

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

На наведеного вище, можна стверджувати, що управління програмами корпоративної соціальної відповідальності має бути інтегровано в бізнес-процеси компанії, орієнтованої на сталий розвиток, оскільки вплив корпоративної соціальної відповідальності поширюється на всі аспекти діяльності компанії.

Висновки:

1. Аналіз сучасної ситуації світового ринку показав актуальність необхідності розробки та впровадження принципів КСВ у діяльність підприємств у тісному взаємозв'язку з основним видом діяльності. Це сприяє істотному підвищенню капіталізації компанії як в короткостроковій, так і довгостроковій перспективі.
2. Запропонована адаптивна модель росту чисельності соціально відповідальних компаній в Україні, яка допомагає перетворенню закритих економічних мереж у відкриті, що сприяє створенню і зміцненню інститутів ринкової економіки.
3. У перспективі підлягає подальша розробка елементів адаптивної моделі з урахуванням національних особливостей економіки.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Туркин С. Как выгодно быть добрым. Сделайте свой бизнес социально ответственным, Альпина Бизнес Букс, Москва, 2007.-325 с.
2. Кричевський, Н. А. Корпоративна соціальна відповідальність / Н. А. Кричевський, С. Ф. Гончаров. М.: Дашков і К, 2007. 216 с.
3. Черната Т.М., Горохова Т.В. Формування цілісної оцінки корпоративної соціальної відповідальності на підприємствах промислової галузі // Економічний аналіз: зб. наук. праць/ Тернопільський національний економічний університет; редкол.:С.І.Шкарбан(голов.ред.) та ін.– Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського економічного університету «Економічна думка», 2011.–Вип.9.–Частина 2. – 439 с.
4. Lockett, A., Moon, J. and Visser, W. Corporate social responsibility in management research: focus, nature, salience and sources of influence. *Journal of Management Studies*, 2006.-43,115–135p.
5. Валитов Ш.М., Мальгин В.А. Взаимодействие власти и бизнеса: сущность, новые формы и тенденции, социальная ответственность. М.: Экономика, 2009. - 208 с.
6. Global Reporting Initiative [Электронный ресурс].-Режим доступа:<http://www.globalreporting.org>
7. «Деловая неделя» - аналіз політичних, економічних подій в Україні та в світі [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.dn-weekly.kiev.ua/>
8. Бояров А.Д. Управление корпоративной социальной ответственностью в компаниях, ориентированных на устойчивое развитие / А.Д. Бояров // Вестник Финансового университета.– М., 2011. - №5. С 61-66
9. Інститут соціології НАН України [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.isoc.com.ua/institute/>
10. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.me.gov>

РЕЗЮМЕ

Проаналізовано сучасний стан світового ринку та виявлено, що інститут корпоративної соціальної відповідальності сприяє сталому економічному зростанню як світової, так і національної економіки. Запропоновано адаптивну модель росту чисельності соціально відповідальних компаній в Україні.

Ключові слова: корпоративна соціальна відповідальність, сталий розвиток, економічна стійкість, адаптивна модель, результат.

РЕЗЮМЕ

Проанализировано современное состояние мирового рынка и выявлено, что институт корпоративной социальной ответственности способствует устойчивому экономическому росту как мировой, так и национальной экономики. Предложена адаптивная модель роста численности социально ответственных компаний в Украине.

Ключевые слова: корпоративная социальная ответственность, устойчивое развитие, экономическая устойчивость, адаптивная модель, результат.

SUMMARY

The current state of the world market and found that the institution of corporate social responsibility, fosters sustainable economic growth as the global and national economy. We propose an adaptive model of the growth of socially responsible companies in Ukraine.

Keywords: corporate social responsibility, sustainable development, economic stability, the adaptive model, results.

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА ДОНЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

Гриценко С.И., д.э.н., профессор кафедры маркетинга Донецкого национального университета

Постановка проблемы. Устойчивость социально-экономических систем во многом зависит от состояния обслуживающих их коммуникаций. В современном мире остается значимой роль транспортных коммуникаций в процессе товародвижения. Высокие издержки товародвижения в сочетании с неудовлетворительным транспортно-логистическим сервисом, характеризующимся задержками, высоким уровнем тарифов, низким качеством, слабой организацией и координацией, привели к необходимости использования транспортно-логистических систем. Транспортно-логистические системы – это единая совокупность всех видов транспорта с использованием бесперегрузочных (интермодальных) технологий, а также объектов транспортной и логистической инфраструктуры, которые обеспечивают функционирование эффективной работы хозяйствующих субъектов и улучшение условий и уровня жизни населения.

