

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 торгових 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 saldo 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

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

році високих обсягів торгівлі та у 2010 р. обсяг торгівлі товарами склав 4 млрд. 324,8 млн. дол. США, у 2011 р. – 5 млрд. 35 млн. дол. США. Основними товарами українського експорту до Туреччини є сталевий прокат, вугілля, мінеральні добрива та інша продукція хімічної промисловості, а імпорту з Туреччини – текстиль, продукція машинобудування, побутова хімія, сільськогосподарська продукція. Найбільш відомими українськими компаніями, які здійснюють експорт своїх товарів до Туреччини, є металопродукція металургійної холдингової компанії «Метінвест», металургійного комбінату «Криворізьсталь», а також устаткування підприємства Сумське НВО ім. Фрунзе, а також продукція Одеського припортового заводу і концерну «Стирол».[1]

Болгарія - це головний зовнішньоекономічний партнер України на Балканах. Основним індикатором розвитку торговельно-економічних відносин за минулі двадцять років є нарощування обсягів взаємного товарообігу. За даними Держкомстату України, За даними Держкомстату України, за січень-березень 2011 року український експорт товарів до РБ склав 185,6 млн. доларів США, що становить 179,4% від показника аналогічного періоду минулого року. Імпорт з Болгарії до України склав 38,8 млн. доларів США – 135,5% від показника минулого року. Загальний товарообіг між двома країнами (товари+послуги) склав 240,4 млн. доларів США, що становить 169,8% від показників аналогічного періоду 2010 року, який дорівнював 141,5 млн. дол. США. Позитивне сальдо торгівлі (товари+послуги) складає +149,6 млн. доларів США і є фактично найбільшим (окрім Італії) позитивним сальдо України у торгівлі з окремою країною Європи.[1]

Зовнішньоторговельний оборот України з Грузією за 2010 р. Протягом 2010 року торгово-економічне співробітництво між Україною та Грузією розвивалося адекватно до потреб і можливостей обох країн зі збереження динаміки зростання позитивного сальдо на користь України. Загальний товарообіг Грузії з країнами світу за 12 місяців поточного року склав 6678,4 млн. дол. США (зростання 21,4%), де грузинський імпорт становив 5095,0728 млн. дол. США (зростання на 16,7%), грузинський експорт – 1583,397 млн. дол. США (зростання на 39,7%). Протягом звітного періоду Україна зайняла третю позицію серед торговельних партнерів Грузії з товарообігом 662,235 млн. дол. США, що на 31,8% більше 2009 року, та обійняла другу позицію серед країн-експортерів (558,9 млн. дол. США, зростання на 33,6%). При цьому частка України в товарообігу Грузії за рік склала 9,9%. Першу та другу позиції серед торговельних партнерів Грузії займають Туреччина (1104,694 млн. дол. США, частка 16,5) та Азербайджан (708,102 млн. дол. США, частка 10,6%).[1] головним зовнішньоторговельним партнером Грузії за кілька останніх років є Туреччина - в 2011 році торговельний оборот з цією країною склав \$ 1, 5 млрд, тобто 16,2% від усього зовнішньоторговельного обороту Грузії. При цьому друге місце по торговому обороту з Грузією займає Азербайджан (11,2% і \$ 1,37 млрд), третє - України (9,2%, або \$ 846 800 000).

