

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

**Ключевые слова:** развитие регионов, цветной цемент, песок, щебень, гравий, транспортировка твердых материалов, гидротранспортировка.

### SUMMARY

This paper considers the effective use of reserves of building materials that are important in the socio - economic development of regions and the main directions of use of building materials in accordance with local conditions. At the same time the effectiveness of the transport of construction materials (cement, sand, gravel, secondary raw materials et al.) with pipelines is investigated.

**Keywords:** regional development, colored cement, sand, crushed stone, gravel, transportation of solid materials, hydrotransport.

## СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ У СИСТЕМІ ОЧЕС

**Писаренко С.М.**, доктор географічних наук, професор, Львівський національний університет імені Івана Франка

ОЧЕС відноситься до перспективних регіональних інтеграційних об'єднань Європи, до якого входять дванадцять країн-учасниць і тринадцять країн – спостерігачів із різними політичними та економічними особливостями розвитку.

Питаннями міжнародної економічної інтеграції, формування та функціонування регіональних інтеграційних об'єднань займаються такі українські науковці, як: В.Будкін, І.Бураковської, А.Гальчинський, Ю.Макогон, А.Мокій, Ю.Пахомов, В.П'ятницький, А.Філіпенко, В.Чужиков та ін. Значний внесок у дослідженні процесів міжнародної економічної інтеграції внесли зарубіжні вчені Дж. Вінер, А.Вінтерс, Р.Вернон, М.Емерсон, М.Кемп, П.Кругмен, С.Ліндер, Б.Олін, М.Познер, С.Полачек, Д.Тарр, Е.Хекшер, М.Шіфф та ін.

ОЧЕС - регіональне інтеграційне об'єднання, яке знаходиться на початковій стадії процесів інтеграції. Метою його створення було сприяння співпраці країн Чорноморського регіону на основі принципів ринкової економіки та демократії.

Повільні темпи формування ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання в значній мірі зумовлено тим, що його країни - учасниці є неоднорідними за системними ознаками. Вони відрізняються рівнем соціально - економічного розвитку, входять до різних інтеграційних угруповань ( СНД, ГУАМ,ЕС) та політичних і економічних організацій ( НАТО, СОТ).

Існуюча політична нестабільність деяких країн-учасниць, різниця в рівнях їх економічного, соціального, інфраструктурного розвитку, істотні культурні відмінності, історичні конфлікти як між країнами, так і всередині деяких із них гальмують поглиблення інтеграційних процесів в ОЧЕС. Гетерогенність ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання вимагає значних міжнародних зусиль його країн – учасниць, направлених на поглиблення процесів міжнародної економічної інтеграції [ 1].

Між країнами – учасницями ОЧЕС ще не склався такий рівень міжнародного поділу праці, який забезпечив би формування повноцінних регіональних ринків товарів, послуг, капіталу. Існує незбалансованість товарообміну, обмеженість номенклатури його продукції, слабка її компліментарність. У товарній структурі міжнародної торгівлі переважає продукція паливно – енергетичного сектору і видобувної промисловості при обмеженості продукції обробної промисловості. В ОЧЕС існує різне бачення країнами – учасницями своєї ролі в цьому об'єднанні. Крім того, у діяльності ОЧЕС відчувається недостатній рівень інституційного забезпечення, низька ефективність діяльності створених організаційних структур і спеціалізованих інституцій.

Ідея створення регіонального економічного об'єднання країн Чорноморського регіону належить Туреччині. Співпраця країн – учасниць ОЧЕС відбувається на двосторонньому і багаторівневому рівнях на основі укладання договорів і багатосторонніх угод.

З самого початку діяльність об'єднання була спрямована на:

- інтеграцію чорноморського регіону до світової економіки;
- використання традиційних зв'язків країн Причорномор'я між собою і з країнами Азії, Близького Сходу та Європи з метою розширення зовнішньоекономічної співпраці між ними;
- забезпечення поступового та ефективного переходу до ринкової економіки посткомуністичних країн за допомогою багатостороннього економічного співробітництва[2,с.58-62].

Пріоритетні напрями міжнародного співробітництва в ОЧЕС були розширені на зустрічі представників країн – учасниць у Москві у 1996р. Вони передбачали:

- спрощення візового режиму;
- формування спільного митного режиму з метою створення у перспективі митного союзу;
- уніфікацію системи оподаткування;
- заходи, направлені на заохочення країн – учасниць до співпраці в різних сферах економічної діяльності.

