

## 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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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].

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

### Роль механизмов ОЧЭС в стимулировании развития морских портов Украины.

#### 1. Стимулирование транзитных возможностей морских портов.

Ключевые принципы и механизмы развития морских портов в регионе с целью обеспечения дополнительных транспортных возможностей для торговых потоков между государствами-членами Черноморского экономического сотрудничества, Европой и Азией, сосредоточены в "Меморандуме о взаимопонимании по вопросам развития морских торговых путей в регионе Черноморского экономического сотрудничества", 2007 г. (г.Белград) и "Общей декларации о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ОЧЭС", 2008 г. (г.Одесса).

Перспективным направлением развития сотрудничества Украины со странами ОЧЭС является улучшение показателей транзитности.

Через территорию Украины проходят четыре Панъевропейские транспортные коридоры, четыре Трансконтинентальные транспортные коридоры (ТСТС: TRASECA, "Европа - Азия", "Балтика - Черное море", Черноморское транспортное кольцо); Украина входит в одну из 4 Панъевропейских транспортных зон (PETRA), а именно в Черноморскую транспортную зону (Black Sea PETRA).

Одним из эффективных механизмов ОЧЭС в системе регулирования транзита является деятельность Транзитно-транспортного координационного совета, который обеспечивает диалог стран-участниц с целью упрощения разрешительных процедур пересечения границ, перевозки и оформления транзитных грузов в Черноморском регионе. В частности, с февраля 2010 г. введен пилотный проект осуществления перевозок с использованием разрешений ОЧЭС, к реализации которого привлеклись семь стран-членов ОЧЭС: Албания, Армения, Грузия, Молдова, Румыния, Сербия и Турция. В рамках проекта было распределено 1400 разрешений, которые предоставляют права перевозки транзитных грузов через страны-партнеры без дополнительного оформления. В перспективе система транзитных разрешений ОЧЭС будет получать статус региональных лицензий ОЧЭС что разрешит создать единое транзитное пространство для стран-членов.

Действенным механизмом ОЧЭС в развитии транспортной инфраструктуры является внедрение проектов за счет государственно-частного партнерства. В структуре профильных органов ОЧЭС создано: Руководящий комитет Организации Черноморского экономического сотрудничества по разработке и внедрению перспективной и оптимальной транспортной сети региона, Руководящий комитет по проектированию и построению кольцевого транспортного коридора вокруг Черного моря, Рабочую группу по транспорту ОЧЭС. Деятельность этих структур обеспечивает внедрение двух проектов на основе государственно-частного партнерства, которые должны содействовать увеличению транзитных потоков через порты Черноморского региона и полной модернизации транспортного соединения в пределах региона, и обеспечить выход на международные пути: формирование системы Трансчерноморских магистралей "seamotorways" и строительства "Черноморского транспортного кольца" (общей длиной 7140 км., который обеспечит скоростное движение между Россией, Турцией, Грузией, Молдовой, Болгарией, Румынией, Грецией, Украиной).

В рамках развития сотрудничества ОЧЭС определен перечень важнейших морских портов четырех стран региона, которые станут ключевыми опорными пунктами системы "seamotorways": в Болгарии - г.Варна (8 терминалов с разными собственниками) и г.Бургас; в Греции - Александрополис, Корфу, Элефсин, Гераклион, Игуменица, Кавала, Лаврион, Патрас, Пирей, Рафина, Салоники, Волос; в Румынии - Констанца; в Турции - Дериндже, TCDD Портовое управление, Самсун, Джерисун, Мерсин, Трапзон, Хопа, Раиз, Измир; в Украине - Бердянск, Илlichовск, Измаил, Керчь, Херсон, Мариуполь, Николаев, Одесса, Рени, Южный.

Улучшение транспортного соединения за счет реализации указанных программ будет оказывать содействие и решению проблем функционирования панъевропейской транспортной зоны бассейна Черного моря (ТЗБЧМ) с точки зрения отладки эффективного транзита каспийской нефти в Европу. Поток нефти может быть направлен к Европе и Северной Америке: 1) через г.Бургас (Болгария) и дальше нефтепроводом в г. Александрополис – нефтяной порт Греции на Эгейском море; 2) через г.Констанцу (Румыния) Дунайским водным путем; 3) через г. Одессу – нефтепроводом Одесса – Броды – Гданск (Польша) и Одесса – Броды – Омишаль (Хорватия).