2. Механізм господарчої складової морських портів. Це види діяльності які приносять прибуток порту. Морський порт забезпечує: 1) навантажувально-розвантажувальні роботи. 2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно; 4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту; 5) інші види діяльності у відповідності зі статусом порту. На всім турецьким узбережжі зараз налічується 11 портів (найбільш великі з них: Стамбул, Измир, Зонгулдак, Самсун, Трабзон). Вантажно-розвантажувальні роботи ведуться повільно, посадка й висадка пасажирів проводиться примітивним способом, складське господарство не справляється зі зрослим вантажообігом. Робота портів цілком залежить від погодних умов. Розміри портів і їх потужність визначаються насамперед ступенем розвиненості економічного потенціалу того району, де даний порт розташований. Для більшості портів Туреччини обставини зложилися несприятливо, оскільки вони вилучені від основних промислових і сільськогосподарських центрів. Крім того пристані й судна слабо оснащені сучасними вантажно-розвантажувальними устроями; портові операції проводяться повільно, що в ще більшому ступені сповільнює рух вантажів. Значення румунських річкових портів зростає у зв'язку зі створенням транс'європейської водної магістралі Рейн-Дунай. Головні дунайські порти — Галац, Браїла, Джурджу. Головний чорноморський порт — Констанца. Результати першого півріччя 2011 року зафіксували зростання на рівні майже 30% лідирує Росія. Її термінали на Чорному морі показали колосальний стрибок. На другому місці — Румунія. Ці країни, у разі збереження нинішніх темпів, уже цього року можуть вийти на докризові обсяги пікового 2008 року. Грузія їх уже переступила. А Чорноморський регіон у цілому може досягти цих показників у 2012 році.

3. Механізм інфраструктури морських портів. Порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку. Стан інфраструктури портів є неефективним що обумовлено: застарілістю технічного обладнання причалів, низьким рівнем автоматизації, комп'ютерного забезпечення, недостатнім розвитком контейнерної бази, мультимодальної інфраструктури для обробки контейнерів.

На основі досліджень діяльності портових комплексів в таких країнах як Італія, Росія, Південна Америка, Південна Африка, Китай встановлено особливості розвитку сучасних форм портових комплексів, які полягають в тому, що відбувається: розвиток співробітництва через створення на базі портів транспортно-технологічних комплексів; створення конкурентного середовища через співробітництво з іншими операторами на концесійних засадах; виконання та розробка науково-технічних програм національних транспортних систем; створення єдиного інформаційного простору з елементами диспетчеризації й наступною інтеграцією до світової інформаційної мережі, яка бере свій початок із впровадження локальних автоматизованих інформаційних систем на підприємствах, що беруть участь у транспортному процесі. Невід'ємною частиною інфраструктури портів стає інформаційна інфраструктура (інфоструктура), тобто комплексна система збору й обробки інформації. Порти у системі торговельних відносин держави формують, таким чином, базу матеріально-технічного забезпечення міжнародної торгівлі.

За даними Державної служби морського та річкового транспорту у 2011 році на оновлення перевантажувальної техніки морських портів заплановано виділити 1,02 млрд. грн. Крім того, на розвиток залізничної інфраструктури у портах заплановано спрямувати майже 60 млн. грн. Треба створити підходи до порту, збільшити кількість доріг, тобто, підготувати всю інфраструктуру нашої держави – від вантажовідправника до вантажоодержувача. Важливе значення в розвитку МТК причорноморські країни надають морському судноплавству і розвитку портової інфраструктури. На Чорному і Азовському узбережжі діють 19 українських, 5 російських, 2 болгарських, 2 грузинських, 2 румунських і 10 турецьких портів. Крім цього Україна має також 12 річкових портів. 19 морських портів України мають сумарну пропускну спроможність близько 120 млн. тонн по сухих вантажах і до 30 млн. тонн сирої нафти і нафтопродуктів. На жаль, цей потужний виробничий потенціал поки що використовується на 50-60 відсотків через відсутність вантажної бази.[8]

4. Механізм транзитних можливостей морських портів.

