

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

SUMMARY

The article reviews innovation development aspects in conditions of competition aggravation on global markets. Main attention is dedicated to the clusters as effective institutes of contemporary national innovation systems. The condition, problems and perspectives of clusterization of Ukrainian economy in the context of world, mainly European experience, had been pointed out.

Keywords: globalization, innovative economy, cluster, cluster policy, competitiveness.

ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОКА УКРАИНЫ

Лысый А.Ф., канд. экон. наук, директор Азовского морского института ОНМА

Гаркуша Г.Г., канд. техн. наук, зам директора по НПр Азовского морского института ОНМА

Постановка проблемы. Всеохватывающая глобализация и мировой общественно-экономический кризис усложняют процессы реализации политических и экономических трансформаций в Украине. Для преодоления затянувшегося спада промышленного производства, восстановления внутреннего ресурсного потенциала руководство страны все более активно использует внешнеэкономический фактор. Поэтому 2011 год стал для Украины во многом предопределяющим.

Президент страны, а затем и созданные с его участием рабочие группы в составе депутатов Верховной Рады и представителей бизнес-элиты при посещении иностранных государств добиваются расширения взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества. В результате, в настоящее время, определены новые торговые партнеры, заключен ряд межгосударственных соглашений, расширяющих возможности выхода украинских производителей на мировые рынки товаров и услуг.

Теперь эта работа требует продолжения и активных инициатив на уровне Правительства, а также региональных административно-управленческих, хозяйствующих и коммерческих структур [1].

Так исторически сложилось, что в стране функционируют 19 государственных морских торговых портов (МТП). Это 19 морских ворот в Украину, через которые идут внешнеторговые и транзитные грузы, а также грузы каботажные, что позволяет всем без исключения приморским регионам страны принимать грузы с моря и отправлять их морем, а также развивать пассажирские перевозки морем.

Именно наличие такой разветвленной сети морских портов (морские рыбные порты, порты других ведомств и частные терминалы) и делает Украину лидером в портовой сфере в черноморско-азовском регионе. По общему грузообороту черноморско-азовские порты Украины и России в последнее десятилетие занимают первое место в бассейне. По переработке сухих грузов мы постоянно лидируем в регионе.

В годы независимости Украины развитие морских торговых портов осуществлялось, прежде всего, за счет собственных средств предприятий и отчасти частных инвесторов, которые вкладывали деньги в развитие тех или иных терминалов внутри МТП [2].

Анализ последних исследований и публикаций. Эту проблему в разное время рассматривали многие ученые [1 – 4].

Цель статьи. Анализ проблемы развития портов Украины на современном этапе развития международных отношений между странами ЧЭС.

Изложение основного материала. Особая роль в дальнейшем развитии внешнеэкономических связей отводится трансграничному взаимосотрудничеству, возможности которого определяются наличием в стране современной транспортной, логистической инфраструктуры и способностью власти осуществлять системные меры организационно-политического характера.

Государство вкладывает значительные средства в развитие морских портов. Так поступали Италия, Франция и другие страны. В Индии, например, приняли в 2006 году национальную программу развития морского транспорта, которая предусматривала, в частности, до 2012 года потратить 13,3 млрд. долларов на развитие мощностей 12 основных индийских портов, большая часть этих инвестиций осуществляется за счет госбюджета.

В отношении развития портов есть международный опыт, который предполагает выработку Стратегии развития портов.