Элементы транспортно-информационных коммуникаций и инфраструктуры товародвижения, обеспечивающие перемещение товарно-материальных и сопутствующих потоков в рамках региона, образуют региональную транспортно-логистическую систему, целью которой является решение проблем товародвижения на уровне региона. Региональная транспортно-логистическая система является составной частью национальной и международной транспортно-логистической системы и призвана обеспечить организацию и регулирование процессов движения материальных и сопутствующих потоков от производителей к потребителям, функционирование сферы обращения продукции, товаров, услуг наиболее эффективным способом, с учетом особенностей географически ограниченных территорий.

На сегодняшний день созданы все предпосылки для создания региональной транспортно-логистической системы в Донецкой области. Донецкая область имеет выгодное географическое положение, граничит с экономически развитыми регионами Украины, Российской Федерацией, имеет выход к морю. Здесь сформирован индустриально-аграрный хозяйственный комплекс с преобладающим развитием тяжелой промышленности. Большинство отраслей специализации имеют межрегиональное и международное значение. На транспортный комплекс Донецкой области приходится 18% грузовых и 13% пассажирских перевозок Украины [3]. Все виды транспорта общего пользования составляют единую транспортную систему региона. В её составе: железнодорожный, морской, внутренний водный (речной), автомобильный, трубопроводный и воздушный транспорт. Плотность транспортных путей наибольшая по сравнению с другими областями Украины. Это дает возможность региону в полной мере использовать свой экспортный и транзитный потенциал. Однако существует и ряд проблем, например, отсутствуют современные складские комплексы, не осуществляется непрерывное возобновление транспортно-логистической инфраструктуры, не оптимизируются ресурсы, что не обеспечивает заданный уровень качества логистических услуг в регионе.

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

Мощность грузо- и пассажиропотоков также оказывает большое влияние на формирование и развитие региональной транспортно-логистической системы. Объем грузооборота Донецкой области с 2008 по 2010 имел отрицательную динамику, что было обусловлено экономическим кризисом и падением объемов произведенной промышленной продукции. Положительная динамика наблюдалась в объемах пассажирооборота Донецкой области: из года в год этот показатель только растет. Большое влияние на развитие региональной транспортно-логистической системы оказывает также уровень инвестиционной активности. Объем капитальных инвестиций, как и другие экономические показатели Донецкой области, демонстрировал рост до 2008 года, в 2009 и 2010 годах наблюдалось снижение их объема, в 2011-2012 годах снова преобладает тенденция к росту [4].

На сегодняшний день существует большое количество общегосударственных и региональных нормативных документов, которые предусматривают совершенствование и повышение эффективности региональной транспортно-логистической системы. Но специализированных документов, программ которые бы регламентировали этот процесс, нет. Таким образом, Донецкий регион и обладает значительным экономическим и транспортно-логистическим потенциалом, но он не полностью используется. Экспортный потенциал экономики региона обеспечивает значительные валютные поступления, однако она остается крайне зависимой от непредсказуемых колебаний внешнеторговой конъюнктуры. Решением этой проблемы может стать становление и развитие регионального транспортно-логистического кластера Донецкой области.

Анализ последних исследований и публикаций. В литературе существуют различные толкования этого термина [6]. Мы в свою очередь под региональным транспортно-логистическим кластером будем понимать транспортно-логистическую систему региональной товаропроводящей сети, функционирующую с целью обеспечения оптимальных затрат ресурсов при управлении основными и сопутствующими потоками и межорганизационной логистической координации транспортными посредниками (перевозчиками) деятельностью различных контрагентов цепи поставок, направленной на получение максимального синергического эффекта.

Цель статьи. Разработка подходов по становлению регионального транспортно-логистического кластера в Донецкой области.