Перспективним напрямком розвитку співробітництва України із країнами ЧЕС може стати використання переваг транзиту. Україна, у силу її надзвичайно вигідного транзитного положення, зіграє важливу роль у проектах євро логістики. Серед напрямків участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції варто виділити: Пан'європейські транспортні коридори (PEC); Трансконтинентальні транспортні коридори (ТСТС); Пан'європейські транспортні зони (PETRA); Міжнародні логістичні термінали (центри) (ILT). Територією України проходять чотири Пан'європейські транспортні коридори (PEC №№3;5;7;9), чотири Трансконтинентальні транспортні коридори (ТСТС: TRACECA, "Європа-Азія", "Балтика-Чорне море", Чорноморське транспортне кільце); Україна входить в одну з 4 Пан'європейські транспортних зон (PETRA), а саме в Чорноморську транспортну зону, що вказана Єврокомісією, як пріоритетна (Black Sea PETRA).

Різний рівень економічного розвитку країн-членів ЧЕС, характер розвитку зовнішньоекономічної діяльності цих країн приводить до виникнення різноманітних пріоритетів у зовнішньоекономічній політиці кожної країни-члена ЧЕС. Туреччина прагне забезпечити реалізацію євроінтеграції національної економіки й вирішити питання подальшого розширення експорту за рахунок активізації, у першу чергу, торговельних відносин зі східноєвропейськими і євразійськими країнами, які входять до складу СНД, а також пошуку нових торговельних партнерів. Болгарія й Румунія, як нові члени ЄС, визначили для себе пріоритетним напрямком розширення співробітництва в західноєвропейському форматі й саме через цю призму розглядають процеси чорноморського

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

співробітництва. Залучення фінансових ресурсів Євросоюзу дозволить цим країнам оптимізувати власне співробітництво з іншими країнами ЧЕС. Так у прийнятій програмі розвитку ЄС на 2007-2013р. Болгарія й Румунія одержать 26521 млн.євро від різних європейських фондів, що становить 7,6% загального фінансування. Для України ж, розвиток економічного співробітництва із країнами ЧЕС варто розглядати як засіб реалізації власного транзитного потенціалу й розвитку торговельного співробітництва. Співробітництво із країнами ЧЕС прискорить інтеграцію України в європейській простір.

Перспективи інтеграції ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання пов'язані із створенням Чорноморського митного союзу з режимом вільного руху товарів, послуг, капіталів. Особливостями сучасного розвитку міжнародної торгівлі в системі ОЧЕС є зростання її питомої ваги в обсязі світової торгівлі при недостатньому її рівні між країнами-учасниками. Найбільший обсяг експортно-імпорتنних операцій на регіональному ринку ОЧЕС припадає на Росію (35%), Туреччину (27%), Грецію (20%).

Існує велика зацікавленість країн-учасниць ОЧЕС у формуванні Спільної енергетичної системи, яка сприятиме вирішенню важливої проблеми – співпраці у транспортуванні енергетичних ресурсів через територію ОЧЕС до Європи з Центральної Азії, Закавказзя, Близького і Далекого Сходу.

З метою розширення інвестиційної діяльності між країнами-учасниками ОЧЕС був створений Чорноморський банк торгівлі та розвитку, діяльність якого направлена на розвиток міжрегіональної торгівлі, надання допомоги у інвестуванні проектів в економічній і соціальній сфері.[5]

5. Механізм удосконалення тарифної політики. Не сприяє сьогодні мінімалізації транспортної складової у вартості товарів, які перевозяться через Україну і не забезпечує сприятливого конкурентного середовища. Запровадження ПДВ на портові послуги. Як показує аналіз, фактор зниження тарифів як стимул для залучення додаткових транзитних вантажопотоків в основному себе вже вичерпав. Треба робити акцент не на зниження тарифів, а на застосуванні конкурентноздатних ставок тарифів на конкретних напрямках перевезень. Через високі збори та тарифи в українських портах міжнародні перевізники уникають включення України в свої регулярні транзитні маршрути, бо це дорого та невігдно. Зростання роздрібних цін робить менш привабливими в очах покупця експортні та імпорتنі товари.