Практически все порты имеют планы развития, которые основываются на текущих и перспективных потребностях каждого предприятия. Взять, к примеру, морской порт г. Севастополь. Существует проект Свободной экономической зоны, который находится в предварительной стадии согласования. Конкурентное преимущество Севастополя – незамерзающая акватория. Данное географическое преимущество заметно снижает расходы судовладельцев на оплату «ледовой проводки» и уменьшает время на обработку судна в порту. Кроме того, Севастополь географически ближе к турецким проливам и собственно северному побережью Турции, чем остальные порты Украины. Еще один важный фактор – успешно действующие порты Украины в силу ряда причин достигли естественного пика своего развития и физического максимума объемов перевалки, что дает Севастополю великолепный шанс на мощный рост. Если общий грузооборот всех севастопольских портов с учетом деятельности негосударственных стивидорных компаний в 2008 году составил около 7 млн. тонн, то только государственные порты переваливали – 18, 904 млн. тонн (Ильичевский), 15,961 млн. тонн (Мариупольский), 34,562 (Одесский). Конечно, вряд ли Севастополь достигнет потенциала румынского порта Констанца с возможностью переваливать 85 миллионов тонн грузов в год, но достичь по меньшей мере пятикратного роста объемов перевалки более чем возможно. Тем более, что в январе в Министерстве транспорта Украины было проведено совещание, на котором рассматривался вопрос использования после 2017 года Севастопольской бухты, как глубоководного торгового порта, и на вопрос о том, сколько Севастополь может «перевалить» грузов и перевозку какого их объема может обеспечить железная дорога без серьезных капитальных вложений, представитель ГП «ЧерноморНИИпроект», которым, в частности, разработана «Схема перспективного развития Севастопольского морского торгового порта», сообщил, что этот показатель составит до 30 млн. тонн в год. И для качественного и количественного развития порта его инфраструктура должна быть реализована или сдана в долгосрочную аренду в рамках украинского законодательства на прозрачных и равных для потенциальных инвесторов условиях. И эти инвесторы наверняка найдутся.

В частности, особо перспективным выглядит строительство терминала по перевалке сжиженного природного газа с участием российской стороны. Окупаемость проекта должна быть высокой – ведь с января 2010 года природный газ на территории Украины перестал быть распределяемым благом, а Севастополь находится в самом конце газовой трубы [3].

Организация Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС) была основана 5 июня 1998 года, когда в Ялте главы государств и правительств Азербайджана, Албании, Армении, Болгарии, Греции, Грузии, Молдовы, Российской Федерации, Румынии, Турции и Украины подписали устав Организации.

О новой международной региональной экономической организации заговорили 25 июня 1992 года в Стамбуле в связи с принятием Декларации, определяющей основные цели ОЧЭС: более тесное экономическое сотрудничество стран-участниц, свободное передвижение товаров, капиталов, услуг и рабочей силы и интеграция экономик этих стран в мировую экономическую систему. 1 мая 1999 года после ратификации Устава парламентами государств-членов ОЧЭС состоялась инаугурация этой организации и появление ее на международной арене.

Государства-члены ОЧЭС с населением около 330 млн. человек представляют собой огромный потенциальный рынок и являются одним из наиболее привлекательных регионов нового тысячелетия. Богатый природными ресурсами, мощной производственной базой, квалифицированной рабочей силой, регион ОЧЭС предлагает широкий спектр возможностей для мирового экономического сообщества.

Страны ОЧЭС работают над совместными проектами по объединению национальных энергосистем в единое Черноморское кольцо, развитию и интеграции региональных транспортных коридоров в общемировую транспортную систему, прокладке линий оптико-

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

волоконной связи. В стадии разработки находится программа охраны окружающей среды региона Черного моря. Осуществляется взаимодействие между ОЧЭС и Европейским Союзом. Статус наблюдателей в ЧЭС приобрели Франция, Германия, Австрия, Египет, Израиль, Италия, Польша, Словакия, Тунис, а также Конференция энергетической хартии (ЕСС - Energy Charter Conference) и Черноморский Клуб. ЧЭС имеет статус наблюдателя в ООН.

Основным рабочим органом ОЧЭС, которые собирается раз в 6 месяцев, является Совет министров иностранных дел. Совет рассматривает вопросы развития Организации в соответствии с целями, зафиксированными в Уставе и соответствующих Декларациях.

Обслуживание ОЧЭС осуществляется учрежденным в этих целях Постоянным международным Секретариатом, который находится в г. Стамбуле. Сотрудники Секретариата выполняют свои функции в качестве международных должностных лиц с должным учетом принципов и целей ОЧЭС.

Парламентская Ассамблея ОЧЭС представляет национальные парламенты государств-членов и обеспечивает постоянную поддержку процесса черноморского сотрудничества на консультативной основе.