### 2. Увеличение объемов грузоперевозок в системе сотрудничества ОЧЭС.

Структура использования морских путей динамично развивается, в первую очередь – за счет развития комплексных интермодальных перевозок. Особое внимание отводится динамическому развитию контейнерных перевозок, которое обусловлено совместимостью транспортных средств (на всех этапах транспортирования) с имеющимися возможностями транспортной инфраструктуры.

Одним из ключевых механизмов развития грузоперевозок в регионе является сотрудничество ОЧЭС со структурами ЕС. В частности, использование уже действующих финансовых и инвестиционных механизмов в пределах проекта ТРАСЕКА (международный транспортный коридор "Европа - Кавказ - Азия"). Вследствие сотрудничества к проекту ЕС включены новые маршруты контейнерных и ро-ро перевозок через автомобильно-железнодорожную паромную переправу Болгария – Украина – Грузия; предусмотрен запуск нового железнодорожно-паромного соединения на Черном море по маршруту Одесский порт- порт Самсун – порты Грузии.

Важным механизмом сотрудничества ОЧЭС является система двухсторонних и многосторонних договоров между странами-членами организации. В 2011 году в рамках ОЧЭС был подписан протокол относительно присоединения к системе комбинированных транспортных перевозок контейнерных грузов "Викинг" в направлении Балтийское море – Черное море. Расширение круга участников проекта разрешит удлинить маршрут контейнерных перевозок "Викинг" - через Грузию, в Азербайджан, к странам Центральной Азии, которая будет оказывать содействие привлечению дополнительного потока грузов и повышению транзитного потенциала. На современном этапе длится работа относительно привлечения к проекту Болгарии и Турции.

Важным механизмом является деятельность Международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей BASPA (функционирует с 2000 года, имеет статус секторального диалогового партнерства при ОЧЭС), которая предоставляет возможность ключевым морским портам Черноморского региона принимать участие в изготовлении и принятии действенных рекомендаций относительно разработки направлений транспортной политики ОЧЭС, ООН, ЕС в регионе.

На современном этапе общие усилия стран-членов ОЧЭС оказывали содействие активизации грузоперевозок через черноморские порты. Определенные главные интермодальные трансчерноморские линии проходят через основные порты: Ильичевск, Одесса, Измаил, Николаев, Херсон, Мариуполь, Бердянск и Керчь (Украина), Констанца (Румыния), Варна и Бургас (Болгария), Новороссийск и Кавказ (Российская Федерация), Поти и Батуми (Грузия), Стамбул, Деринг, Зонгулдак и Самсун (Турция). Ключевыми портами, которые соединяют главные контейнерные отправления и паромные перевозки, являются Ильичевск, Одесса, Констанца, Варна, Стамбул, Деринга, Поти, Батуми.

Важная составляющая интермодальных перевозок принадлежит развитию именно паромных перевозок. В Черноморском регионе паромными обеспечиваются транспортно – экономические связи причерноморских государств в направлении север – юг (Россия – Украина - Турция) и запад – восток (Румыния – Болгария – Украина – Россия - Грузия). При этом, в регионе задействованы 23 паромных сервиса (из них – пять железнодорожных и восемь пассажирских). В регионе паромы соединяют 11 стран и 17 портов.

В 2011 году в восемнадцати морских портах Украины было переработано 113,7 млн. т. грузов – это на 5,6% превышает аналогичный показатель 2010 года. Общий объем переработки транзитных грузов возрос на 20,4% - с 33,1 млн. тонн в 2010 году до 39,9 млн. тонн в 2011 году. Сравнительно с 2010 годом наблюдается рост и объема переработки импортных грузов – на 4,7% (в январе-декабре 2011 года украинскими портами было переработано 11 млн. т. импортных грузов). Среди лидеров по росту объемов переработки грузов по результатам в прошлом году (январь – декабрь 2011 г. сравнительно с аналогичным периодом 2010 г.) являются порты:

Ялтинский – рост на 61,3%;

Евпаторийский - рост на 47,5%;

Керченский – рост на 29,1%.

Среди лидеров по росту уровня переработки транзитных грузов (январь – декабрь 2011 г. сравнительно с аналогичным периодом 2010 г.) следующие порты:

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

Керченский – рост на 191,8%;

"Южный" – рост на 35,4%;

Евпаторийский – рост на 33,6% [2,3].

