

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РАЗВИТТЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ УКРАЇНА В ТРАНСФОРМАЦІЇ ЧОРНОМОРЬСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО ВЕКТОРУ

Миценко І.М., д.е.н., професор, зав. кафедри міжнародної економіки Кіровоградського національного технічного університету
Стежко Н.В., к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки Кіровоградського національного технічного університету

В другій половині ХХ століття виникло чимало регіональних економічних об'єднань інтеграційного типу, іноді вельми істотно відмінних один від одного. Одним з новоутворень останнього десятиріччя ХХ століття стала поява регіонального економічного об'єднання 11 країн - Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) (Азербайджан, Албанія, Вірменія, Болгарія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Туреччина, Україна).

Геополітичний простір цих країн вкрай неоднорідний. Жодна країна-учасниця ОЧЕС не вважає участь у цій організації достатньою для свого економічного і політичного розвитку на міжнародній арені. Цим пояснюється формальність структури й слабкі темпи розвитку інституційного забезпечення. Варто виділити інші дезінтеграційні фактори ОЧЕС, серед яких: політична нестабільність у деяких державах-членах, обмежена взаємодоповнюваність національних господарств, історичні конфлікти, соціальна несумісність та ін. У той же час ОЧЕС є ланкою системи загальноєвропейської безпеки і виступає вагомим зовнішньоекономічним пріоритетом України. Після розширення ЄС економічний простір Центральної та Східної Європи (ЦСЄ) й Балто-Чорноморського субрегіону трансформувалися, і дещо знизилися темпи консолідації країн-партнерів. Разом з тим, в рамках ОЧЕС спостерігаються певні позитивні зрушення, які розвиваються за такими напрямками:

- 1) транспортному (перевезення вантажів наземним транспортом і створення відповідної інфраструктури);
- 2) нафто- і газопровідний (побудова системи міжнародних нафто- і газопроводів у регіоні з підключенням до загальноєвропейської системи);
- 3) розвиток транспортної системи Чорного моря (системи поромних перевезень);
- 4) формування системи погодження функціонування фінансових систем (створення банківських центрів регіону).

Економічне співробітництво країн-членів об'єднання розвивається переважно в сфері створення транспортних коридорів і спільних підприємств в сфері транспортування ресурсів. Найважливішим питанням в рамках ОЧЕС є розвиток транспортних коридорів по осі Центральна Азія – Каспійське море – ЄС, що визначає мотиви створення об'єднання. Це сприяє поглибленню співробітництва, однак недостатньо для реальної інтеграції в інших сферах. Слід зазначити, що, за деякими прогнозами, через 15-17 років обсяги транспортування нафти різко знизяться, тому розвиток транспортних зв'язків відповідає лише тактичним інтересам. Енергетичний сектор і ринок у даний момент повинен стати галузевим «ядром» поглиблення інтеграції національних господарств, що є стратегічною задачею.

Особливістю ОЧЕС порівняно з іншими субрегіональними об'єднаннями є те, що на відміну від них вже в Декларації про створення організації в основу майбутньої діяльності було поставлене не торгівельне, а виробниче співробітництво. Це знайшло своє відображення в галузевому підході до вирішення загальних економічних проблем регіону.

Що ж до торгівельного співробітництва і супутніх йому заходів гармонізації торгової політики, то тут результати виявилися більш ніж скромними. Причин цьому дві: слабка компліментарність господарств країн, що входять в об'єднання, низька питома вага і обмежена номенклатура продукції машинобудівної промисловості. Географічний розподіл товарних потоків показує, що зовнішня торгівля країн-учасниць ОЧЕС у значній мірі орієнтується на економічно розвинуті країни. Щодо України, то слід відмітити, що впродовж останніх років частка країн-членів ОЧЕС в зовнішній торгівлі знижується (рис. 1.).

Головними торгівельними партнерами України в експорті товарів були такі країни як Російська Федерація (8495072,3 тис. дол. США), Туреччина (2126526,4 тис. дол. США), в імпорті переважна частка також припадає на ці країни - Російську Федерацію (13235774,4 тис. дол. США), Туреччину (952243,6 тис. дол. США) (табл. 1.).