Результаты исследования. Региональный транспортно-логистический кластер состоит из двух подсистем: основной функциональной и обеспечивающей подсистем. В состав функциональной подсистемы входят региональные распределительные центры, грузовые и контейнерные терминалы, транспортные узлы магистральной инфраструктуры, международные транспортные коридоры, магистральные, региональные и локальные пути сообщения. В состав обеспечивающей подсистемы входят информационная система и информационная технология, нормативно-правовое, научно-техническое и кадровое обеспечение.

Формирование регионального транспортно-логистического кластера предполагает систему управления грузопотоками, основанную на терминальной технологии, логистических принципах товародвижения, информационной интеграции участников цепи поставок. Такая система управления грузопотоками позволит эффективно использовать бюджетные средства области и инвестиции, выделяемые партнерами регионального транспортно-логистического кластера, осуществить рациональное размещение и развитие грузовых терминалов, складов, обеспечить сопровождение логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по данной территории, улучшить экологическую обстановку в регионе, повысить качество логистического сервиса. Основным субъектом, осуществляющим функциональное управление и межорганизационную координацию деятельности системы территориальных транспортно-логистических центров Донецкой области и функционально (структурно) обособленных подразделений участников регионального транспортно-логистического кластера, выступает региональный интермодальный транспортно-логистический центр. Одной из важнейших задач этого центра в рамках создания транспортно-логистического кластера в Донецкой области является обеспечение взаимодействия различных видов транспорта в вопросах перевозки грузов и достижения за счет этого синергического эффекта. По нашему мнению, целесообразным будет создать региональный интермодальный транспортно-логистический центр на базе Мариупольского морского торгового порта. Целью такого интермодального центра будет обеспечение движения материальных и сопутствующих ему потоков в международном масштабе.

Сеть региональных логистических распределительных центров, имеющих прогрессивные технологии хранения и переработки продукции, мы предлагаем создать также в Донецкой области, в районе городов: Славянска, Краматорска, Константиновки, Артемовска, Горловки, Дебальцево, Красноармейска, Донецка, Макеевки. Эти города находятся на пересечении автомобильных и железнодорожных путей сообщения. Целью данных центров будет принятие, обработка и отправка грузов в Мариупольский порт, а также по территории области, которые будут поступать с Луганской, Харьковской, Днепропетровской, Полтавской и других областей. Эти региональные логистические распределительные центры подчиненные требованиям рынка могут дать ощутимое снижение издержек в цепи поставок при отсутствии утерянных продаж. Организация региональных логистических распределительных центров с таможенно-брокерскими отделами предоставит экономии для клиентов за счет оптимизации транспортировки, скорости выполнения заказов, увеличения и расширения ассортимента, качества и спектра услуг, сокращения транспортного пути таможенного перевозчика и зарплатного фонда на таможенный и складской отделы в региональных центрах по сравнению с соответствующими данными в центре. Создание региональных распределительных центров оживит бизнес-среду региона, предъявляя более высокие требования к стандартам качества бизнес-процессов на местах, предоставит новые рабочие места.

Особое внимание в процессе создания регионального кластера следует уделить информационному обеспечению его работы. Информационная подсистема кластера будет основываться на использовании технологий спутниковой навигации, телекоммуникаций, нанотехнологий и т.д. Целью данной подсистемы будет обеспечение маршрутизации, мониторинга, оперативного управления и контроля перемещения грузов и сопутствующих материальных, энергетических, финансовых и информационных потоков.

Создание транспортного кластера в Донецкой области будет иметь положительный экономический эффект как для его участников, так и для региона в целом. Кластер позволит повысить эффективность коммуникации между бизнесом и властью, сформировать согласованную стратегию развития бизнеса и региона; повысить эффективность деятельности участников кластера за счет развития специализации, кооперации, оптимизации внутреннего взаимодействия; повысить уровень конкурентоспособности всех участников кластера.

Звенья регионального транспортно-логистического кластера, представленные логистическими компаниями, транспортными узлами, транспортно-экспедиционными предприятиями, грузовыми, контейнерными терминалами и т.п., способствуют оптимизации ресурсов фирм-партнеров кластера при управлении товарно-материальными потоками, на основе единого информационного пространства и оказываемых ими логистических услуг.

