

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 Євроазіатської 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

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

км					
Магістралі, км	131 110	74 406	56 704	123 478	78 569
Водні шляхи, км	671 886	410 091	53512	96 000	2150,2
Комерційний флот (кіль. судень)	30 936	486	1 194	1020	547
Нафтопроводи, км	333 930	244 620	75 539	354 128	68 741
Кількість аеропортів	49 973	14 857	3 130	2 586	184

Таблиця 2.

Структура вантажних перевезень залізничним транспортом

Показник	У тому числі				
	Всього, млн. т	У внутрішньому сполученні, млн. т	Імпорт, млн. т	Експорт, млн. т	Транзит, млн. т
2008	498,5	277,4	34,5	116,9	69,8
2009	391,5	213,6	23,6	108,8	45,5
2010	465,3	260,5	25,4	118,7	60,2

Розраховано автором за даними Мінтрансв'язку України [4]

За рішеннями вищезазначених конференцій виділяють такі напрями участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції (або Єврологістиці):

- Пан'європейські транспортні коридори (ПСК);
- Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);
- Пан'європейські транспортні зони (Pan European Transport Area або PETGA).

Як відомо, на Загальноєвропейській конференції з транспорту у 1994 р. (о. Крит) було визначено 10 ПСК, з яких 4— проходять через територію України: [5]

1. Коридор №3 на території України з'єднує такі населені пункти: Мостиська—Львів—Красне—Тернопіль—Жмеринка—Козятин—Київ. Протяжність залізниць коридору становить 694 км, автошляхів — 611 км. Цей МТК є одним з найбільш напружених за інтенсивністю руху авто- і залізничного транспорту в міжнародному сполученні.

Коридор № 3 посідає важливе місце в регіональній програмі Єврологістики TINA, тому на його розбудову Євросоюзом передбачено великі суми коштів через програми PHARE, TACIS і TEN, зокрема для України виділяється 104 млн євро під реконструкцію залізниць та 261 млн євро— під реконструкцію автошляхів. [6]

2. Коридор № 5 проходить територією України через Чоп—Ужгород—Львів—Київ. Цей коридор є найкоротшим, протяжність залізниць в межах України становить 266 км, автодоріг — 338,7 км. У Львові він сполучається з ЄТК № 3 і ТКТК "Європа—Азія". Українську ділянку ЄТК № 3 повністю електрифіковано, але вузьким місцем є Бескидський тунель з одноколіійною ділянкою. Не відповідає європейським стандартам також інфраструктура цього коридору.

3. Коридор № 7 — Дунайський водний коридор, що проходить через українські порти Рені та Ізмаїл.

4. Коридор № 9 в Україні сполучає такі населені пункти: Любашівка—Київ—Ніжин—Чернігів і далі на Псков, а з Любашівки—на Кишинів, та має відгалуження: а) Любашівка—Одеса, далі на Ізмаїл і Рені; б) Київ—Коростень та далі на Мінськ; в) Київ—Ніжин—Котопот—Хутір Михайлівський—Зернове. Протяжність залізничного напрямку ЄТК становить 1496 км, автодорожного — 996,1 км. Транспортний хід електрифікований, крім ділянок Ізмаїл—Одеса і Чернігів—Горностаївка (на держкордоні з Білоруссю). [6]

Критські коридори в межах України створюють основні напрямки руху вантажопотоків, які сходяться в найбільших транспортних вузлах: Київському, Львівському, Одеському. Через Київ проходить коридор №9, тут закінчуються коридори №3 і № 5. Через Львів проходять транспортні коридори № 3 та № 5. В Одесі коридор № 9 з'єднується з Євразійським ТКТК "TRACESA". Але критські МТК — не єдина можливість для України інтегруватися в Європейську транспортну систему.