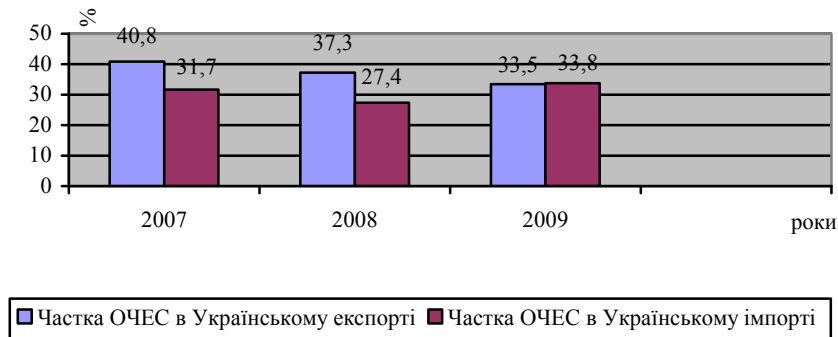


Рис. 1. Частка країн-членів ОЧЕС в українському експорті та імпорті

Таблиця 1.

Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами України з країнами-членами ОЧЕС за 2009 рік [1]

Країна	Експорт		Імпорт		Сальдо
	тис.дол. США	у % до 2008р.	тис.дол. США	у % до 2008р.	
Всього	39702883,3	59,3	45435559,2	53,1	-5732675,9
Всього з ОЧЕС	13317387,8	53,3	15371828,8	65,7	-2054441
Азербайджан	546638,7	60,0	282794,6	373,6	263844,1
Вірменія	165628,0	62,8	28217,0	110,8	137410,9
Молдова	693621,2	59,2	52058,9	30,7	641562,3
Російська Федерація	8495072,3	54,0	13235774,4	68,2	-4740702,1
Албанія	76344,9	94,9	252,1	61,9	76092,8
Болгарія	395540,1	35,8	151763,5	63,4	243776,6
Греція	100339,9	29,6	82797,9	48,2	17542,0
Румунія	319468,1	47,6	488119,5	41,7	-168651,4
Грузія	398208,2	60,7	97807,3	51,1	300400,9
Туреччина	2126526,4	45,9	952243,6	48,8	1174282,9

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

Кіровоградська область також розвиває торгівельні зв'язки з країнами-членами ОЧЕС. Незважаючи на те, що протягом останніх років обсяги зовнішньої торгівлі області з цими країнами зменшуються в 2009 р. на них припадало майже 45% експорту та 11,2% імпорту (рис. 2.).

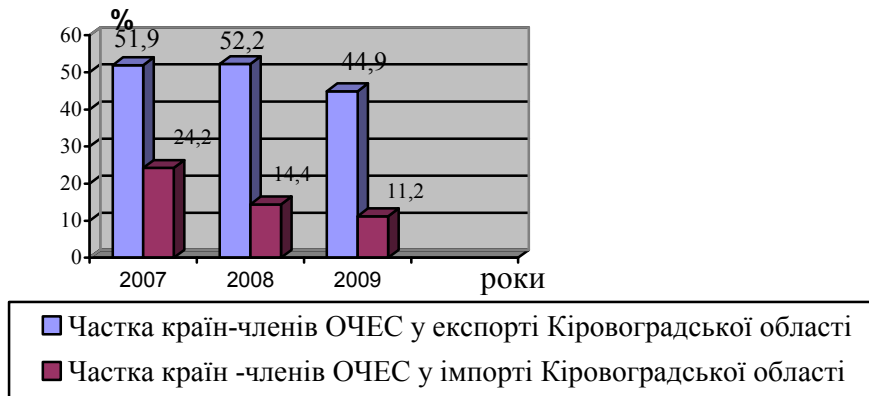


Рис. 2. Частка країн-членів ОЧЕС в експорті та імпорті Кіровоградської області

Основними торгівельними партнерами області в експорті були Російська Федерація (57007,8 тис. дол. США), Болгарія (39535,2 тис. дол. США), в імпорті Російська Федерація (10619,7 тис. дол. США) та Туреччина (4389,9 тис. дол. США) (табл. 2.).

