забувати і про небезпеку екологічної катастрофи, подібної до тої, яка сталася в Мексиканській затоці.

У ході сесій Парламентської асамблеї Організації Чорноморського економічного співробітництва вже була підтверджена зацікавленість всіх країн її учасниць у створенні Загальночорноморського електроенергетичного "кільця". Такий проект в загальних рисах був запропонований в рамках ОЧЕС ще наприкінці 1990-х років. А ідею електроенергетичного загальнорегіонального "кільця" навесні 2009 року висунула Грузія, першою її підтримала Туреччина, а потім - усі інші країни - члени цього регіонального блоку. Ресурсна база такого проекту - колосальні гідрогазові ресурси регіону ОЧЕС. Географічні ж умови їх розміщення, відмінно підходять для реалізації такого важливого проекту, що гарантує енергетичну безпеку і самодостатність всіх країн, що входять в Організацію Чорноморського економічного співробітництва. [6]

З точки зору диверсифікації поставок енергоносіїв найбільш перспективним виглядає проект спорудження терміналу з регазифікації зрідженого газу на Чорноморському узбережжі України. Даний проект був зведений до статусу національного. Потужність даного терміналу сягатиме 10 млрд. кубометрів зрідженого газу на рік, а вартість його будівництво оцінюється в 2,5 млрд. доларів США.

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

Потенційними джерелами поставок скрапленого газу в Україну можуть стати Катар, Алжир, Лівія, Єгипет, ОАЕ, а також Азербайджан і Туркменістан.

За даними дослідження, проведеного Центром економічних і політичних досліджень ім. О. Разумкова, популярність LNG в міжнародній торгівлі буде рости з кожним роком. Так, до 2030 року світовий попит на скраплений газ збільшиться до 560 млрд кубометрів на рік, а частка в глобальній торгівлі природним газом - до 45%.

Зважаючи на вище сказане, перспективним напрямком розвитку для країн ОЧЕС, у тому числі і для України, є поглиблення співробітництва в галузі виробництва і транспортування зрідженого газу. Головною метою даної співпраці має стати створення в рамках Чорноморського регіону системи терміналів з виробництва та регазифікації скрапленого газу. Крім цього необхідно розробити маршрути постачання зрідженого газу з Близького Сходу та Азії до країн Європейського Союзу через Чорноморський Регіон. У даній системі України може зайняти одне з ключових місць, що дозволить їй диверсифікувати постачання газу і зменшити його вартість, а це в свою чергу знизить загальну вартість імпорту та підвищить конкурентоспроможність українських підприємств, що зрештою буде позитивно впливати розвиток національної економіки і рівень життя населення. [11]

Важливою є тема розвитку співробітництва між ОЧЕС та ЄС. Виробленню чорноморського консенсусу щодо основних напрямків та спільних проєктів найближчим часом буде присвячена окрема зустріч.

Фінансування з боку ЄС допомогло б реалізації численних регіональних проєктів в інтересах всієї Європи – від дослідження і захисту пам'яток історичної та культурної спадщини (в тому числі і тих, які затоплені на дні Чорного моря), захисту довкілля, до великих інфраструктурних проєктів, як то спорудження Чорноморської окружної автомагістралі.

В рамках постійного діалогу ОЧЕС-ЄС не оминати й візового питання. Україна солідарна з державами чорноморського регіону, які не можуть погодитися з тим, щоб країни ЄС використовували цей інструмент в економічній політиці, створюючи у такий спосіб переваги, наприклад, для своїх автоперевізників. [8]

Окрім економіко-політичних напрямків співпраці, також важливим для України є співробітництво за ради покращення екологічної ситуації у Чорноморському регіоні. Серед пріоритетних завдань щодо забезпечення екологічної безпеки у рамках ОЧЕС є:

- моніторинг забруднення повітря, водного простору і ґрунту;
- усунення екологічних наслідків, викликаних промисловими катастрофами і настанням природного лиха;
- розвиток екологічного туризму.

Одним із механізмів співробітництва в ОЧЕС є створення спеціалізованої Робочої групи з охорони навколишнього середовища, яка відстежує дотримання країнами-членами плану заходів щодо захисту навколишнього середовища та заходи із реалізації «Стратегічного плану по реабілітації і захисту Чорного моря», прийнятого в 2009 році.