В состав участников регионального транспортно-логистического кластера входят транспортные и логистические компании (организации). Такие компании называют логистическими операторами, провайдерами. Логистические функции, связанные с грузопереработкой, хранением, упаковкой, доставкой, таможенным оформлением могут выполнять сами собственники груза как 1PL-провайдеры. В составе регионального транспортно-логистического кластера они могут выступать в роли поставщиков, производителей, торговых фирм. Аутсорсинг отдельных специализированных услуг предоставляют 2PL-провайдеры, осуществляющие транспортировку, экспедирование, хранение, погрузку и выгрузку судов, страхование, финансирование, разработку информационных технологий.

Активными участниками регионального транспортно-логистического кластера выступают логистические провайдеры третьей стороны 3PL-компании, подключающие клиентов к собственной сети на уровне аутсорсинга или привлекающие активы на условиях аренды, субконтракта. При развитии интегральной логистики независимыми и нейтральными партнерами своих клиентов, занимающихся оптимизацией их бизнес-процессов в цепи поставок на основе управления информацией компаний-участников регионального транспортно-логистического кластера, являются 4PL-компании. Они не имеют физических активов, управляют всем логистическим процессом, руководствуясь интересами заказчиков. Современный этап развития региональных транспортно-логистических кластеров связан с появлением системных операторов - 5PL-провайдеров, или виртуальных логистических операторов [7, с. 42]. Виртуальный логистический оператор 5PL-провайдер на основе единого информационно-технологического пространства участников регионального транспортно-

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

логистического кластера выполняет комплексные услуги по управлению интегрированными процессами в цепях поставок без использования физических механизмов управления материальными и иными логистическими потоками.

Структурно на отечественном логистическом рынке преобладают операции, связанные с транспортной логистикой - 89%, услуги складского хранения - 8%, экспедирование - 2%, управление цепями поставок - 1% [8].

В логистической системе Донецкой области большинство логистических операций выполняют производители продукции, которые имеют в своем распоряжении собственное складское хозяйство, транспортные средства, самостоятельно обеспечивают оформление всех необходимых документов и лишь небольшая доля компаний отдаёт эти функции на аутсорсинг. В настоящее время в Донецкой области работает несколько крупных логистических компаний таких как «WorkGroup-Ukraine», ООО «Диад», «DHL» [9].

«WorkGroup-Ukraine» - логистический оператор, который был образован в 1998 году. Компания работает в большей части территории Украины и предоставляет услуги по грузоперевозкам, складскому обслуживанию, ответственному хранению. Компания располагает:

- Подвижным составом: 10 авто, по 5 тонн;

- Складскими помещениями: 24 склада, в среднем по 400 кв. м.

Фактическая загруженность складов составляет 25%, фактическая загруженность подвижного состава - 10%.

ООО «Диад» - логистический оператор, который был образован в 2000 году и предоставляет услуги по грузоперевозкам, складскому обслуживанию, ответственному хранению. В настоящее время компания является одним из лидеров на рынке 3PL-операторов в Восточном регионе Украины. ООО «Диад» располагает складами во всех крупных городах восточной Украины общей площадью более 45000 м². Также имеет собственный парк автомобилей грузоподъемностью от 2-х до 5-ти тонн и собственную диспетчерскую службу, что позволяет в кратчайшие сроки и с минимальными затратами для клиентов решать все вопросы, связанные с поставками товаров в регион.

Компания «DHL» - международная компания, которая является лидером в сфере международной экспресс-доставки и логистики. Справочную информацию о прохождении грузов и корреспонденции по сети DHL, круглосуточное участие по номеру авианакладной можно получить в Интернете, электронной почтой, с помощью функций мобильного телефона. Компания предлагает услуги по грузовому фрахту, складскому хранению и дистрибуции, построению цепей поставок. Благодаря полному и сбалансированному набору услуг DHL считается мировым лидером в сфере логистики. Представительства компании работают по всей Украине, в том числе и в Донецке.

Отечественное транспортно-экспедиционное предприятие «А-ТЕМПО» может принять участие в деятельности регионального транспортно-логистического кластера Донецкой области в качестве логистического посредника 2PL-провайдера по доставке стандартных, негабаритных, тяжелых и опасных грузов и как разработчик своего программного продукта под названием «Экспедитор+». Фирма ООО ТЭП «А-ТЕМПО» займет место связующего звена между предприятиями-производителями и компаниями-потребителями.