Таблиця 2.

Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами Кіровоградської області з країнами-членами ОЧЕС за 2009 рік

Країна	Експорт		Імпорт		Сальдо
	тис.дол. США	у % до 2008	тис.дол. США	у % до 2008	
Всього	251283,9	64,2	148065,9	62,1	103218,0
Всього з ОЧЕС	112869,1	55,2	16620	48,4	96249,1
Азербайджан	1073,3	37,7	–	–	1073,3
Вірменія	1405,7	57,3	62,5	140,3	1343,2
Грузія	7027,6	52,1	–	–	7027,6
Молдова	4811,1	61,8	121,2	22,5	4689,9
Російська Федерація	57007,8	37,2	10619,7	42,0	46388,1
Болгарія	39535,2	187,9	91,0	62,1	39444,2
Греція	52,6	13,3	80,8	106,9	-28,2
Румунія	244,5	84,1	1254,9	320,7	-1010,5
Туреччина	1711,3	54,4	4389,9	55,8	-2678,6

Одна із задач, задекларована в документах ОЧЕС, полягає в створенні зони вільної торгівлі на території країн-учасниць, що може бути здійснено в руслі формування європейського економічного простору. Беручи до уваги юридичні зобов'язання деяких країн-учасниць ОЧЕС перед ЄС і бажання більшості стати повноправними членами Євросоюзу, будь-яка конструктивна дія по створенню зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні стає можливою тільки в рамках діалогу ОЧЕС-ЄС.

Найпоширеніші галузеві економічні проекти ОЧЕС пов'язані з транспортною інфраструктурою і енергетикою. В першому випадку при вирішенні питань транспортної інфраструктури ОЧЕС тісно співпрацює з ЄС, що є підтвердженням прагнення організації чорноморських держав внести свій внесок в будівництво нової європейської архітектури. Їх реалізація сприяє створенню в Чорномор'ї високоефективної і надійної транспортної системи, включення її в транс'європейську мережу комунікацій, забезпечивши вантажоперевезення між країнами Європи, Азіатського континенту і державами Близького і Середнього Сходу. Йдеться про реалізацію задач так званої «Європейської транспортної політики», яка передбачає створення дев'яти транспортних коридорів, що проходять по європейській території.

Ряд держав ОЧЕС в питаннях транспортної політики наполегливо намагається просувати національні схеми розвитку транспортної мережі в регіоні. Так, Україна намагається реалізувати свої схеми, які зберегли б напрямок вантажопотоків, що склалися, з Росії на Іллічевськ. Румунія і Грузія працюють над проектом нарощування національного транзиту, у тому числі енергоносіїв, з Каспійського басейну і Середньої Азії по лінії Поті – Констанца. Власні схеми вантажоперевезень в регіоні через свою територію розробляє Туреччина.

Закавказькі республіки висувають пропозиції по приєднанню своїх залізниць, автомобільних і газових магістралей до відповідних ліній південних країн ОЧЕС.

Самостійним російським проектом, відкритим для іноземної участі, є створення центру транспортної логістики в Ростові-на-Дону, введення якого в дію дозволить на 30% скоротити час просування вантажів в північній частині причорномор'я і на маршрутах Європа-Азія.

Що стосується транспортування енергоносіїв, то тут ситуація дещо інша. Завдяки своєму географічному розташуванню Чорноморсько-Каспійський регіон в перспективі повинен стати головною ланкою, що зв'язує добре інтегровану енергосистему західноєвропейських країн з енергосистемами країн Азії, що швидко розвиваються.

Нині країни-учасниці ОЧЕС розробляють технічну можливість і економічну доцільність створення нової взаємопов'язаної енергосистеми в рамках міждержавного проекту. Вони рекомендували державним організаціям і енергетичним компаніям створити енергетичну асамблею ОЧЕС з метою розробки і здійснення регіональної концепції розвитку енергетики.