Іншим механізмом є співробітництво країн-учасниць у рамках ОЧЕС з неурядовими організаціями (Союз Дорожніх і Транспортних Асоціацій, Асоціація суднобудівників і судноремонтників Чорноморського регіону, Асоціація портів Чорного й Азовського морів, Міжнародна чорноморська асоціація судновласників, Конференція по периферійних морських регіонах Європи). У зазначеному форматі особливо важливим є співробітництво щодо запобігання випадків техногенних катастроф, пов'язаних з викидами небезпечних речовин, очищенням баластових вод і утилізацією морських судів.

Важливим механізмом екологічного захисту моря є співпраця ОЧЕС з ЄС. Зокрема, у рамках реалізації програми ЄС «Чорноморська синергія» з березня 2010 р. почав функціонувати центр Екологічного партнерства Чорноморської синергії з метою надання підтримки зусиллям ЄС на основі конкретних проєктів, таких як якість води, інтегроване використання прибережної зони, переробка твердих відходів і каналізаційних стоків.

Проте на практиці зберігається високий рівень техногенного навантаження на акваторію моря. Враховуючи замкненість басейну Чорного моря, забруднення відбувається за рахунок діяльності декількох держав: України, Росії, Грузії, Туреччини, Болгарії і Румунії. Серед головних джерел забруднення лідерами є господарча діяльність морських портів (насамперед, за рахунок забруднення нафтою і нафтопродуктами внаслідок морських вантажоперевезень). Щорічно у Чорне море потрапляє від 80 до 100 тис т нафтових відходів. Вкрай негативно на екологію моря впливають днопоглиблювальні роботи портів, судноконтейнерні звалища, відходи, внаслідок діяльності металургійних і хімічних підприємств.

Екологічна складова співробітництва країн ОЧЕС вимагає посилення діючих механізмів з метою перегляду практики застосування спільного моніторингу забруднення акваторії через промислову діяльність та міжнародне судноплавство. [5]

Таким чином, можна зробити наступні висновки. Чорноморський регіон та Організація чорноморського економічного співробітництва є дуже перспективним і важливим напрямком для розвитку багатьох сфер економічного і соціального життя України.

Одним із головніших напрямків співробітництва для України у рамках ОЧЕС є розвиток і посилення позицій України у міжнародних перевезеннях. Для цього в Україні сконцентрована досить потужна портова та інша транспортна інфраструктура. При цьому, ця інфраструктура потребує суттєвої модернізації та адаптації під потреби сучасної світової економіки.

Зважаючи на значний рекреаційний потенціал регіону, слід приділити значну увагу розвитку туристичних можливостей. Для України це в першу чергу розвиток туристичної інфраструктури Кримського півострова. У даному напрямку особливо цікавим виглядає розвиток круїзного туризму, оскільки він дасть змогу привернути нові туристичні потоки не тільки у регіональному масштабі, але й з країн дальнього зарубіжжя.

Співпраця з країнами Чорноморського регіону може допомогти вирішити гостру для України проблему пов'язану з енергозабезпеченням. Це як реалізація проєктів направлених на диверсифікацію поставок енергоносіїв та і проєкти х розробки нафтових ті газових родовищ на шельфі чорного моря. Також це обмін та кооперація у впровадженні зелени та енергозберігаючих технологій.

Окрім економічної площини, потрібно співпрацювати і в напрямку покращення екологічної ситуації в регіоні. Покращення екології дозволить, як поліпшити загальний рівень життя громадян в чорноморських країнах, так зробити їх ще більш привабливими для туристів.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] // Статистична інформація - Режим доступу.: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Грузія онлайн: 12 стран ОЧЭС объединяют усилия для развития Черноморского региона [Электронный ресурс] // Экономика – 24.05.2013 - Режим доступу.: <http://www.apsny.ge/2013/pol/1369431903.php>
3. Гусинська Н. Тенденції розвитку регіональної інтеграції / Н.Г.Гусинська // Регіональна економіка. Серія «Економіка і право» – 2008. – №4. – С.185-191.
4. Министерство энергетики Российской Федерации: В Минэнерго России на совещании организации «Черноморское экономическое сотрудничество» обсудили аспекты формирования "Зеленой экономики" [Электронный ресурс] // Новости Минэнерго России – 06.03.2012 - Режим доступу.: http://minenergo.gov.ru/press/min_news/11412.html
5. Національний інститут стратегічних досліджень, Регіональний філіал у м. Донецьк: Механізми ОЧЕС у стимулюванні розвитку транзитних можливостей та господарчої складової [Електронний ресурс] / Макогон Ю.В. // 12.09.2012 - Режим доступу.: <http://dn.niss.gov.ua/articles/466/>
6. Российская газета: В энергетическом кольце, страны СНГ готовы объединить свои энергетические системы [Электронный ресурс] / Алексей Чичкин // Экономика “Энергетика” - 22.12.2009 – Режим доступу.: <http://www.rg.ru/2009/12/22/kolco.html>
7. Транспорт: Порты Украины и других стран ОЧЭС: перспективы развития [Электронный ресурс] / Скворцов Г.П. // Комментарии и обзоры - Режим доступу.: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/portyi-ukrainyi-y-druhyh-stran-oches-perspektivy-razvityya/>
8. Українська Правда: Леонід Кожара: ЧОРНЕ МОРЕ: погляд з Михайлівської [Електронний ресурс] / Макогон Ю.В. // БЛОГИ - 10.04.2013 - Режим доступу.: http://pda.pravda.com.ua/blogs/id_928241/