По итогам 2011 года Украина, переработавши на своих контейнерных терминалах 772307 TEU, заняла первое место среди стран Черноморского региона. Наибольший уровень роста по итогам I квартала 2012 г. наблюдается в Ильичёвском морском порте - 294,1% (до 9877 TEU), Мариупольском морском торговом порту на 12,4% (до 2156 TEU). Также в 2011 году в Украине начали работать три новых сервиса судоходных контейнерных компаний: MAERSKLINE, ARKASLINE, EVERGREEN.

Вместе с тем в деятельности отечественных морских портов сохраняются отрицательные тенденции, которые мешают росту объемов перевозок, в частности:

- высокие портовые тарифы обслуживания грузов;
- низкий уровень технического развития, устаревшие фонды объектов портовой инфраструктуры;
- продолжительная процедура обслуживания контейнеров (оформление одного контейнера в отечественных портах занимает от 10 часов до нескольких суток, а в портах Европейского Союза – лишь 2 часа);
- недостаточное количество паромного флота;
- высокая стоимость паромных морских перевозок (стоимость паромных перевозок в Украине на 35 - 40% превышает стоимость перевозок наземным транспортом).

С целью усовершенствования тарифной политики, страны-члены ОЧЭС (в пределах действующего законодательства) прибегают к использованию гибкой системы тарифообразования (которую порт может самостоятельно контролировать (самостоятельно регулирует порт) без государственного вмешательства).

Портовые тарифы в Румынии и России в 2 – 3 раз ниже, чем в украинских портах. В среднем судозаход стандартного контейнеровоза в порт Констанцы (Румыния) составляет 19 тыс. долл. США, в Новороссийск (РФ) - 21 тыс. дол. США, в Одесском морском порте – 48 тыс. дол. США.

### 3. Обеспечение экологической безопасности акватории морей в процессе хозяйственной деятельности портов.

Стратегия ОЧЭС по указанной проблеме регулируется правовыми документами: в 1994 году принятые Рекомендации 5/1994 "Оздоровление окружающей среды". В 2001 году на Генеральной Ассамблее ОЧЭС в Баку приняты Доклад "Защита окружающей среды Черного моря: новые требования" и Рекомендация 49/2001. Создано координационную Черноморскую экологическую программу и центры экологической деятельности в каждой стране-члене, Центр координации Программы в Стамбуле. Среди приоритетных задач относительно обеспечения экологической безопасности ОЧЭС являются (определено):

- мониторинг загрязнения воздуха, водного пространства и грунта;
- устранение экологических последствий, вызванных промышленными катастрофами и наступлением природных бедствий;
- развитие экологического туризма.

Одним из механизмов сотрудничества в ОЧЭС является создание специализированной Рабочей группы по охране окружающей среды, которая отслеживает соблюдение странами-членами плана мероприятий по защите окружающей среды и мероприятий по реализации "Стратегического плана по реабилитации и защите Черного моря", принятого в 2009 году.

Другим механизмом является сотрудничество стран-участниц в рамках ОЧЭС с неправительственными организациями (Союз Дорожных и Транспортных Ассоциаций, Ассоциация судостроителей и судоремонтников Черноморского региона, Ассоциация портов Черного и Азовского морей, Международная черноморская ассоциация судовладельцев, Конференция по периферийным морским регионам Европы). В указанном формате особенно важным является сотрудничество относительно предотвращения случаев техногенных катастроф, связанных с выбросами опасных веществ, очищением балластных вод и утилизацией морских судов.

Важным механизмом экологической защиты моря является сотрудничество ОЧЭС с ЕС. В частности, в рамках реализации программы ЕС "Черноморская синергия" с марта 2010 г. начал функционировать центр Экологического партнерства Черноморской синергии с целью предоставления поддержки усилиям ЕС на основе конкретных проектов, таких как качество воды, интегрированное использование прибрежной зоны, переработка твердых отходов и канализационных стоков.

Тем не менее на практике сохраняется высокий уровень техногенной нагрузки на акваторию моря. Учитывая замкнутость бассейна Черного моря, загрязнения происходит за счет деятельности нескольких государств: Украины, России, Грузии, Турции, Болгарии и Румынии. Среди главных источников загрязнения лидером является хозяйственная деятельность морских портов (прежде всего, за счет загрязнения нефтью и нефтепродуктами вследствие морских грузоперевозок). Ежегодно в Черное море попадает от 80 до 100 тыс. т. нефтяных отходов. Крайне отрицательно на экологию моря влияют дноуглубительные работы портов, судноконтейнерные свалки, отходы, вследствие деятельности металлургических и химических предприятий.