Варто пригадати і те, що в майбутнє десятиріччя прогнозується значне збільшення видобутку нафти в Каспійському регіоні: в Азербайджані, Казахстані, Туркменії. Країни ОЧЕС виявляють технічну можливість і економічну доцільність створення нової взаємопов'язаної енергосистеми в рамках міждержавного проекту. Вони рекомендували державним організаціям і енергетичним компаніям створити енергетичну асамблею ОЧЕС з метою розробки і здійснення регіональної концепції розвитку енергетики.

Варто пригадати і те, що в майбутнє десятиріччя прогнозується значне збільшення видобутку нафти в Каспійському регіоні: в Азербайджані, Казахстані, Туркменії. Країни ОЧЕС виявляють технічну можливість і економічну доцільність створення нової взаємопов'язаної енергосистеми в рамках міждержавного проекту. Вони рекомендували державним організаціям і енергетичним компаніям створити енергетичну асамблею ОЧЕС з метою розробки і здійснення регіональної концепції розвитку енергетики.

Економічні показники маршрутів, що завершуються на узбережжя Чорного моря, порівняно з Середземноморським варіантом є конкурентоздатними навіть в тому випадку, якщо доведеться вирішувати питання обходу протоки Босфор. Якнайменше витратним вважається маршрут Баку – Супса, припускаючий реконструкцію існуючого трубопроводу. Цей проект оцінюється в 1,5 млрд. доларів США. Дорожче може обійтися будівництво трубопроводу по маршруту Баку – Новоросійськ – близько 2 млрд. доларів США.

Найбільших капіталовкладень потребує реалізація маршруту Баку – турецький порт Джейхан. Проект оцінюється в 2,5-3,5 млрд. доларів США. До речі, цей проект претендує не тільки на транспортування всієї азербайджанської нафти, об'єм видобутку якої в 2010 році

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

може досягти 50 млн. тонн, але також і 10 млн. тонн казахстанської, що поставляється в Баку через Каспійське море. Російський проект забезпечує транспортування об'ємом в 30 млн. тонн, маршрут на порт Супса виглядає ще скромнішим – лише 10 млн. тонн.

Важливим залишається питання Босфорської протоки і її максимальної пропускної спроможності. Для цього необхідно впровадити нові системи регулювання проходження суден. У разі виникнення серйозних проблем з Босфором вивчаються виходи на Середземне море через території Туреччини, Болгарії і Греції. Не виключається також економічна привабливість експорту нафти в південному напрямку через Іран.

Говорячи про ОЧЕС слід відмітити, що світ все більше стикається з ресурсним дефіцитом. Реальною стає загроза вичерпання не відновлюваних природних ресурсів, перш за все енергетичних (нафти, газу, вугілля, урану), інших корисних копалин, без яких неможливий розвиток сучасної промисловості і сільськогосподарського виробництва, загроза дефіциту чистої питної води, продовольства, як і інтелектуальних, кваліфікованих трудових ресурсів. США уже сьогодні споживає близько 40% ресурсів планети, а з врахуванням країн «золотого мільярду» - близько 70%.

Чорноморський регіон є місцем зіткнення енергетичних інтересів і енергетичних політик світових центрів сили. Особливо Євросоюз, враховуючи потенціал регіону для досягнення безпеки енергозбереження, планує модернізувати існуючі і будувати нові енергетичні інфраструктури. Єврокомісія працює над ідеєю створення Транскаспійського-Трансчорноморського енергетичного коридору для транспортування газу з Південнокавказького і Центральноазійського регіонів в Євросоюз. Враховуючи зростаючі обсяги транзиту нафти через Чорне море, ЄС також працює над рядом проектів по будівництву нафтопроводів в обхід протоки Босфор.