На відміну від України, уряди Румунії та Росії кілька років тому кардинально зменшили портові тарифи та збори, що посилює позиції і портів, і місцевих експортерів. Нині обсяги румунських та російських тарифів в 2-3 рази нижчі за українські. Наприклад, суднозахід стандартного контейнеровоза до Констанци (Румунія) коштує близько 19 тис. доларів, до Новоросійська (РФ) – 21 тис. А до Одеси – 48 тис., до порту "Южный" – майже 65 тисяч! Ще вищими будуть витрати океанського контейнеровоза (місткість 6 500 TEU) – суднозахід в Україну коштуватиме йому близько 100 тис. доларів, тоді як в Румунію та Туреччину – до 50 тис. доларів, в Грецію чи Єгипет – до 25 тис. доларів. Залишаються у 2-3 рази вищими ніж в портах більшості європейських країн ставки зборів при обслуговуванні суден-контейнеровозів, наприклад, у Одеському, Іллічівському портах. У порту Констанца перевалка тони вантажу обходиться в 90 центів, а в портах Южний, Іллічівськ – 2,5 – 3\$. Сьогодні в середньому транспортосмістність ВВП у нас становить 9,8ткм/дол ВВП, тоді як у розвинених країнах – 1ткм/дол ВВП. Нова поромна лінія до порту "Южный", яку було створено у січні 2011 року для перевезення вантажних автомобілів між Німеччиною та Туреччиною, зупинилася вже після другого разу, оскільки збори були величезними з європейської точки зору. Втрати лише порту "Южный" від зупинки такого сервісу склали 1,3 млн. доларів на рік. Здешевлення конкурентів призвело до стрімкої втрати вантажопотоків українськими портами. Так, три наші найбільші морські порти – Одеса, Іллічівськ та "Южный" – за рік разом перевозять лише 57 млн тонн вантажів. І це враховуючи, що ці порти складають один з найпотужніших транспортних вузлів Чорного моря! Проте їхні головні конкуренти – Новоросійськ та Констанца – перевантажують за рік відповідно 117 млн. та 48 млн. тонн.

Для України існує загроза збереження негативних тенденцій у сфері використання транзитного та транспортно-розподільного потенціалу. Це зменшення обсягів транзиту територією України за більшістю напрямків, недостатнє завантаження потужностей транспортної систем (зокрема, портів, залізниць) власною вантажною базою. За цих умов подальша втрата транзиту при неможливості принципово збільшити власну вантажну базу суттєво вплине на функціонування всього транспортного комплексу країни. Погіршення становища України у транзитній сфері може мати незворотний характер, якщо сучасні негативні тенденції не будуть враховані на загальнодержавному рівні при розробці національної транспортної політики. Більшість із названих чинників функціонування транспортного комплексу мають системний характер. Виділимо проблеми, які потребують вирішення для підвищення ефективності функціонування портів.

На заваді ефективному розвитку інфраструктури транзитних можливостей та господарчої складової морських портів знаходяться ряд системних проблем, які потребують комплексних рішень на державному рівні.

- реорганізація структури управління портами, реформування галузі, розвиток відповідної нормативно-правової основи (державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом міністрів України з метою безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури в межах території та акваторії морського порту), політична та економічна нестабільність, часті зміни у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами у європейських країнах.
- проблема технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій, незначні інвестиції у модернізацію портової інфраструктури.
- невідповідність рівня розвитку портів, ефективності і якості їх управління і функціонування сучасним міжнародним вимогам, попиту економіки та суспільства на їх послуги. Порти розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордон України. Порти виконують роль пунктів стиковки (перехідних мостів) між транспортною системою, а відповідно і економікою України з світовою транспортною системою та економіками іноземних держав. Тому рівень технологічного та технічного оснащення, організаційно-правової системи функціонування та управління портів повинен відповідати сучасним вимогам, що встановлені для портів у міжнародній транспортній системі.
- відсутність інвестування розвитку тих портів, чії обмежені потужності гальмують формування нової транспортної мережі.
- вирішення проблем курортної сфери Причорноморського регіону. (Структуру Причорноморського регіону складають області, які досить різняться за показниками соціально-економічного розвитку, що спричиняє проблему неоднорідності розвитку територій.)
- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад.