Україною було ініційовано створення наступних ТКТК: [7]

1. Коридор Європа—Азія пройде через Франкфурт—Краків— Львів—Київ—Харків—Луганськ, далі через Волгоград у Середню Азію. Він є продовженням ЄТК № 3 і відповідає центральному широтному ходові Донбас—Кривбас—Карпати. Пропускна спроможність коридору використовується на 50 %.

2. Коридор ЧЕС (Чорноморське економічне співтовариство) або Чорноморське транспортне кільце проходить через 11 причорноморських країн і сполучатиме пункти: Анкара—Єрван—Тбілісі—Ростов-на-Дону—Донецьк—Одеса—Бухарест—Димитровград—Стамбул.

3. Коридор Балтика—Чорне море (Гданськ—Варшава—Ягодин—Ковель—Козятин—Жмеринка—Одеса) є найкоротшим шляхом між згаданими морями (довжина залізниць — 918 км, автошляхів — 1208,4 км), має розвинену інфраструктуру і перетинає лише дві країни — Польщу та Україну. За рівнем технічного оснащення цей МТК поступається іншим коридорам на території України. Так, 15% загальної протяжності залізничної частини коридору складають одноколіійні ділянки, стан покриття 40 % від загальної протяжності автодоріг є незадовільним. Зокрема, одноколіійна ділянка Ківерці—Коваль—Ягодин може стати лімітуючою при розвитку перевезень. Меморандум про створення транспортного коридору Балтика—Чорне море було підписано в грудні 1999 року у Варшаві [7].

4. Євразійський транспортний коридор "Європа—Кавказ— Азія" (TRACESA) за маршрутом "Одеса—Іллічівськ—Поті—Тбілісі—Баку—Туркменбаші—Ашгабад—Мешхед" з'єднає Україну паромною переправою по Чорному морю з країнами Закавказзя і по Каспійському — з країнами Центральної Азії та дасть змогу транспортувати вантажі найкоротшим шляхом з Північної і Західної Європи до Закавказзя, Близького та Середнього Сходу і в зворотному напрямку. Коридор являє собою поєднання залізничних ліній та морських поромних залізничних переправ і вважається найбільш перспективним на найближчі роки. У 1999 р. за підтримки ЄС відкрито залізничну поромну переправу Іллічівськ—Поті (Батумі), що є однією з основних ланок TRACESA (бюджет проекту—7,3 млн євро). В Одесі відкрито Регіональний координаційний офіс TRACESA.

ТКТК Європа—Азія і TRACESA мають для України надзвичайно важливе стратегічне значення, оскільки сприятимуть реалізації планів транспортування каспійської нафти в Україну і далі в Європу, що значною мірою вирішило б проблему енергетичної залежності України від Росії. Враховуючи важливість цих двох проєктів МТК, Україна домагається згоди ЄС на включення їх у проєкт МТК № 9. Можливості означених ЄТК і ТКТК, що проходять територією України, використовуються не повною мірою, оскільки обсяги перевезень, за оцінками фахівців, можна збільшити в 5—6 разів та заробляти щорічно на транзитних перевезеннях 5—7 млрд дол. США з подальшим нарощуванням доходів [8]. Порівняння показників реального транзиту з прогностичними можливостями перевезень по ЄТК і ТКТК свідчить, що нині потужність ТКТК Балтика—Чорне море використовується тільки на 4,4 %; ЄТК № 3 — на 10,3%; ТКТК Європа—Азія— на 14,9%; ЄТК № 9 — на 17,9%; ЄТК № 5 — на 29,1 %.[5]

З метою прискорення робіт, пов'язаних із будівництвом і модернізацією національної транспортної мережі, що входить до МТК, створено ВАТ "Транспортні коридори України" (або "Укр— Транс—Кор."). Важливе значення мало прийняття Концепції створення і подальшого функціонування національної мережі МТК в Україні (1998 р.), у якій визначено географічні напрямки та перелік транспортних коридорів, їхню інфраструктуру, варіант розвитку транспортно-логістичної мережі України, що максимально відповідає вимогам до МТК. Для забезпечення функціонування транспортних коридорів запропоновано створити 46 опорних міжнародних транспортно-складських комплексів і спеціалізувати їх за трьома категоріями [8].