Экологическая составляющая сотрудничества стран ОЧЭС требует усиления действующих механизмов с целью пересмотра практики применения общего мониторинга загрязнения акватории из-за промышленной деятельности и международного судоходства.

### 4. Модернизация инфраструктуры морских портов за счет инвестиционной деятельности в структуре ОЧЭС.

Состояние инфраструктуры портов не обеспечивает всех потребностей судоходства и грузоперевозок, отрицательно сказывается на эффективности их деятельности, которая обусловлена: физическим и моральным износом оборудования, устарелостью технического оборудования причалов, низким уровнем автоматизации, отсутствием компьютерного обеспечения, недостаточным развитием контейнерной базы.

С целью расширения инвестиционной деятельности между участниками ОЧЭС был создан Черноморский банк торговли и развития (ЧБТР), деятельность которого направлена на развитие межрегиональной торговли, предоставлении помощи в инвестировании проектов в экономической и социальной сферах ОЧЭС. Среди наибольших акционеров ЧБТР - Греция, Россия и Турция, доля которых в уставном капитале составляет по 16,5%, а также Болгария, Румыния и Украина (доля которых в уставном капитале составляет по 13,5%) [3].

Существенным механизмом привлечения инвестиций является сотрудничество с финансовыми институтами (в т. ч. Структурными фондами) Европейского Союза. В частности, в принятой программе развития ЕС на 2007 – 2013 гг. Болгария и Румыния получают 26521 млн. евро от разных европейских структурных фондов (что составляет 7,6% от общего объема их финансирования). Такая финансовая помощь будет оказывать содействие оптимизации сотрудничества этих стран с другими странами ОЧЭС, предоставляя им выход к ресурсам Евросоюза.

Несмотря на довольно активное участие Украины в Организации Черноморского экономического сотрудничества, уровень привлечения через механизмы ОЧЭС ресурсов к модернизации транспортной инфраструктуры морских портов, темпы увеличения объемов транзита остаются низкими. Такое состояние обуславливается сохранением отрицательных тенденций системного характера на государственном уровне относительно реформирования морской отрасли в целом, в т.ч. речь идет об:

1) Неурегулированность вопросов права собственности на портовые комплексы. Доминирование государственной собственности за неимением инвестиций не разрешает эффективно обновлять судоходный парк портов, проводить инфраструктурные работы. Морская отрасль нуждается в реорганизации системы собственности и передачи части инфраструктурных объектов портов частным инвесторам.

2) Сохранение проблем технологического отставания в обеспечении основных портовых операций, преимущественно через устарелость портового комплекса, несоответствие пропускной способности инфраструктуры морских портов Украины международным стандартам.

3) Сохранение высоких тарифных ставок на обслуживание контейнерных перевозок в морских портах Украины.

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

4) Нерешенность вопросов гарантирования экологической безопасности. В частности, в системе инфраструктуры портов не хватает надлежащих портовых сооружений для складирования и обработки экологически опасных грузов.

5) Сохранение низкого качества внутренней транспортной сети, ограниченность скорости транзитных перевозок.

Ориентиры действий относительно использования потенциала механизмов ОЧЭС для дальнейшего стимулирования развития транзитных возможностей и улучшение функционирования хозяйственной составляющей морских портов в Украине через активизацию грузовых и пассажирских перевозок заключаются в следующем.

**Стимулирование транзитных контейнерных перевозок.** В соответствии с "Декларацией о сотрудничестве в сфере транспорта в регионе ОЧЭС" в Украине активизируется деятельность относительно увеличения пропускной способности морских портов для повышения объемов перевозок всей системы Черноморского региона. С 2010 года для привлечения новых контейнерных грузопотоков и обслуживания контейнеровозов в морских портах Украины был внедрен механизм транзитного терминала, который упростил процедуру оформления контейнеров в транзитном потоке, которые прибывают и отгружаются водным транспортом. Внедрение этого механизма будет оказывать содействие росту конкурентоспособности украинских морских портов в Черноморском регионе.