З часу свого заснування ОЧЕС розглядається її країнами – учасницями як інструмент інтеграції своїх економік до системи ЄС, розвитку співробітництва з її країнами-членами та реалізації вступу до ЄС в кінцевому результаті. Важливим кроком у цьому напрямі вважається створення зони вільної торгівлі.

ЄС у свою чергу висловив бачення передумов та послідовності дій у поглибленні інтеграції з ОЧЕС на основі формування зони вільної торгівлі. Декларація Європейської Комісії про намір становлення зони вільної торгівлі можна розглядати як своєрідний крок-підтримки співробітництва ЄС з ОЧЕС.

Проте Європейська Комісія висловила своє бачення основних напрямів діяльності ОЧЕС при створенні зони вільної торгівлі:

- план формування зони вільної торгівлі повинен бути продуманим, послідовним та розрахованим на довгостроковий період;
- ЄС буде підтримувати лібералізацію та здійснення торгівлі з ОЧЕС відповідно до вимог СОТ;
- у разі створення зони вільної торгівлі обов'язкове врахування діючих угод в рамках ЄС з країнами - учасницями ОЧЕС (митний союз Туреччини з ЄС; Угоди про партнерство та співробітництво ЄС з Азербайджаном, Вірменією, Грузією, Україною, Росією та Молдовою; створення зони вільної торгівлі з Україною), а також членство в ЄС Болгарії, Греції, Румунії;
- приєднання до СОТ країн – учасниць ОЧЕС, які ще не були членами цієї організації, до створення зони вільної торгівлі [3].

У лютому 1997 року на засіданні міністрів закордонних справ та міністрів економік країн – учасниць ОЧЕС було прийнято Декларацію про намір формування зони вільної торгівлі в системі ОЧЕС. Почався пошук шляхів встановлення зони вільної торгівлі на основі підписання міждержавних торгових угод та використання налагоджених торговельних зв'язків країн – учасниць як між собою, так і з третіми країнами, у тому числі і з країнами-членами ЄС.

Формування ОЧЕС як регіонального інтеграційного об'єднання вимагало подальшого розширення напрямів міжнародної співпраці країн –учасниць, що і було зроблено Радою ОЧЕС. Вона визнала, що необхідним є співробітництво в системі ОЧЕС за такими напрямками:

- торгівля, банківська справа та фінанси, зв'язок, енергетика, видобуток та обробка мінеральної сировини, сільське господарство, харчова та переробна промисловість, охорона здоров'я і фармацевтика, охорона навколишнього середовища, туризм, наука і техніка, транспорт;
- комплексне використання і охорона ресурсів Чорного моря;
- обмін економічною та комерційною інформацією (інфраструктура бізнесу);
- розвиток сучасної системи телекомунікацій, що передбачало будівництво оптиковолокнової лінії зв'язку між Туреччиною, Болгарією, Румунією та Україною; будівництва нафто - та газопроводів, терміналів на березі Чорного моря;
- співробітництво митних та прикордонних органів;

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

- узгодження дій по боротьбі з організованою злочинністю, наркобізнесом, незаконною торгівлею зброєю та радіоактивними матеріалами, з будь-якими актами тероризму та нелегальною міграцією шляхом партнерського діалогу в рамках періодичних обмінів і консультацій на основі міжгалузевих обговорень і зустрічей усіх країн-членів і запрошених гостей (країн – не учасниць об'єднання) на сесії ОЧЕС;

- співпраця у сфері розвитку та удосконалення функціонування морського сполучення, портів як важливих елементів транспортної інфраструктури. З цією метою в системі ОЧЕС був створений Міжнародний Чорноморський Клуб (МЧК) – регіональну неурядову та некомерційну організацію, діяльність якої направлена на зміцнення і розвиток співробітництва між містами-портами Чорноморського басейну. МЧК має статус спостерігача при ОЧЕС, консультативний статус при Економічній і Соціальній Раді Організації Об'єднаних Націй (ЕКОСОП ООН). До її складу входять 26 міст дев'яти країн – учасниць ОЧЕС Його діяльність направлена на координацію соціально-економічного, екологічного, культурно-освітнього розвитку в регіоні [4];

- сприяння розвитку підприємництва;

- культурні контакти.

У 2008р. між ЄС і такими країнами, як Болгарія, Румунія, Туреччина, Росія, Вірменія, Азербайджан, Грузія, Молдова, Україна була підписана програма Чорноморська синергія, пріоритетами якої є співробітництво у таких сферах, як енергетика, транспорт, екологія, міграція, боротьба з транскордонною злочинністю.

У 2010 р. з ініціативи ЄС з метою підтримки зусиль ЄС у вирішенні екологічних проблем в регіоні в рамках програми Чорноморська синергія була започаткована програма Чорноморське екологічне партнерство.