Одним із таких проектів є будівництво Транскаспійського газопроводу «Набукко». На першому етапі функціонування він повинен з'єднати Євросоюз з Азербайджаном, проходячи через Туреччину, Болгарію, Румунію, Угорщину до міста Баумгартен в Австрії. На другому етапі газопровід планується розширити і прокласти по дну Каспійського моря до Центральної Азії. Довжина газопроводу повинна скласти 3300 км. В 2020 р. він повинен буде пропускати мінімум 25,5 і максимум 31 млрд. куб. м газу.

В липні 2009 р. в Анкарі було підписано міждержавну угоду по «Набукко» представниками країн-транзитерів газопроводу: Австрії, Болгарії, Угорщини, Румунії, Туреччини в присутності голови Єврокомісії М. Баррозо, члена Єврокомісії по енергетиці А. Пібалса, а також впливових представників США [2]. Дана угода надає рівні правові умови для транзиту газу на відстані всього газопроводу «Набукко», а також методологію тарифікації транзиту і правила доступу в мережі.

Початкова вартість проекту «Набукко» становила від 5 млрд. євро до 5,8 млрд. євро. [3, 4, 5], а на момент підписання в липні 2009 р. оціночна вартість проекту визначилась вже сумою в 7,9 млрд. євро [6]. Через десять днів після підписання угоди Європейський інвестиційний банк виявив готовність фінансувати газопровід в повному обсязі.

Геополітичні аспекти і гео економічна роль ОЧЕС в загальній системі світового господарства слід розглядати перш за все, як важливе джерело енергоресурсів і як транзитний простір, що з'єднує Захід і Схід, Північ і Південь.

За останнє десятиліття роль країн ОЧЕС в сучасних світогосподарських процесах стає все більше відчутною. Стрімке економічне зростання цих країн стало предметом жвавих дискусій і внесло ряд пропозицій відносно зміни розстановки сил в світовій економічній системі.

Говорячи про нафтогазовий потенціал регіону, слід відмітити, що запаси нафти і газу лише Азербайджану коливаються в межах від 1 до 6 млрд. тон нафти і від 0,5 до 4 трлн. куб. м газу. За даними компанії ВР, розвідані запаси нафти в Азербайджані на кінець 2007 р. склали 1 млрд барелів, запаси газу – 1,28 трлн. куб. м. Аналіз російських експертів, з врахуванням всієї наявної інформації, дозволяє звузити цей діапазон до 1,6-1,9 млрд. тон нафти і 1-1,5 трлн. куб. м газу [7].

Україна зацікавлена в маршруті транспортування каспійської нафти з порту Супса до українського порту «Південний» з подальшим використанням трубопроводної системи «Дружба».

Реалізація маршрутів по транспортуванню енергоресурсів Каспія на Захід, оминаючи Росію, створює принципово нову ситуацію в регіоні і загострює тут енергетичну конфронтацію, а отже, - і політичний клімат, до того ж не на користь Росії.

Країни регіону залучають все більшу кількість учасників, зацікавлених в поставці вуглеводів. Незважаючи на те, що регіональні держави намагаються здійснювати збалансовану політику, в тому числі в плані диверсифікації поставок вуглеводів, США і ЄС продовжують залишатися впливовими учасниками на Каспії. Основу політики цих учасників в регіоні складає проект створення енерготранспортного коридору Каспій – Захід в обхід Росії і Ірану.

Таким чином країни ОЧЕС все більше будуть впливати не тільки на енергетичну безпеку, а й визначати геополітичну роль в загальній системі світового господарства – перш за все, як важливого джерела енергоресурсів і як транзитного простору, що пов'язує Захід і Схід, Північ і Південь.

Україна зацікавлена у розвитку співробітництва в межах ОЧЕС. Це з одного боку забезпечить стабільну енергетичну безпеку держави, з іншого, за рахунок розширення транскордонного співробітництва, це буде сприяти розвитку торгівлі й виробництва, пошукам перспективних ринків і в цілому стимулювати інтеграцію України до світової спільноти, збільшувати її вплив в різних регіонах світу.

Зокрема Т. Ткачук зазначає, що Україна має найвищий в Європі транзитний рейтинг, що створює сприятливі перспективи для широкого залучення її в схеми двостороннього й багатостороннього співробітництва на зазначених лініях взаємодії в економічній, торговельній, транспортній, енергетичній сферах [8].