Особенностью ОЧЭС в сравнении с другими субрегиональными группировками служит то, что в отличие от них уже в Декларации о создании организации во главу угла предстоящей деятельности было поставлено не торговое, а производственное сотрудничество. Это нашло свое выражение в отраслевом подходе к решению общих экономических проблем региона. Именно на этом пути были отмечены наибольшие результаты.

Между странами-участницами ОЧЭС не сложилось устойчивого разделения труда, составляющее необходимую основу развития регионального рынка. Доля России в товарообороте с регионом ЧЭС за последние годы остается практически стабильным и составляет около 15 % от общего (2/3 падает на Украину); для Украины этот показатель равен 11-12 % (88 % за счет России); для Турции 7 %; Греции 3 % в импорте и 9 % в экспорте; Болгарии – 32 %; в Молдове – 80 %.

Жизненная важность внешних экономических связей для ряда государств ОЧЭС-стран СНГ совершенно очевидна. Так, очень удобный водный путь к промышленным центрам, расположенным в европейской части России, для судов грузоподъемностью 3000 т - 5200 т типа "река-море" (с осадкой до 4-х метров), связывающий внутренние водные пути России через Азовское море с Черным и Средиземным морями.

Благоприятное географическое положение позволяет делать перевалку грузов, поступающих из внутренних районов страны водным, ж/дорожным и автомобильным транспортом на морские суда.

В рамках реализации третьего этапа инвестиционной программы в г. Мариуполе, в ОАО «Азовский морской порт» завершено строительство специализированного контейнерного терминала. По своим параметрам этот терминал является одним из крупнейших в регионе.

Строительство и оборудование терминала осуществляет стратегический инвестор и крупнейший акционер порта – ЗАО по производству строительных материалов «С», которое более десяти лет вкладывает собственные средства в развитие предприятия.

Общая площадь складов терминала составляет 50000 м, длина причальной стенки – 268м. Терминал оборудуется современными контейнерными перегружателями, кранами и другими специализированными техническими средствами. Проектная мощность терминала – до 75000 TEU в год с единовременным хранением до 5000 TEU.

Терминал расположен непосредственно на территории основного грузового участка Азовского порта и обеспечен автомобильными и железнодорожными подъездными путями. База по обслуживанию и ремонту контейнеров размещена на некотором удалении от территории порта и связана с ним автодорогой и железнодорожной веткой.

Параллельно со строительством контейнерного терминала осуществлялось быстрое развитие портовой инфраструктуры, особенно в направлении внутренней железнодорожной сети. В порту работает три собственных локомотива, что позволяет с максимальной эффективностью использовать выставочные и маневровые железнодорожные пути, общая протяженность которых превышает 9 км и в дальнейшем будет увеличиваться в рамках развития порта. Важнейшим преимуществом порта является возможность одновременной приемки нескольких железнодорожных маршрутов.

Ввод в эксплуатацию контейнерного терминала позволит активно осваивать новые судоходные линии, прежде всего балканского направления. Это даст возможность грузовладельцам переключить часть грузопотока с автомобильного транспорта на водный и сэкономить значительные средства, которые они сегодня вынуждены тратить на оплату дорогих европейских транзитов.

Большим преимуществом Азовского морского порта перед другими "малыми" портами является возможность единовременного хранения до миллиона тонн грузов.

Порт расположен в районе с хорошо развитой транспортной инфраструктурой и имеет подъездные пути для автомобильного и ж/д транспорта. Порт располагает развитой сетью собственных железнодорожных подъездных и выставочных путей, железнодорожной техникой, также имеет собственный флот.

Благодаря новым собственным выставочным железнодорожным путям, порт имеет возможность принимать грузы маршрутными отправлениями, что значительно снижает расходы и особенно для парка собственных вагонов.

Ежегодно Порт обрабатывает около 2 млн. тонн грузов, и имеет возможность обрабатывать до 5 - 6 млн. т/год, при способности единовременного хранения до миллиона тонн грузов.

Основная специализация – универсальная обработка всех видов навалочных и генеральных грузов, таких как металл (заготовки, листы, рулоны, слябы и т.п.), металлолом, уголь, лес (пиленный и круглый), руда, удобрения, зерно, цемента как в биг бегах так и навалочного, контейнеров, негабаритных и других грузов. Также планируется и готовится обработка наливных грузов и сжиженного углеводородного газа.