Важной составляющей развития контейнерных перевозок является модернизация технологических условий их принятия и обработки. В этом направлении начата реализация проекта по строительству нового терминала в г. Одессе на основе государственно-частного партнерства с привлечением иностранных инвесторов. Введение терминала в эксплуатацию позволит увеличить годовой объем приема контейнерных грузов, которые перерабатываются в Одесском порту, до 1,3 млн. TEU. Новый терминал разрешит Одесскому морскому порту конкурировать с контейнерными портами Черного моря – Констанцою и Новороссийском.

Глубоководный терминал "Карантинный мол" строят ГП "Одесский морской торговый порт" и компания-инвестор ГП "ГПК-Украина" (оператор контейнерного терминала на Карантинном моле). Компания "ГПК-Украина" – дочерняя структура немецкого концерна HLLA. В сентябре 2011 г. были подписаны договоры о кредитовании на 46 млн. дол. Первого этапа строительства терминала. Кредит предоставили Международная финансовая корпорация IFG и Немецкое общество инвестиций и развития DEG. В свою очередь Одесский порт инвестировал в проект 870 млн. грн. Планируется выстроить дополнительно 650 м причальной линии с глубиной 15м, что открывает возможность обрабатывать современные суда-контейнеровозы повышенной вместительности (до 8000 TEU) [4].

**Развитие интермодальных перевозок,** которые определены как один из базовых приоритетов транспортной политики стран-членов ОЧЭС. В 2011 году Херсонский морской торговый порт вошел в систему базовых портов ОЧЭС по развитию интермодальных перевозок, которая разрешила начать модернизацию контейнерного терминала порта.

Важным направлением развития интермодальных перевозок является расширение транспортного соединения комбинированного поезда "Викинг", который начал перевозку в 2003 году. Маршрут проходит как по территории Украины, Белоруссии и Литвы: соединяет порты Ильичёвск, Одесса на Черном море и Клайпеду на Балтийском море. С 1 февраля 2012 года установлена 20% скидка к тарифам на экспортно-импортные перевозки контейнеров по территории Украины в составе поезда "Викинг", что оказывало содействие увеличению перевозок.

За первый квартал 2012 года в составе поезда комбинированного транспорта "Викинг" железными дорогами Украины перевезено 1,991 TEU – это в 4,3 раза больше, чем за аналогичный период 2011 г. Увеличились объемы перевозки территориями других государств. За 2011 г. по территории Белоруссии было перевезено 8,7 тыс. TEU (на 6,9% больше, чем в 2010 году); по территории Литвы в 2011 году "Викинг" перевез 56,0 тыс. TEU (на 34% больше, чем в 2010 году).

**Стимулирование круизного судоходства.** В странах-членах ОЧЭС круизное судоходство является одним из источников роста прибыли морских портов. За 2011 год только один Одесский морской порт принял 73 морские лайнера с 50 тысячами пассажиров на борту (по оценкам экспертов, в среднем, один пассажир круизного лайнера оставляет во время туристической остановки в порте от 50 до 300 дол. США, которые в общем объеме представляют весомые инвестиционные вливания). Несмотря на сохранение за г. Одессой лидерства в этой сфере, сравнительно с большинством крупных портов Черного моря (г. Ялта, г. Сочи, г. Батуми, г. Варна, г. Констанца) украинская круизная отрасль лишь начинает набирать обороты.

**Справочно:** г. Стамбул в 2011 году посетило около 400 круизных судов, из которых в Черное море зашли лишь 75.

В направлении повышения конкурентоспособности паромных перевозок и развития круизного туризма в рамках ОЧЭС начата подготовка программы развития круизного судоходства. С этой целью разрабатываются инвестиционные проекты строительства паромов класса РО-РО. По предварительным оценкам, стоимость программы будет составлять свыше 2,5 млрд. дол. США.

**Регулирование тарифной политики морских портов.** С целью увеличения числа контейнерных операторов в украинских морских портах с февраля 2012 года начало действовать постановление Кабинета Министров Украины "О внесении изменений в Порядок перемещения товаров в пунктах пропуска через государственную границу, расположенных на территории морских портов Украины, во время контейнерных перевозок в прямом смешанном сообщении", которое упрощает процедуру оформления, уменьшая время обслуживания и стоимость контейнерных перевозок.

Активизации грузоперевозок оказывает содействие и внедрение системы скидок в украинских портах в зависимости от вида деятельности и грузооборота.