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

1. Сухопутні прикордонні (9ТСК): Ковель, Франко—Транс—Рава—Руська, Жовква, Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів.

Сухопутні (16 ТСК): Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ.

3. Водні (21 ТСК): Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Жовтневе, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ.

Прикордонні транспортно-складські комплекси, створені на автошляхах, забезпечать повну вантажообробку з усіма митними та прикордонними послугами, це дасть змогу в 3,5 рази прискорити перетин кордону і суттєво збільшить пропускну спроможність прикордонних переходів. У сукупності ТСК націлені на розв'язання єдиного завдання—поставку вантажів "точно у термін" (Just In Time) за мінімальних транспортних витрат. За оцінками фахівців, реалізація положень логістики з використанням ТСК дасть змогу скоротити витрати на транспортування і зберігання на 15—20 %, зменшити рівень запасів — на 50%, знизити тривалість робочого циклу— на 50-70 % [7].

Якщо Критська конференція затвердила схему ЄТК, то Гельсінгська—схвалила концепцію Пан'європейських транспортних зон пріоритетного розвитку, до яких належать Баренцева Євро-арктична, Середземноморська, Адріатично-Іонічна і Чорноморська. При цьому Чорноморській пан'європейській транспортній зоні (Black Sea PETA), в якій знаходиться Україна, відведено особливу роль як з'єднувальної ланки, по-перше, між чорноморськими країнами (через ЧТК), по-друге, між ЄС і країнами Східної Європи (через систему ЄТК), по-третє, між країнами Середземномор'я та Кавказу (через ТКТК "TRACESA"), по-четверте, між Європою та Азією (через ТКТК "TRACESA", Європа—Азія).

Така увага до розвитку євразійських транспортних коридорів пов'язана з тим, що нині за цим напрямом проходять величезні обсяги міжнародної торгівлі (400 млрд дол. у рік), причому, за прогнозами, вони збільшаться на 35—40 % до 2015 року [8]. Активізація участі України в процесах Єврологістики має бути спрямована на те, щоб значна частина цього транзиту пройшла через транспортну систему нашої держави. Для цього, на нашу думку, потрібно:

1. Створити систему національних транспортних коридорів міжнародного рівня (розглядалися вище) із залученням для цього джерел фінансування як внутрішніх (державних, комерційних, приватних), так і міжнародних. За оцінками експертів, на розвиток залізниць України до 2015 р. необхідно витратити близько 19 млрд дол. США. У 2003 р. Національний банк України надав кредит у сумі 2 млрд грн на розвиток транспортного комплексу держави, а Європейський банк реконструкції та розвитку виділив кредити на суму 120 млн євро для проектів модернізації залізниць по трасах МТК. Саме таким чином передається реконструювати українську ділянку МТК № 5, про що йшлося на Міжнародній транспортній конференції у Києві в жовтні 2002 року, учасниками якої були представники 11 країн Європи. Конференція прийняла рішення про подовження цього коридору до Києва і далі в Росію з виходом на Транссибірську магістраль. Штаб-квартира МТК № 5 розміщуватиметься в Трієсті (Італія), а Україна увійде до Секретаріату—головного органу з управління цим МТК [8].