Наибольшую долю в грузообороте порта, в последние несколько лет, составляет уголь, зерно, цемент, металлопродукция. Предполагается увеличение объемов переработки контейнеров.

Основные экспортные потоки грузов направлены в Турцию, Болгарию, Румынию, Италию, Грецию, Испанию, Тунис, Египет, Сирия, Израиль, Кипр, страны Балканского полуострова. Импорт представляет незначительную часть от общего объема перерабатываемых грузов, но с открытием контейнерного терминала планируется увеличить поток импорта.

Для дальнейшего развития морской транспортной инфраструктуры востока Украины следует решить ряд задач, необходимо:

- продолжить работы с целью определения наиболее значимых, перспективных направлений взаимного сотрудничества, выработать организационно-правовую базу для реализации совместных целевых проектов и программ социально-экономического развития территорий, законодательных инициатив и решений, позволяющих совместно использовать приграничные рынки и социальные объекты.

- определить содержание и этапы работ обеспечивающих получение больших выгод от использования Черноморского и Азовского бассейнов, с привлечением отечественных и зарубежных участников внешнеэкономической деятельности и международных транспортных магистралей, инициировать меры, обеспечивающие дополнительное наполнение существующих транзитных грузопотоков грузами местного производства. Способствовать объединению интересов собственников транспортных средств, грузов, складских терминалов в целях создания на основных маршрутах транспортировки межнациональных корпораций и консорциумов с современной складской, дорожно-транспортной, логистической инфраструктурой.

- обеспечить в рамках существующей Стратегии с участием компетентных государственных органов, а также депутатов, общественных организаций контроль за выполнением принятых решений, программ, проектов, предусматривающих создание условий для максимальной активизации и оптимизации приграничного сотрудничества и трансграничной деятельности, строительства, реконструкцию дорожных магистралей, ремонт коммуникационных сооружений, обустройство международных, межгосударственных и местных пограничных пунктов пропуска [3, 4].

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

Решение поставленных задач будет способствовать реализации концепции развития морской транспортной системы Украины как транспортного государства, наполнение транзитных коридоров за счет привлечения транзитных грузопотоков и грузопотоков местного формирования, развития приграничных территорий и увеличения за этот счет национального дохода Украины.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Павлов В.І. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси: моногр. / В.І. Павлов, С.М. Бертнік. – Луцьк: Настир'я, 2005 – 256 с.
2. Макогон Ю.В. Україна – держава морська / Ю.В. Макогон. – Донецьк: Ноулідж. – 2010. – 391 с.
3. Нечаев Г.И. Внедрение автоматизированных информационных систем как один из путей развития транспортной логистики / Г.И. Нечаев, Г.Г. Гаркуша, И.В. Сагиров // Вісник Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля: наук. журнал. – № 6(177) Ч. 1. – Луганськ, 2012. – С. 28 – 31.
4. Нечаев Г.И. Задачи развития транспортной инфраструктуры востока Украины / Г.И. Нечаев, Б.П. Гуцало, М.Э. Слободянюк // Вісник Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля: наук. журнал. – № 6(177) Ч. 1. – Луганськ, 2012. – С. 9 – 11.

РЕЗЮМЕ

У статті викладені основні завдання, які необхідно вирішити для розвитку морської транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: морський порт, торгово-економічне співробітництво, торгівельні партнери, інвестиційні проекти.

РЕЗЮМЕ

В статье изложены основные задачи, которые необходимо решить для развития морской транспортной инфраструктуры Украины.

Ключевые слова: морской порт, торгово-экономическое сотрудничество, торговые партнёры, инвестиционные проекты.

SUMMARY

The article outlines the main tasks that need to be addressed for the development of sea transport infrastructure of Ukraine.

Key words: seaport, trade and economic cooperation, trade partners, investment projects.