Так как в Украине уровень развития логистической инфраструктуры, так и логистических посредников еще довольно низкий, инициировать создание подобных систем, прежде всего, должны администрации регионов.

Ранее в областных программах развития уже разрабатывались идеи о создании кластеров на территории Донецкой области, но они не получили широкого распространения. Транспортно-логистический кластер можно рассматривать как самостоятельное объединение, так и в качестве составляющей части общей инфраструктуры региона.

В условиях интеграции и гармонизации мировой экономики эффективное развитие регионального транспортно-логистического кластера в рамках отдельного государства невозможно. Поэтому возникает необходимость устранения правовых, административных, инфраструктурных препятствий с сопредельными государствами, что обусловит успешную реализацию транзитного потенциала Украины как фактора укрепления экономических связей между Европой и Азией и будет способствовать росту объемов и расширению номенклатуры транснациональных грузопотоков [10, с. 47]. Внешнеэкономические транзитные грузопотоки по территории Украины составляют значительную долю грузовых перевозок, что предопределено выгодным геополитическим положением страны, наличием на ее территории международных транспортных коридоров и производственных мощностей по переработке транзитных грузов в 18 государственных морских торговых портах. Однако транзитный потенциал государства полностью не используется, так, например, транзитный грузопоток между Европой и Российской Федерацией через Беларусь в 5 раз больше, чем через Украину. Для восстановления транзитного потенциала нашего государства необходимо упростить процедуру таможенного оформления грузов, подкрепляя ее электронной идентификацией грузов и транспортных средств, отслеживая и сопровождая их с применением систем спутникового мониторинга и управления транспортом. Конкурентоспособности национальной экономики при глобализации транспорта будут содействовать региональные транспортно-логистические кластеры, усиливающие заинтересованность и взаимодействие различных видов транспорта по всей цепочке доставки грузов в атмосфере интеграции транспортных систем отдельных стран в единую мировую транспортную сеть на условиях согласованных международных стандартов и требований к транспортно-логистической инфраструктуре.

Возрастанию эффективности деятельности (конкурентного преимущества) регионального транспортно-логистического кластера, в результате интеграции его участников, способствуют: приращение организационных знаний и финансовых потоков, увеличение совокупного спроса по сравнению со средним уровнем цен при прочих равных условиях, совместное использование логистической инфраструктуры, повышение уровня доверия партнеров, снижение степени риска и транзакционных издержек.

Выводы и предложения. Становление и развитие регионального транспортно-логистического кластера имеет большое социальное и экономическое значение для экономики области. Регион получит следующие выгоды: формирование современной инфраструктуры, отвечающей международным стандартам; рост налоговых поступлений в региональный и местный бюджеты для решения социально-экономических задач; привлечение транзитных грузов на региональные транспортные коммуникации; развитие экспорта транспортных услуг; увеличение объемов пассажирских и грузовых потоков; создание дополнительных рабочих мест.

Потребители услуг транспортно-логистического кластера выиграют в результате снижения издержек товаропроизводителей за счет уменьшения транспортной составляющей продукции, сокращения сроков доставки грузов, снижения тарифов на хранение, повышения качества сервисного обслуживания и предложения нового вида услуг.

В целом региональный транспортно-логистический кластер как форма территориальной организации экономики играет ключевую роль в создании благоприятных условий ведения бизнеса, способствует активности хозяйствующих субъектов, позволяя адаптироваться к изменяющимся условиям внешней среды, повышая конкурентоспособность региона.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Портер М. Конкуренция / М. Портер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
2. Дыбская В.В. Логистика / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
3. Госкомстат Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. Грузовые перевозки за 2011 год. Пассажирские перевозки за 2011 год.
4. Главное управление статистики в Донецкой области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.donetskstat.gov.ua>. Социально-экономическое положение Донецкой области.
5. Грищенко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития / С.И. Грищенко – Серия «Логистические инновации в коммерции»; Науч. ред. д-р. экон. наук, профессор В.В. Щербаков. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.
6. Региональные логистические кластеры (материалы брифинга экспертов) // Логистика: проблемы и решения. – 2012. - №2. – С. 12-24.
7. Зубаков Г.В. Виртуальные логистические операторы - 5PL: теория и практика в логистике внешнеэкономической деятельности / Г.В. Зубаков, И.О. Проценко // Логистика: проблемы и решения. – 2012. - №1. – С. 42-51.
8. Интернет-портал «PRO-CONSULTING» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pro-consulting.com.ua/analiz/transport/logistik/>. – «Обзор рынка логистических услуг Украины. 2010 год.»
9. Интернет-портал «Партнеры» [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://партнеры.com.ua/publ/logisticheskie_operatory/doneckaja_oblast - «Логистические операторы Донецкой области».