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

9. Українська технічна газета: Черноморський шанс України [Електронний ресурс] / Александр Леонов // 28.01.2013 - Режим доступа: http://tehnichka.com/index.php?option=com_content&view=article&id=734:chernomorskii-shans-ukrainy&catid=39:obschestvo&Itemid=180
10. Trans-Port: Україна пропонує країнам ОЧЭС виробити єдині стандарти для круїзного туризму [Електронний ресурс] // Новини – 11.06.2013 - Режим доступа: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=47011>
11. УКРАЇНСЬКА ENERGETИКА: Енергоефективність в Україні. Підсумки року [Електронний ресурс] / Ірина Петренко// Аналітика – 2010-12-10 - Режим доступа: <http://ua-energy.org/post/4404>
12. Ukrainian European Perspectives: Україна ініціює створення регіональної ЗВТ в рамках ОЧЭС - Кожара [Електронний ресурс] // Новини - 10.04.2013 - Режим доступа: <http://www.u-e-p.eu/news/2013/april/ukrana-ncu-stvorennya-regionalno-zvt-v.html>

ТРАНСФОРМАЦІЯ РОЛІ КРАЇН, ЩО ШВИДКО РОЗВИВАЮТЬСЯ, В РОЗПОДІЛІ ГЛОБАЛЬНИХ ТА РЕГІОНАЛЬНИХ ПОТОКІВ КАПІТАЛУ

Крюков С.П., здобувач кафедри міжнародної економіки Донецького національного університету

Крюков С.П. Трансформація ролі країн, що швидко розвиваються, в розподілі глобальних та регіональних потоків капіталу.

Стаття присвячена питанням розвитку глобальних ринків капіталу і діяльності на них глобальних гравців. У статті поставлена мета дослідження процесу трансформації ролі країн, що швидко розвиваються, в розподілі глобальних і регіональних потоків капіталу. Розглянуто індекси ринків, які розвиваються, в країнах Південно-Східної Азії. Підкреслено, що приватний бізнес не може бути безпосередньо залучений в економіку даних країн. Представлена схема, яка наочно ілюструє основні мотиви приватного бізнесу при виборі країни інвестування. Особливим з даних критеріїв є політична та економічна стабільність. Індекси країн розраховуються у вигляді середньозваженого значення 15 змінних, що мають 5 основних компонентів розвитку, описаних у статті. Далі визначається етап розвитку країни. Відзначено, що існує 4 етапи розвитку ринку. Розглянуто країни Європи з даного індексу а також країни БРІКС. Зроблено висновок, що трансформаційні процеси в глобальному розподілі стають більш динамічними саме завдяки країнам, що розвиваються.

Ключові слова: трансформація, глобальний капітал, регіональний капітал, індекс, країни, що розвиваються, бізнес, макроекономічні показники, етап, інвестиції.

Крюков С. П. Трансформация роли стран, которые быстро развиваются, в распределении глобальных и региональных потоков капитала.