Орієнтири дій для удосконалення механізмів ЧЕС у стимулюванні розвитку інфраструктури транзитних можливостей та господарчої складової морських портів України.

- Формування вантажної бази портів. Національна вантажна база, яка формується зовнішньоекономічними вантажами здатна забезпечувати лише 56-60% вантажообігу портів. За оцінками спеціалістів Асоціації портів України у найближчі п'ять років національна вантажна база навіть за умови позитивних тенденцій у розвитку економіки не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів. (Створення координаційної ради. Основним завданням такого консультативно-дорадчого органу має стати відродження вантажопотоків.
- Встановити ставки зборів та плат, які були б конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними портами Чорного моря. Ці тарифи мають бути єдиними для всіх державних морських портів та розташованих у них терміналах та причалах всіх форм власності та галузевого підпорядкування. Відповідні збори та плати мають бути встановлені для найбільш поширених морських суден – контейнеровозів, суден типу Ро-Ро, Ро-Пак та поромів. (Рівень цих Зборів і плат є граничним для. Не застосовувати портові збори.)

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

- Розвивати інфраструктуру морських перевезень, зокрема, розвивати морські порти, здійснюється, незважаючи на загальне зростання обсягу перевантаження у портах, повільно. При потенційній можливості переробляти на існуючих потужностях до 180 млн. тон щорічно, морські торговельні порти досягли показника лише в 123,7 млн. тон. При цьому, Одеський, Маріупольський, Іллічівський порти і порт «Южний» завантажені майже повністю, але порти Дунайського регіону, Миколаївський, Херсонський, Бердянський, Керченський та інші порти мають значні можливості для розвитку, які не використовуються.
- Запровадити фіксовані ставки тарифів єдині для всіх портів та терміналів незалежно від відомчої приналежності та форм власності.
- Модернізувати портову інфраструктуру, діяльність по нарощуванню пропускної здатності портів. У цій сфері потрібні системні зміни на загальнодержавному рівні щодо системи організації роботи із стратегічними інвесторами, надання більшої самостійності портам у залученні інвестицій на умовах спільної господарської діяльності. На рівні окремих портів розробляються конкретні інвестиційні проекти.
- Розвивати механізм міждержавного (регіонального транскордонного) співробітництва. Особлива роль приділяється формуванню інноваційної моделі транскордонного регіоналізму.

Розпочаті дії потребують подальшої систематизації і вироблення комплексного підходу на державному рівні.

1. Продовжити напрацювання у сфері адаптації нормативної бази: удосконалення закону України «Про морські порти», нової редакції Кодексу торговельного мореплавства України, закону «Про морську політику України». Портова галузь потребує невідкладних і корінних перетворень, лібералізації майнових відносин, технічної модернізації та сучасної моделі функціонування морських портів. Ризики інвестування у портову інфраструктуру пов'язані із застарілою нормативною базою.
2. Впровадження ефективного механізму використання портовими операторами інфраструктури порту, перехід на нові форми організації взаємодії (договори управління, концесії, оренди).
3. Продовжити діяльність щодо залучення інвестицій у господарчу складову морських портів. Державна політика у цій сфері має бути направлена на підтримку стратегічно важливих інвестиційних проектів, інвесторів та на сприяння реалізації цільових проектів розвитку портів за рахунок їх власних коштів.
4. У регіонах доцільно активізувати зусилля по використанню таких форм підвищення конкурентоздатності галузей регіональної економіки як СЕЗ і ТПР для посилення транзитних можливостей портів України. Передбачається створення наступних функціональних типів: вільні митні зони і порти, експортні, транзитні зони, митні склади, технологічні парки, технополіси, комплексні виробничі зони, туристично-рекреаційні, страхові, банківські тощо. Наведена класифікація повинна дістати подальшого розвитку, а саме: повинні бути встановлені особливості порядку створення і ліквідації та механізму функціонування таких спеціальних (вільних) економічних зон на території України, як туристично-рекреаційні, страхові, банківські.
5. **Внести зміни** до Положення про портові збори, затвердженого Постановою Кабінету міністрів від 12 жовтня 2000 року N1544, та наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.06.1996 N214.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