2. Створити систему логістичних (транспортно-складських) комплексів на території України—згідно з міжнародними стандартами, коли середня відстань між ними не повинна перевищувати 150 км (нині — 250 км), між пунктами авто- (з урахуванням 46 раніше згадуваних) та дорожнього сервісу — 70 км (нині — 140 км). Одразу побудувати стільки сучасних ТСК досить складно як з технічних, так і фінансових міркувань (хоча повідомляється, що ВАТ "Укр—Транс—Кор" планує розпочати спорудження 26 ТСК), тому доцільно ознайомитися з досвідом Росії, де нині в експериментальному порядку створюються п'ять регіональних логістичних центрів (РЛЦ) — у Татарстані, Находці, Ростові-на-Дону, поблизу Москви та Санкт-Петербургу. Визначити першочергові пункти для створення регіональних ТСК в Україні доцільно, на нашу думку, з урахуванням найбільш важливих міжнародних транспортних маршрутів і МТК, таких як Київ—Ковель—Варшава—Берлін, Львів—Братислава—Прага, Львів—Будапешт—Белград, Київ—Москва, Київ—Мінськ—Вільнюс—Рига—Таллінн—Санкт-Петербург, Одеса—Рені—Бухарест—Софія—Афіни, Донецьк—Ростов-на-Дону—Тбілісі—Єреван, Сімферополь—Харків—Курськ—Москва [7]. Тоді в переліку першої черги таких пунктів залишаються лише 8 міст України. Доцільність такої пропозиції підтверджується, наприклад, проектом логістичного вузла "Явірцентр" поблизу Львова. Зрозуміло, що за необхідністю ТСК треба створювати і в решті пунктів.

3. Спростити прикордонні, митні та інші транзитні формальності згідно із законами України "Про транзит вантажів" і "Про єдиний митний збір", прийнятих у 2001р., Декларації II Міжнародної Чорноморської транспортної конференції та Меморандуму про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів у регіоні ЧЕС.

4. Вжити заходи щодо захисту національних економічних і транспортних інтересів у системі міжнародних транспортних коридорів шляхом сприяння розвитку та діяльності транспортно-логістичних фірм, зважаючи на те, що з об'єктивних причин на українському ринку транспортно-логістичних послуг, зокрема в секторах експрес-доставки і комплексних перевезень майна, поки що домінують західні логістичні компанії.

5. Особливої уваги заслуговує активізація співробітництва України в транспортно-логістичній сфері з країнами-сусідами, насамперед з тими, з якими в недалекому минулому транспортно-логістичні зв'язки через певні причини були обмежені. Йдеться не тільки про Польщу та Туреччину як стратегічних партнерів України в розвитку ЄТК, а й, наприклад, про Китай. Польщу можна порівняти з Україною за транзитним потенціалом (транзитний рейтинг — 2,92 бала) і за кількістю ЄТК (чотири — № 1, № 2, № 3 та № 6). Польща підтримує проект ТКТК "Балтика—Чорне море" та пропонує ще один ЄТК вздовж Одрі, бере активну участь у регіональних програмах Єврологістики ПІНА та ЄТК. Україна і Польща співпрацюють у розвитку ЄТК №3 та ТКТК "Балтика—Чорне море". З метою підвищення конкурентоспроможності останнього держави досягли домовленостей щодо прийнятих тарифних умов на перевезення вантажів у контейнерах. Узгоджено транспортні ставки, розроблено графік руху поїздів, технологію перевезення вантажів у багатотоннажних контейнерах та формування контейнерних поїздів за маршрутом Одеса—Іллічівськ—Гданськ—Гдиня. У 2001 р. на цьому напрямі відремонтовано 350,5 км шляхів, у Києві підписано угоду між Україною і Польщею про співробітництво під час проведення контролю осіб, товарів та транспортних засобів, що перетинають українсько-польський кордон. У 2002 р. на V Економічному форумі "Україна—Польща" обговорювалося питання розвитку транспортних коридорів № 3 та "Балтійське море—Чорне море", спрощення системи перетину українсько-польського кордону і митного оформлення товарів при його перетині, важливість подальшого співробітництва в спорудженні нафтопроводу Одеса—Броди—Плоцьк—Гданськ. Взаємовідносини України та Польщі в сфері автоперевезень регулює Угода про міжнародні автомобільні перевезення (1992 р., Варшава). Транзитні перевезення, які виконують українські перевізники через територію Польщі, становлять 50—60 % загального обсягу транзитних перевезень її територією. Отже, Україна і Польща займають важливе взаємодоповнююче положення в системі Єврологістики.