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

10. Прейгер Д. Реализация транзитного потенциала Украины как фактор укрепления экономических связей между Европой и Азией / Д. Прейгер, Я. Жалило, О. Собкевич, Е. Емельянова // Экономика Украины. – 2012. - №4. – С. 47-59.

РЕЗЮМЕ

Рассмотрено состояние транспортно-логистической системы Донецкой области и предложены подходы по созданию регионального транспортно-логистического кластера как фактора повышения конкурентоспособности национальной и региональных экономик.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, кластеры, цепь поставок.

РЕЗЮМЕ

Розглянуто стан транспортно-логістичної системи Донецької області і запропоновано підходи до створення регіонального транспортно-логістичного кластера як фактора підвищення конкурентоспроможності національної та регіональних економік.

Ключові слова: транспортно-логістична система, кластери, ланцюг поставок.

SUMMARY

In this article were considered condition of transport and logistics system of Donetsk region and were suggested the approaches on creation of region's transport and logistics cluster as a factor of increase of competitiveness national and region economy.

Key words: transport and logistics system, clusters, chain of deliveries.

РОЗВИТОК ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ РОЗШИРЕННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗА ДОПОМОГОЮ МЕХАНІЗМІВ ЧЕС

Грузан А.В., ст. викладач кафедри «Міжнародна економіка» ДонНУ

Постановка проблеми. На основі аналізу світового досвіду застосування механізмів ЧЕС визначена їх значимість у стимулюванні розвитку інфраструктури транзитних можливостей та господарчої складової морських портів України, визначено системні проблеми та запропоновано напрями застосування механізмів ЧЕС.

Необхідно вирішити. Які орієнтири дій для удосконалення механізмів ЧЕС у стимулюванні розвитку інфраструктури транзитних можливостей та господарчої складової морських портів України треба розробити для подальшого розвитку портів.

Ціль. Систематизація вироблення комплексного підходу на державному рівні підходу для розвитку дій для удосконалення механізмів ЧЕС для розвитку портового господарства України.

Організація Чорноморського економічного співробітництва – міжнародне субрегіональне інтеграційне угруповання у світі. Створення її зумовлено господарськими процесами, що паралельно відбуваються в світі – глобалізації і регіоналізації. Процес глобалізації характеризується формуванням єдиного світового економічного простору, більшої відкритості всіх національних економік, лібералізації режиму світової торгівлі, підвищенні ролі транснаціональних корпорацій (ТНК) як суб'єктів світового ринку. Процес регіоналізації проявляється у створенні і зміцненні регіональних і субрегіональних інтеграційних угруповань.

Україна як одна з провідних держав Організації ЧЕС, надає особливого значення цьому регіональному об'єднанню, як одному з важливих механізмів просування європейських інтеграційних інтересів нашої країни. У цьому контексті важливим є активне залучення української сторони до процесів регіонального співробітництва, зміцнення двосторонніх взаємовідносин з іншими країнами-учасницями, реалізація економічних проєктів шляхом використання можливостей ОЧЕС. Україна в рамках співробітництва в ОЧЕС зацікавлена в забезпеченні своєї участі в проєктах, які стосуються розвитку спільного ринку енергоносіїв, транспортної інфраструктури, прикордонного співробітництва. Успішний розвиток ОЧЕС багато в чому залежить від характеру та інтенсивності взаємодії по лінії ОЧЕС – ЄС, від забезпечення необхідного рівня координації і співробітництва між ОЧЕС і ЄС.