На сьогоднішній день залишаються невирішеними питання стосовно співробітництва в рамках ОЧЕС, як політичного так і економічного характеру.

Проте, на думку багатьох експертів інтеграційні процеси в рамках ОЧЕС хоча і повільно, але все таки набирають силу. За деякими оцінками, ОЧЕС має шанси в недалекому майбутньому стати провідним комунікаційним мостом між Азією, Близьким Сходом і Європою, і вже тому її значення в XXI столітті може істотно зрости. Можливості причорноморського співробітництва великі, особливо у сфері економіки, проте його найближчі, перспективи до кінця незрозумілі, переважно через високий ступінь політичних ризиків, поки що існуючих в регіоні.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Inter-Governmental Agreement (IGA) Guarantees Stable Legal Framework for Gas Transit (http://www.nabucco-pipeline.com/cms/upload/press_release/PressreleaseIGAeng.pdf)
3. <http://www.nabucco-pipeline.com/project/project-description-hiheline-route/index.html>
4. http://www.cer.org.uk/pdf/policybrief_russia_FINAL_20july07.pdf; [http://www.euractiv.fr/energie/article/gdf-retire-sa-candidature-du-projet-nabucco-00686 of 19.02.2008](http://www.euractiv.fr/energie/article/gdf-retire-sa-candidature-du-projet-nabucco-00686%of%2019.02.2008)
5. [http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/5121394.stm of 27.06.2006](http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/5121394.stm%of%27.06.2006)
6. http://www.nabucco-pipeline.com/cms/upload/press_release/PressreleaseIGAeng.pdf
7. Чаєвич А.В. Южный Кавказ в новом геополитическом измерении // Безопасность Евразии, - №4, 2009. – С. 540-544
8. Ткачук Т. Економічне співробітництво в Чорноморському регіоні на прикладі україно-грецьких міждержавних відносин // Персонал. - №5, 2007 р - <http://personal.in.ua>
9. <http://www.senat.org/integ4/txt8.htm>

РЕЗЮМЕ

В статье определены ключевые особенности интеграционных процессов в ОЧЭС и участие в них Украины и ее регионов, на примере Кировоградской области.

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

Ключевые слова: интеграция, регионализация, мирохозяйственная интеграционная политика, национальные экономические интересы, энергетическая безопасность, евроинтеграционные процессы.

РЕЗЮМЕ

В статі визначені ключові особливості інтеграційних процесів в ОЧЭС та участь в них України і її регіонів, на прикладі Кіровоградської області.

Ключові слова: інтеграція, регіоналізація, світогосподарська інтеграційна політика, національні економічні інтереси, енергетична безпека, євроінтеграційні процеси.

SUMMARY

In the article the key features of integration processes are definite in Black Sea Economic Cooperation and participation in them of Ukraine and its regions, on the example of the Kirovograd region.

Key words: integration, regionalization, integration policy in the world economy, national economic interests, power safety, eurointegration processes.

РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГРУЗИИ В РАМКАХ ОЧЭС И ГУАМ

Корганашвили Л. Д., доктор экономических наук, профессор, руководитель департамента управления учебным процессом и научными исследованиями, Грузинский университет_экономики и права

В 1991 году после принятия акта о независимости в Грузии проведены рыночные реформы, в результате которых осуществлены радикальные преобразования, ликвидированы старые политические и экономические структуры, преодолен существующий экономический кризис и обеспечен экономический рост. В 2008 году ВВП Грузии по паритету покупательной способности составил 19 070 млн USD, что почти в 3 раза превышает уровень 2000 года. Однако в связи с мировым финансовым кризисом 2009 году по сравнению с 2008 годом ВВП сократился на 3,9 % (таблица 1). В связи с этим в настоящее время перед Грузией стоит задача обеспечения экономического роста, а также необходимость проведения структурной трансформации. Следует отметить, что для экономического развития Грузии характерна инерционная модель развития, основу которой все еще составляют частично сохранившиеся прежние связи и потенциал. Однако эта модель развития фактически исчерпала себя и требует замены. На повестке дня встал вопрос выбора такого пути развития страны, который обеспечить экономическую устойчивость и национальную безопасность страны.