Україна активно співпрацює з Туреччиною не тільки у системі Єврологістики та ЄТК (коридор № 9 пропонується продовжити морем до Стамбула, де він з'єднається з ЄТК №4 та №10, але і в мережі євразійських ТКТК (зокрема, південної гілки Великого Шовкового шляху). Нині між українськими і турецькими портами на Чорному морі активно створюються міжнародні поромні переправи (вже діють чотири Миколаїв—Стамбул, Іллічівськ—Деріндже, Іллічівськ—Самсун, Скадовськ—Зонгулдак), організуються маршрути контейнерні поїзди (Стамбул—Миколаїв—Москва, Стамбул—Миколаїв—країни СНД), через Іллічівськ контейнерні та контролерні маршрути мають вихід у порти Балтійського моря (Гданськ—Гдиня, Клайпеда, Санкт-Петербург) та на важливі транспортні перехрестя Європи (Славків, Гамбург).

Отже можна зробити такі висновки. Концепція "Wide Europe" — "Широка Європа", тобто поширення Єдиного Європейського Простору на схід, включаючи, насамперед, Україну, передбачає складовою частиною єврологістику, тобто створення єдиної транс'європейської транспортно-логістичної системи, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів буде пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та Африки, що формуються нині. Завдяки надзвичайно вигідному транзитному положенню та розвинутій транспортній інфраструктурі Україна зможе посісти в ній чільне місце.

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

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 20.10.2010 №174-р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: search.ligazakon.ua/l_doc2.../KR102174.html
2. Міністерство транспорту і зв'язку та інфраструктури. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.mintrans.gov.ua/uk/news/.../10362.html
3. Українські дороги не витримують провального фінансування. [Електронний ресурс]. Режим доступу: finance.tochka.net/ua/11749-ukrainskie.../15—47?/887
4. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.mintrans.gov.ua/.../transports.html
5. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Схвалена Розпорядженням КМУ від 16.12.2009 № 1555-р. [Електронний ресурс.] Режим доступу: ugmk.info/download/1261743310
6. Закон України "Про засади внутрішньої і зовнішньої політики" від 01.07.2010 № 2411-VI. [Електронний ресурс]. Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2411-17
7. Проект Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukravtdor.gov.ua/clients/ukrautodor.nsf/0/3833EA>
8. Стратегія розвитку транспортного комплексу України: виклики і можливості. : матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції ["Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України"], (Одеса, 19-20 квітня 2012 р.) – Одеса, вид. ІПРЕД НАН України, 2012. – 208 с.
9. Ильницький К. Два десятилетия водного транспорта Украины. / К. В. Ильницький — Порты Украины. № 6, 2011. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>

РЕЗЮМЕ

Розглянуто питання участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції за напрямками: Пан'європейські транспортні коридори; Трансконтинентальні транспортні коридори; Пан'європейські транспортні зони.

Ключові слова: комплексна планетарна транспортна система, Єврологістика, транзитний рейтинг, Євроазійський транспортний коридор "Європа—Кавказ—Азія".

РЕЗЮМЕ

Рассмотрен вопрос участия Украины в Европейской транспортно-логистической интеграции по направлениями: Паневропейские транспортные коридоры; Трансконтинентальные транспортные коридоры; Паневропейские транспортные зоны.

Ключевые слова: комплексная планетарная транспортная система, Еврологистика, транзитный рейтинг, Евроазийский транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия».

SUMMARY

The question of participation of Ukraine is considered in European transport-logistic integration on by directions: Transcontinental transport corridors; Pan European Transport Area or PETrA.

Keywords: a complex planetary transport system, Eurologistic, transit rating, a transport corridor Europe -- Caucasus --- Asia.