Поглиблення економічної інтеграції в ОЧЕС у значній мірі залежить від рівня соціально - економічного розвитку її країн- учасниць. До початку світової економічної кризи у 2008р. у цих країнах спостерігалася позитивна динаміка їх соціально – економічного розвитку. За період з 2000 року до 2008 року реальне зростання ВВП по ОЧЕС становило в середньому 5,9% на рік.

Падіння обсягів ВВП було особливо значним під час економічної кризи у 2009 році - на 6,2%. Найвищий рівень падіння ВВП у 2009 р. був у таких країн-учасницях ОЧЕС, як Україна, Вірменія, Азербайджан, Молдова. Він супроводжувався зростанням інфляції. Лідерами за темпами її зростання були Україна і Росія. Промисловий сектор економіки країн – учасниць також постраждав у період світової економічної кризи, особливо у Молдові, Україні, Сербії та Болгарії (табл. 1,рис.1).

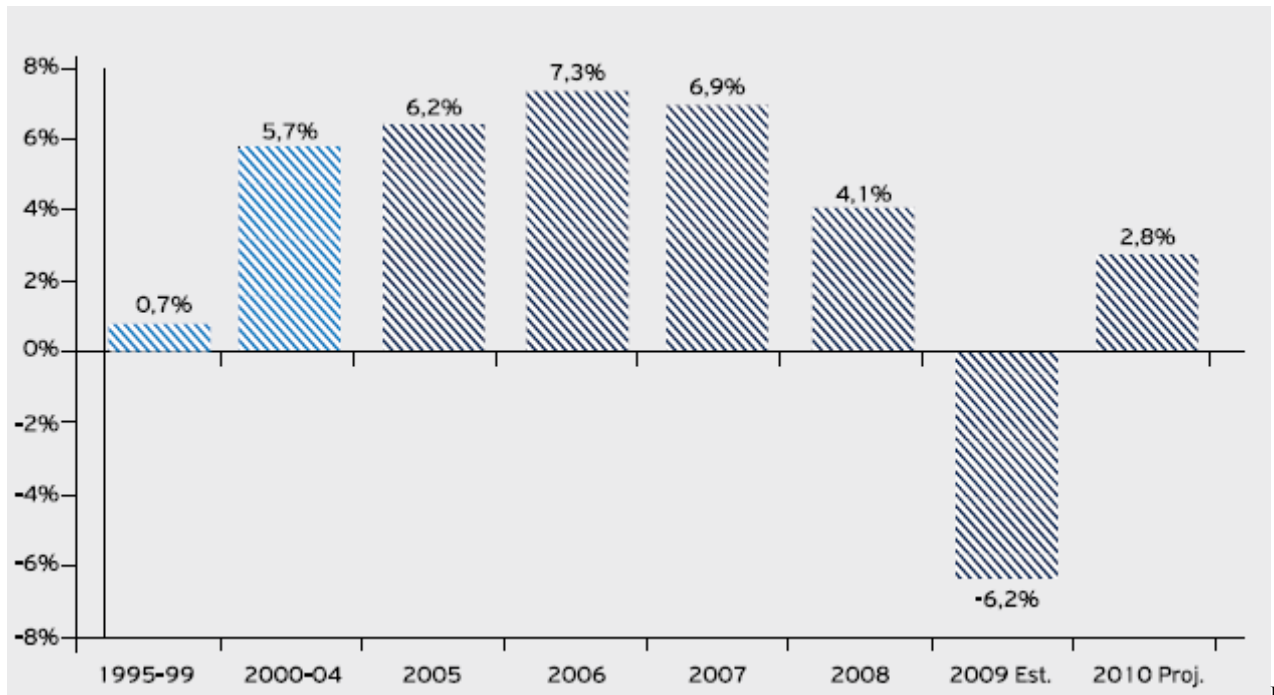
Таблиця 1.

Основні макроекономічні показники країн-членів ОЧЕС, 2009 р. (у %)

Країна	Зростання ВВП	Зростання у промисловому секторі	Темпи інфляції	Частка зовнішнього боргу у ВВП	Частка ПІІ у ВВП
Азербайджан	9,3	8,6	1,5	4,1	1,2
Албанія	2,8	-4,0	2,1	17,5	8,0
Болгарія	-5,1	-17,0	2,8	8,5	8,2
Вірменія	-14,4	-7,8	3,4	34,0	4,4
Греція	-2,0	-9,4	1,2	90,1	1,9
Грузія	-3,9	н/д	1,7	31,5	5,4
Молдова	-6,5	-22,2	0,0	22,8	5,5
Росія	-7,9	-10,8	11,7	2,5	3,1
Румунія	-7,1	-5,5	5,6	11,6	3,7
Сербія	-2,9	-12,1	9,9	22,8	4,3
Україна	-15,1	-21,9	15,9	22,6	4,3

[5, с.14]

Після кризи у 2010 - 2011рр. тенденція економічного росту поступово почала відновлюватися. Зростання ВВП у середньому по ОЧЕС у 2010р. було 3,8, у 2011р.- 3,5% .