Таблица 1. ВВП Грузии, 1999-2009 гг.[1]

Годы	ВВП в текущих ценах, млн лари	ВВП в постоянных ценах, в %-ах к предыдущему году
1999	5 669	102.9
2000	6 015	101.8
2001	6 648	104.8
2002	7 456	105.5
2003	8 564	111.1
2004	9 824	105.9
2005	11 621	109.6
2006	13 790	109.4
2007	16 994	112.3
2008	19 070	102.1
2009	17 949	96.1

Как известно, современная система мирового хозяйства развивается в условиях усиления экономической взаимозависимости стран и нарастания влияния процессов глобализации. В свою очередь для глобализации характерно сочетание процессов регионализации и интеграции. Данная ситуация нашло свое отражение в «парадоксе Нейсбита»: «чем выше уровень глобализации экономики, тем сильнее ее мельчайшие участники» [2]. Как отмечает Дж. Нейсбит, с одной стороны наблюдается стремление к политической независимости и самоуправлению, а с другой - к формированию экономических альянсов с целью получения синергетического эффекта от интеграционных процессов.

Процессы интеграции и регионального сотрудничества призваны разрешать проблемы, препятствующие экономическому развитию, политической стабильности и социальному согласию. В связи с этим для устойчивого экономического развития Грузии необходимо учитывать вызовы глобализации, необходимость интеграции в мировые и региональные хозяйственные структуры, возможности защиты национальных интересов, взаимовыгодность международной торговли и других форм экономического сотрудничества, основанных на принципах равноправного партнерства.

Участие Грузии в региональных экономических группировках в качестве существенного фактора экономического развития страны обуславливается следующими обстоятельствами:

1. Региональная экономическая интеграция является одной из основных тенденций функционирования мировой экономики, которая либо полностью ликвидирует, либо существенно ослабляет барьеры на пути международной миграции товаров, услуг, капиталов и рабочей силы;
2. Для Грузии многие страны ОЧЭС (Турция, Азербайджан, Украина, Болгария, Россия и др.) являются основными внешнеэкономическими партнерами;
3. ОЧЭС входят страны- члены ЕС (Греция, Болгария, Румыния), экономическое связи с которыми позволят Грузии активизировать сотрудничество с другими странами ЕС.

Расположенные на стыке двух материков – Европы и Азии, между Западом и Востоком Грузия всегда стояла и сейчас стоит перед необходимостью выбора ориентации. В постсоветский период становление национальной экономики сопровождается размежеванием бывших союзных республик и ориентацией на страны т.н. дальнего зарубежья, желанием самостоятельно интегрироваться в мировые, европейские и азиатские экономические структуры. Однако путь, ориентированный только на собственные силы и интересы, сопряжен сложными перипетиями мировой политики: стремление малых и при этом слабо развитых государств быть самостоятельными в выборе партнеров сталкивается с амбициями и интересами крупных держав, у которых свои цели и задачи. В связи с этим устойчивое экономическое развитие Грузии возможно в рамках интеграционных группировок и в первую очередь - в рамках ОЧЭС, т.к. эта организация соответствует экономической целесообразности страны и способствует открытию новых взаимоотношений между ее участниками.

Созданная в 1992 году субрегиональное объединение 11 стран Черноморского региона (Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдавия, Россия, Румыния, Турция, Украина, а также Азербайджан) Организация черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) сегодня находится на качественно новом этапе своего развития и активно формирует климат стабильности и доверия, без которого немисливо решение крупномасштабных экономических задач. Население входящих в ОЧЭС стран составляет более 330 млн человек (для сравнения: по состоянию на 1 января 2010 года население ЕС составляло 501,1 млн человек [3]). Регион богат ресурсами и имеет достаточно мощную производственную базу, а также квалифицированную рабочую силу. Все это способствует достижению значительного