МЕХАНІЗМИ ОЧЭС В СТИМУЛІРОВАНИИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Макогон Ю.В., заведующий кафедрой "Международная экономика" Донецкого национального университета, директор Регионального филиала Национального института стратегических исследований в г. Донецк, заслуженный деятель науки и техники Украины, д.э.н., профессор (Украина)

Постановка проблемы. Причерноморье является одним из наиболее динамично развивающихся регионов на планете. Объем рынков Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) оценивается в 1,6 трлн. долл. США, торговли в регионе — 300 млрд. долл. Одним из главных вызовов для Черноморского региона сегодня является практическая реализация имеющихся региональных преимуществ, для чего в первую очередь необходимо сформировать среди государств — членов Организации черноморского экономического сотрудничества единое видение в отношении политических и экономических приоритетов и перспектив региона.

Необходимо решить важную проблему — асимметрии в регионе. Входящие в ОЧЭС страны серьезно отличаются по размеру и силовому статусу, уровню экономического развития, членству в различных региональных объединениях и т.п. К примеру, на три крупнейшие экономики (Российской Федерации, Турции и Греции) приходится 83% общего ВВП Организации черноморского экономического сотрудничества. На пять наименьших (Албании, Армении, Азербайджана, Грузии, Молдовы) — 1%.

Цель. Создание программ развития сотрудничества внутри самого региона, а также между регионом Черноморского экономического сотрудничества и Европейским Союзом, тогда как в ЕС две трети внешнеэкономической деятельности приходится на внутрисоюзные отношения.

Одним из приоритетов деятельности Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) является развитие транспортной инфраструктуры черноморского региона. Географическое расположение обуславливает прямую зависимость социально-экономического состояния стран-членов ОЧЭС от уровня развития морского транспортного соединения. Уникальность возможностей выхода к бассейнам Черного и Азовского, Каспийского, Средиземного, Эгейского, Адриатического и Мраморного морей предоставляет значительные преимущества для развития международных торговых отношений, как в пределах Черноморского региона, так и из обзора возможностей выхода торговых потоков к транспортному коридору между Азией и Европой.

Тенденции роста доли морских и сухопутных перевозок в странах региона усиливают необходимость исследования и использования преимуществ ОЧЭС и для Украины. Ведь общий грузовой оборот портов в Болгарии, Грузии, Румынии, России за последние годы увеличился более чем вдвое.

В рамках сотрудничества с ОЧЭС Украина заинтересована в использовании потенциала организации для увеличения объемов транзита, стимулирования развития транспортной инфраструктуры. Основные приоритеты такого сотрудничества состоят в модернизации морской инфраструктуры, восстановлении флота, улучшении качества услуг в морских портах, усовершенствовании действующего законодательства относительно развития морской отрасли. Учитывая мощный потенциал портов, которые обеспечивают выход на международные транспортные коридоры, Украина имеет реальные возможности за счет участия в ОЧЭС усилить уровень конкурентоспособности. Достижение этой задачи прямо связано со значительными инвестициями на нужды технологического и технического оснащения, модернизации морских портов и портовой инфраструктуры.

Мощности морских торговых портов Украины в транспортных услугах Черноморского бассейна разрешают перерабатывать 163,7 млн. т. Грузов в год. Грузовой оборот всех морских портов и терминалов Черноморско-Азовского бассейна оценивается в 445,8млн. т. Данные охватывают 96 портов и терминалов бассейна (в том числе 65 - с грузооборотом 100 тыс. т. и больше). Наибольшая доля из них приходится на порты России - 172,8 млн. т. (38,8% от всего объема грузового оборота бассейна), на втором месте морские порты и терминалы Украины - 155,5 млн. т. (34,9%), следующими являются порты Румынии - 45,9 млн. т. (10,3%), Болгарии – 27 млн. т. (6,1%), Грузии-22,2 млн. т. (5,0%), Турции - 22,1 млн. т. (5,0%), Молдовы - 0,32 млн. т. (0,1%)[1].