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У СВІТОВУ ТА ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ

Майорова І. М., к.е.н, доцент кафедри технологій міжнародних перевезень і логістики Приазовського державного технічного університету

Упродовж 1975-2000 р. концептуально визрівав проект створення єдиної комплексної планетарної транспортної системи на основі інтеграції континентальних транспортних комунікацій, що мають стратегічне значення в забезпеченні вантажних і пасажирських перевезень між Європою і Азією, Азією і Америкою, Європою і Африкою. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західної Європи і Азіатсько-тихоокеанськими регіонами - знаходиться величезний простір, на якому мешкає більше 4 млрд. населення планети, і на якому розгортаються головні події в міжнародній торгівлі на початку 21 століття.

Провідні фахівці з транспорту і логістики, а саме: Міротін Л.Б., Омельченко В.Я., Сергієв В.М., Окландер М. А., Ларіна Р.Р., Анікін Б.О., Щербаков В.С. та інші, виділяють як першочергове, розвиток Євроазійської світової транспортної системи за двома важливими макроекономічними чинниками: по-перше, нестійкість і нерівномірність використання досягнень НТП, які спричиняють за собою різну швидкість розвитку галузей світового промислового виробництва і світової економіки в цілому; по-друге, вибухоподібне наростання інтеграційних процесів в Європі.

Інтеграційні процеси в ЄС, концептуальний підхід до регулювання транспортних процесів, транснаціоналізації бізнес процесів: створення стратегічних міжфірмових альянсів, скупка спільних або конкуруючих підприємств, придбання непрофільних активів для диверсифікації бізнесу, у меншій мірі -- вибудовування власних міжнародних виробничо-збутових ланцюжків викликали необхідність пошуку альтернативних варіантів ефективного використання різних елементів міжнародної логістичної інфраструктури на сталих, вантажонапружених маршрутах міжнародної торгівлі з урахуванням технологічних, географічних і правових чинників.

У проєктах Єврологістики важливе місце посідає Україна, про що йшлося на Загальноєвропейських конференціях з транспорту в Празі (1993 р.), на о. Крит (1994 р.) і в Гельсінкі (1997 р.), а також на II Міжнародній Чорноморській транспортній конференції (Київ, 2002 р.)

Мета статті полягає у такому. Визначити вирішення проблеми участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції (або Єврологістичі) за напрямками:

Пан'європейські транспортні коридори (ПЕК);

Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);

Пан'європейські транспортні зони (Pan European Transport Area або PETrA).

У проєктах Єврологістики важливе місце посідає Україна, про що йшлося на Загальноєвропейських конференціях з транспорту в Празі (1993 р.), на о. Крит (1994 р.) і в Гельсінкі (1997 р.), а також на II Міжнародній Чорноморській транспортній конференції (Київ, 2002 р.) та II Міжнародній конференції "Формування транспортної мережі Чорноморського регіону" (Одеса, 2003р.) [1]. Інтеграції України в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів сприяють такі чинники, як розміщення України на перехресті основних напрямків євразійських транснаціональних транспортних потоків, наявність розвинутої транспортної системи (табл. 1.) і висока транспортнодоцільність країни.

За оцінками британського інституту Rendall, Україна має найвищий в Європі транзитний рейтинг — 3,15 бала [2], а також найбільшу серед європейських країн протяжність державного кордону (7590 км, у тому числі сухопутні кордони — 563 км, морські — 1959 км), з її 25 областей 19 — прикордонні. Транзитні можливості української залізниці показано в таблиці 2.

Таблиця 1.

Світова транспортна інфраструктура (дані за 2008-2011 рр) [4]

Транспортна інфраструктура за видами	Світ в цілому	США	ЄС	РФ	Україна
Залізничні шляхи загального користування, км	1 115 205	227 736	222 293	87 157	21 657,5
В тому числі з широкою колією,	257 481	—	28 438	86 200 (1,520 м)	21 657,5
Із стандартною колією, км	671 413	227 736 (1,435 м)	186 405	—	—
З вузькою колією, км	186 311	—	7 427	957 (1,067 м)	—
Автодороги	32 345 165	6 393 603	4 634 810	537 289	169 494,9
В тому числі з твердим покриттям,	19 403 061	4 180 053	4 161 318	362 133	165 820,0