Морські порти України є найважливішою складовою частиною транспортної інфраструктури країни. Важлива роль портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Порти виконують роль пунктів стикування між транспортною системою, а відповідно і економікою України зі світовою транспортною системою і економіками іноземних держав. Україна має найпотужніший портовий потенціал серед усіх країн Чорного моря (Грузія, Росія, Румунія, Туреччина, Болгарія). На узбережжі Чорного і Азовського морів знаходиться 18 морських торговельних портів і 12 портопунктів. На сьогодні морські порти України є одними з найбільш благополучних в економічних відносинах підприємств країни, хоча поки Україна не може забезпечити істотний ріст обсягів своєї зовнішньої торгівлі. Своєї надії морські торговельні порти покладають на ріст транзиту, чому сприяє дуже вигідне розташування України. Участь України в такому регіональному інтеграційному об'єднанні як ОЧЕС обумовлена транзитним характером її економіки, який крім захисту від загроз і викликів глобалізаційних процесів також необхідна інтеграція в світовий економічний простір на паритетних умовах. Обсяг переробки вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за 2011 рік склав 161,6 млн.т, що на 4,7% більше, ніж за 2010 рік. За 2011р. перероблено 86,0 млн.т експортних вантажів (53,2% загального обсягу), 19,7 млн.т – імпортних (12,2%), 47,6 млн.т – транзитних (29,4%) і 8,4 млн.т – вантажів внутрішнього сполучення (5,2%). У порівнянні з 2010р. переробка імпортних вантажів збільшилася на 11,1%, експортних – на 0,6%, транзитних – на 7,8% та вантажів внутрішнього сполучення – на 18,9%. У 2011 році оброблено 26,1 тис. суден, що на 2,6% менше, ніж за 2010р., з них 16,2 тис. суден – закордонних та інфраха. Найбільша частка переробки вантажів припадала на морські порти (причали), на яких перероблено 155,0 млн.т вантажів, з них 129,1 млн.т – у морських торговельних портах (або 79,9%), 5,1 млн.т – у річкових портах (або 3,1%), 20,8 млн.т – на морських причалах інших підприємств України (12,9%). Переробка експортних і транзитних вантажів у морських портах (причалах) склала 82,0% від усього обсягу перероблених вантажів в Україні[1].

Комплексна характеристика діючих механізмів ЧЕС здатних стимулювати розвиток морських портів України.

1. Механізм регулювання експортно-імпоротної діяльності підприємницьких структур. Незважаючи на розходження в організації зовнішньоекономічної діяльності країн-учасниць ЧЕС проведення погодженої експортно-імпоротної політики може забезпечити певний баланс інтересів у рамках основних пріоритетів. Але із це в рамках ЧЕС досить проблематично. Функції регулювання зовнішньої торгівлі в країнах-учасницях реалізуються на різних рівнях: національному в Албанії, Туреччині, Україні, і наднаціональному - у Греції, Болгарії, Румунії, як членах ЄС. Крім того, для країн ЧЕС характерні різні масштаби, строки й глибина участі в ГАТТ/СОТ. У світовій практиці накопичений величезний потенціал різних інструментів, що дозволяють здійснювати капіталовкладення, передавати ноу-хау й технології (методи оцінки капіталовкладень, інструменти державного стимулювання фінансових потоків, інструменти нетарифного регулювання, економічне зростання залежить в значній мірі від здатності країни вчасно адаптуватися до технологічних зрушень). Їхнє використання буде сприяти формуванню нового ринку Чорноморського регіону, розвиток якого забезпечить вихід держав на європейський і світовий ринки. Розвивати торговельні відносини необхідно не тільки між ЄС і ЧЕС, але й усередині Чорноморського регіону, що дозволить швидше інтегрувати його в глобальну світову систему. Для України ОЧЕС – це механізм взаємодії урядових та приватних структур, який має забезпечити ефективний розвиток економічного співробітництва між країнами-членами організації.

У торгівлі з Туреччиною Україна має найбільше позитивне сальдо серед усіх своїх зовнішньоторговельних партнерів. Туреччина займає друге місце (після Російської Федерації) серед споживачів українських експортних товарів. У 2008 році товарообіг між Україною та Туреччиною сягнув рекордного показника 6,583 млрд. дол. США. Однак, у 2009 році внаслідок світової економічної кризи товарообіг скоротився до 3,079 млрд. дол. США. У 2010 році намітилася позитивна тенденція відновлення досягнутих в 2008