- 1 Державна служба статистики [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
- 2 Перспективи розвитку морської інфраструктури України в Чорноморсько-Азовському регіоні. - Одеса – 2008, С. 21-26.
- 3 ПОРТІВ УКРАЇНИ [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppci/2010_25/voychenko.pdf
- 4 ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВОДНИХ
- 5 Проблеми та перспективи розвитку співробітництва між країнами Південно-Східної Європи в рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва Міжнародна наукова конференція , 17-18 вересня 2008 року, Одеса. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://black-sea.org.ua/ua/reswork/08.09.17.html>
- 6 Стратегія розвитку морських портів до 2015 року. [Електронний ресурс].- Режим доступу: [http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=2&tx_ttnews\[pointer\]=8&tx_ttnews\[tt_news\]=419&tx_ttnews\[backPid\]=7&cHash=147a262f52](http://www.ameu.org.ua/index.php?id=38&L=2&tx_ttnews[pointer]=8&tx_ttnews[tt_news]=419&tx_ttnews[backPid]=7&cHash=147a262f52)
- 7 Стратегія участі України в ОЧЕС. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://black-sea.org.ua/ua/reswork/08.09.17.html>
- 8 Українські морські порти й надалі "топитимуть" найвищими в світі тарифами? Юрій Костенко Народний депутат України, голова Української народної партії. <http://blogs.pravda.com.ua/authors/kostenko/4f46500c53fb8/>

РЕЗЮМЕ.

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.

РЕЗЮМЕ

Успешное развитие ОЧЕС во многом зависит от характера и интенсивности взаимодействия по линии ОЧЕС – ЕС, от обеспечения необходимого уровня координации и сотрудничества между ОЧЕС и ЕС.

SUMMARY

Successful development of the organisation in many respects depends on character and intensity of interaction on a line the Black sea-europas, from maintenance of necessary level of coordination and cooperation between the BSEC and EU.

РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА І НАУКОВО-ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ ДЛЯ ФОРМУВАННЯ СТАЛОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ.

Губатенко М.І., к.е.н., помічник Народного депутата України – радник Комітету з питань промислової, регуляторної політики і підприємництва

Світове співтовариство увійшло в найбільш складну епоху свого розвитку, що по праву визначають, як інформаційну епоху. Квінтесенція цієї епохи – інформаційне суспільство. Це високодинамічне суспільство з швидкою реакцією на управління та зміни, що відбуваються, у ньому.

На відміну від інших періодів у ньому високої досконалості досягають усі сторони життєдіяльності суспільства, при цьому, основними ресурсами виступають інтелектуальні інформаційні ресурси – знання та інформація.

У комплексі все це визначає якісно нові умови для суспільного і науково-технічного прогресу, науки, освіти і культури, удосконалення соціально-економічних відносин, духовного життя, підвищення життєвого рівня, демократизації громадського життя.

Інформаційне суспільство створюється через інформатизацію різних сторін і сфер його життєдіяльності на базі інформаційних і комп'ютерно-телекомунікаційних технологій.

Інформатизація суспільства - це загальний і неминучий процес у розвитку людської цивілізації. Альтернативи інформатизації немає, інформатизація - це прорив у майбутнє.

Слід особливо зазначити, що проблеми інформаційного суспільства, його інформатизації визначають основні пріоритети в державній і науково-технічній політиці багатьох країн світового співтовариства.