Таким образом, скидку в размере 50% установлено за обработку в Усть-Дунайском порту (вариант "борт - борт") зерна и семян навалом; продукции химической промышленности навалом; металлов цветных в болванках, слитках, чушках, металла не в работе (в пачках, листах, кругах до и свыше 250 кг и т. п.).

Скидка в размере 18% предоставляется при уплате (будет применяться к плате) за обработку следующих транзитных грузов: в Мариупольском порту – зерна и семян навалом (вариант "борт"); в Усть-Дунайском порту (вариант "борт") – тяжеловесных грузов в ящиках и не упакованные 3001 кг и больше.

20% скидка на оплату за выполнение погрузочно-разгрузочных работ установлена: за обработку минерально-строительных грузов навалом в Бердянском порту; тарно-количественных грузов в пакетах, уголь навалом и металлов черных не в работе – в Белгород-Днестровском порту; уголь навалом – в Ренийском порту; продукции химической промышленности навалом – в Херсонском порту.

Начатые инициативы нуждаются в дальнейшей систематизации и разработке на государственном уровне комплексного подхода к внедрению преимуществ механизмов ОЧЭС для повышения транзитности и активизации хозяйственной деятельности украинских морских портов. Для этого необходимо:

1. Усовершенствовать нормативно-правовую базу относительно регулирования развития морской отрасли в Украине с целью реализации региональных и международных обязательств в рамках договорной базы ОЧЭС:

А) внести изменения в Закон Украины "О транзите грузов", с целью внедрения в украинских контейнерных портах режима транзитного терминала с учетом каботажного плавания между морскими и речными портами внутри страны; снятие ограничений действия транзитного терминала для опасных и подкацизных грузов;

Б) обеспечить разработку и принятие Закона Украины "О контейнерных перевозках в Украине" с целью развития и привлечения дополнительных объемов контейнерных грузопотоков в портовую отрасль Украины.

2. Подготовить комплексную Стратегию развития морских портов Украины с учетом опыта стран-членов ОЧЭС, определив перспективы повышения транзита через черноморскую транспортную сеть, кольцевой транспортный коридор вокруг Черного моря, оказывать содействие транспортному развитию межрегиональных интермодальных систем.

3. Начать, учитывая принятие Закона Украины "О морских портах", работу контролирующего органа (с привлечением международной общественности) относительно мониторинга проведения приватизации, аренды и концессии портового хозяйства в рамках сотрудничества ОЧЭС.

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

4. Активизировать информационную деятельность относительно освещения инвестиционных возможностей ОЧЭС для Украины. В частности, создать "инвестиционные карты" портовых инвестиционных проектов.

5. Инициировать заседания в рамках ОЧЭС, посвященные обсуждению проблемы уменьшения промышленной нагрузки на экосистему Черного моря (в т. ч. вопросам, посвященным повышению эффективности экологического контроля за судоходством и деятельностью портов).

6. Оказывать содействие улучшению сотрудничества государственных транспортных учреждений с представителями Международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) с целью создания условий для активного участия государственных и частных транспортных предприятий по организации разработки решений относительно транспорта и обеспечение прямого контакта через Ассоциацию с рабочими группами ОЧЭС.

7. Внедрить квотирование перевозки на судах опасных грузов, стимулировать строительство и модернизацию очистительных сооружений в портах.

8. С целью улучшения транзитного потенциала морских портов Украины усилить работу относительно информационной поддержки развития портовой инфраструктуры. Целесообразной является разработка проекта относительно создания на началах государственно-частного партнерства единого информационно-диспетчерского центра, к полномочиям которого следует отнести координацию перевозок (пассажирских и грузовых) во всех портах Украины и отладка сотрудничества в сфере транспортно-транзитных перевозок с портами стран-членов ОЧЭС.

### РЕЗЮМЕ

Статья посвящена особенностям регулирования хозяйственной деятельности морских портовых комплексов в рамках сотрудничества в ОЧЭС. Определены особенности участия Украины в усилении транзитности и развитии транспортной инфраструктуры Черноморского региона.

### SUMMARY

The article concerns the peculiarities of regulation of economic activity of sea port facilities in the framework of cooperation in the BSEC. Certain features of Ukraine's participation in the strengthening and development of transit transport infrastructure of the Black Sea region.