Статья посвящена вопросам развития глобальных рынков капитала и деятельности на них глобальных игроков. В статье поставлена цель исследования процесса трансформации роли стран, которые быстро развиваются, в распределении глобальных и региональных потоков капитала. Рассмотрены индексы рынков, которые развиваются в странах Юго-Восточной Азии. Подчеркнуто, что частный бизнес не может быть непосредственно привлечен в экономику данных стран. Представлена схема, которая наглядно иллюстрирует основные мотивы частного бизнеса при выборе страны инвестирования. Особым из данных критериев является политическая и экономическая стабильность. Индексы стран рассчитываются в виде средневзвешенного значения 15 переменных, имеющих 5 основных компонентов развития, описанных в статье. Далее определяется этап развития страны. Отмечено, что существует 4 этапа развития рынка. Рассмотрены страны Европы по данному индексу а также страны БРИКС. Сделан вывод, что трансформационные процессы в глобальном распределении становятся более динамичными именно благодаря развивающимся странам.

Ключевые слова: трансформация, глобальный капитал, региональный капитал, индекс, развивающиеся страны, бизнес, макроекономические показатели, этап, инвестиции.

Krukov S.P. The transformation of the role of the countries that are developing rapidly, in the distribution of global and regional capital flows.

The article is devoted to the development of global capital markets and operations on them global players. The article sets the goal of the transformation studies the role of the countries that are developing rapidly, in the distribution of global and regional capital flows. Consider an index of emerging markets of South East Asia. Stressed that private business can not be directly involved in the economy of these countries. A scheme that illustrates the basic motives of private businesses in choosing the country of investment. A particular of these criteria is the political and economic stability. The indices are calculated as of the weighted average of 15 variables with 5 main components of development, described in the article. Next step is determined by the development of the country. It is noted that there are 4 stages of market development. Considered European countries on the index as well as the BRICS. It is concluded that the transformation processes in the global distribution become more dynamic thanks to developing countries.

Keywords: transformation, global capital, the regional capital, the index, the developing countries, business, macroeconomic performance, the stage investments.

За останні двадцять років відбулися важливі зміни у картині світових потоків капіталу. Ці зміни обумовлені підйомом ринків, що швидко розвиваються, найбільші з яких представлені країнами БРІКС. Не дивлячись на те, що поточна глобальна фінансова криза загальмувала дану тенденцію зростання, вже на початку 2010 року приплив капіталу у ці країни почали відновлятися. Зазвичай, країни, що швидко розвиваються, відчувають брак інвестиційних коштів, які можуть сприяти реалізації їх інвестиційного потенціалу та економічному зростанню. Іноземні інвестиції можуть також допомогти цим країнам подолати технологічні розриви, що перешкоджають їх розвитку. У період рецесії на ринках розвинутих країн інвестори не залишають без уваги можливості, які надають ринки, що швидко зростають. З іншого боку, більш глибока інтеграція цих країн у глобальний ринок капіталу може призвести до зростання волатильності їх фінансових систем та їх залежності від світових фінансових «бульбашок».

Згідно з результатами Міжнародного Дослідження Бізнесу (IBR) Грант Торнтон, проведеного у 2008 році, ринки, що розвиваються, надають привабливі перспективи зростання навіть на тлі загального спаду розвитку світової економіки. Приватні компанії, як втім, і всі інші, не можуть ігнорувати дану обставину [1].

Очікується, що економічні показники Китаю до 2027 року перевищать показники США, Індія зрівняється з США до 2050 року, а країни БРІК (Бразилія, Росія, Індія і Китай) випередять за темпами зростання членів Великої Сімки до 2032 року.

Дослідженню питань розвитку глобальних ринків капіталу та діяльності на них глобальних гравців присвячені праці Дж. Гелбрейта, С. Хаймера, Ч. Кіндлебергерра, К. Акамацу, М. Портера, Дж. Даннінга, Д. Лук'яненка, Ю. Макогона, О. Рогача, Т. Орехової, С. Якубовського та інших.

Метою даної роботи є дослідження процесу трансформації ролі країн, що швидко розвиваються, в розподілі глобальних та регіональних потоків капіталу.

Більшість країн, що швидко розвиваються, розташовується в Південно-Східній Азії. Підвищення цін на товари призвело до збільшення прибутку деяких країн, тим не менше, більшість з них гостро відчуває брак сировини та енергоресурсів. Проте це не послужило перешкодою їх бурхливому зростанню.

Надлишок дешевої і часто високоосвіченої робочої сили поряд з традиційно високим рівнем трудової дисципліни компенсують недолік інших ресурсів. Бурхливий розвиток промисловості, обумовлений підвищенням інтересом до новітніх технологій, дає можливість