### РЕЗЮМЕ

Стаття присвячена особливостям регулювання господарської діяльності морських портових комплексів в рамках співробітництва в ОЧЕС. Визначені особливості участі України у посиленні транзитності і розвитку транспортної інфраструктури Чорноморського регіону.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Все порты и терминалы Черноморско-Азовского бассейна [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2531>
2. У 2011 році українськими морськими портами перероблено майже 114 млн. тонн вантажів [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://portovik.wordpress.com/2012/01/26/y-2011-roci-ukrainськими-morsькими-porta/>
3. 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)
4. Макогон Ю.В. Состояние и возможности развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ . Сборник научных трудов. – Донецк, 2011. – Т.2. - с.440- 453

### СУЧАСНИЙ СТАН ТА ЧИННИКИ ФІНАНСОВОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІК КРАЇН ОЧЕС

**Марена Т.В.**, кандидат економічних наук, доцент кафедри міжнародної економіки Маріупольського державного університету

Фінансові системи відіграють життєво важливу роль в економічному розвитку країн. Емпіричні дослідження показують, що відмінності у рівнях фінансового розвитку країн багато в чому обумовлюють відмінності у темпах їх економічного зростання. Фінансове посередництво та фінансові ринки прямо впливають на економічне зростання та добробут країни через їх вплив на накопичення та перерозподіл капіталу та технологічні інновації. По-перше, більш високий рівень фінансового розвитку сприяє ефективнішій мобілізації заощаджень та їх розміщенню у найбільш прибуткові інвестиційні проекти. По-друге, завдяки ефективному розміщенню капіталу та сприятливу належному корпоративному управлінню, високий рівень фінансового розвитку підвищує рівень технологічних інновацій та продуктивність праці. Фінансові ринки також є необхідними для споживачів та фірм у багатьох інших сферах, які не мають безпосереднього відношення до економічного зростання. Вільний доступ до фінансових ринків (особливо з позиції мікrokредитування) для споживачів та виробників сприяє скороченню бідності. З іншого боку, такий вид фінансових інструментів, як страхові послуги допомагає знизувати підприємницькі ризики шляхом їх перерозподілу.

Одними із пріоритетних напрямів досягнення цілей функціонування Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) визнано поступову лібералізацію фінансового сектору в країнах для покращення якості послуг, усунення контролю за обміном валюти, розширення переліку фінансових послуг, що пропонуються, з метою забезпечення відповідного фінансування суб'єктів господарювання та швидкого переливу коштів між країнами регіону і міжнародними фінансовими ринками.

З точки зору загального рівня економічного розвитку та типу соціально-економічних систем склад членів Організації Чорноморського економічного співробітництва є неоднорідним. З 12 країн-членів 1 країна (Греція) за класифікацією Міжнародного валютного фонду відноситься до групи розвинутих країн (Advanced Economies), інші 11 – до країн, що розвиваються (Emerging and Developing Economies). При цьому 10 країн ОЧЕС входять до категорії країн постсоціалістичного простору, для яких наявність розвинених фінансових ринків є особливо важливою з точки зору забезпечення можливостей фінансування подальших ринкових перетворень. Все вищезазначене обумовлює актуальність теми дослідження.

В сучасній науковій літературі переважно розглядаються питання функціонування деяких сегментів фінансових ринків в окремих країнах ОЧЕС. Водночас, зважаючи на вплив, який здійснює розвиненість фінансового сектору на загальний стан не тільки національного господарства, але й економіки регіону, необхідно є комплексна характеристика рівня фінансового розвитку економік країн ОЧЕС та порівняльна оцінка конкурентоспроможності їх фінансових ринків.

Метою дослідження є визначення рівня фінансового розвитку країн Організації Чорноморського економічного співробітництва та виявлення чинників, що впливають на розвиненість їх фінансових ринків.

Крім великої кількості інших чинників, економічна ефективність, довгострокове економічне зростання та добробут країни значною мірою залежать від рівня її фінансового розвитку.

Фінансовий розвиток визначається як чинники, політика та інституції, які забезпечують ефективне фінансове посередництво та функціонування фінансових ринків, а також вільний доступ до капіталу та фінансових послуг [1].

Рівень фінансового розвитку вимірюється такими факторами, як величина, глибина, доступність, ефективність та стабільність фінансової системи, що включає фінансові ринки, фінансових посередників, розмір фінансових активів, фінансові інститути та регулювання фінансових відносин. Чим вищим є рівень фінансового розвитку, тим більше фінансових послуг є у наявності, що дозволяє