ис. 1. Динаміка ВВП країн-учасниць ОЧЕС у 1995-2009рр. [5]

Світова економічна криза позначилась і на інвестиційній діяльності в системі ОЧЕС. Якщо обсяг прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в його країнах-учасницях у період з 2000р. до 2007р.мав тенденцію до зростання ( з 30 млрд. дол. США до 140 млрд. дол. США), то як наслідок світової економічної кризи надходження ПІІ, а також їх частка у ВВП у 2009р.у порівнянні з 2007 р. скоротилося вдвічі (рис. 2). У 2009 р. найвищу частку ПІІ у ВВП мали Болгарія (8,2%) та Албанія (8%) , найнижчу - Азербайджан (1,2%) та Греція (1,9%) (рис.2).

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

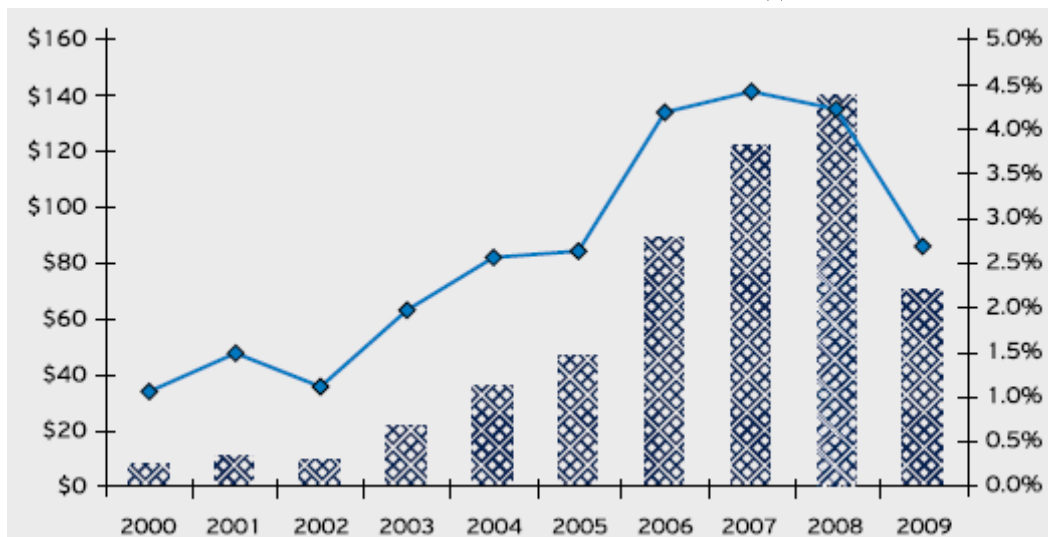


Рис.2. Прямі іноземні інвестиції в системі ОЧЕС [5]

- загальний обсяг ПІІ, млрд. дол. США (ліва вісь)
- частка ПІІ у ВВП регіону, % (права вісь)

З метою розширення інвестиційної діяльності між країнами-учасницями ОЧЕС був створений Чорноморський банк торгівлі та розвитку (ЧБТР), діяльність якого направлена на розвиток міжрегіональної торгівлі, надання допомоги у інвестуванні проектів в економічній та соціальній сферах.

Найбільшими акціонерами ЧБТР є Греція, Росія і Туреччина, частка яких у статутному капіталі складає по 16,5%, а також Болгарія, Румунія та Україна (по 13,5%). Інші країни приймають менш активну участь у діяльності цього банку. Їх частка в його статутному капіталі - по 2%.

Створення ЧБТР, яке стало одним із найвагоміших результатів співпраці між країнами Причорномор'я, заклало реальну основу для здійснення різноманітних проектів у цьому регіоні.

ЧБТР зосереджує свою увагу на таких секторах економіки, як енергетика, видобуток нафти і газу, транспорт, фінансовий сектор, телекомунікації (рис.3). Основними видами послуг ЧБТР є кредитування, надання гарантій здійснення прямих інвестицій, проведення лізингових та факторингових операцій.

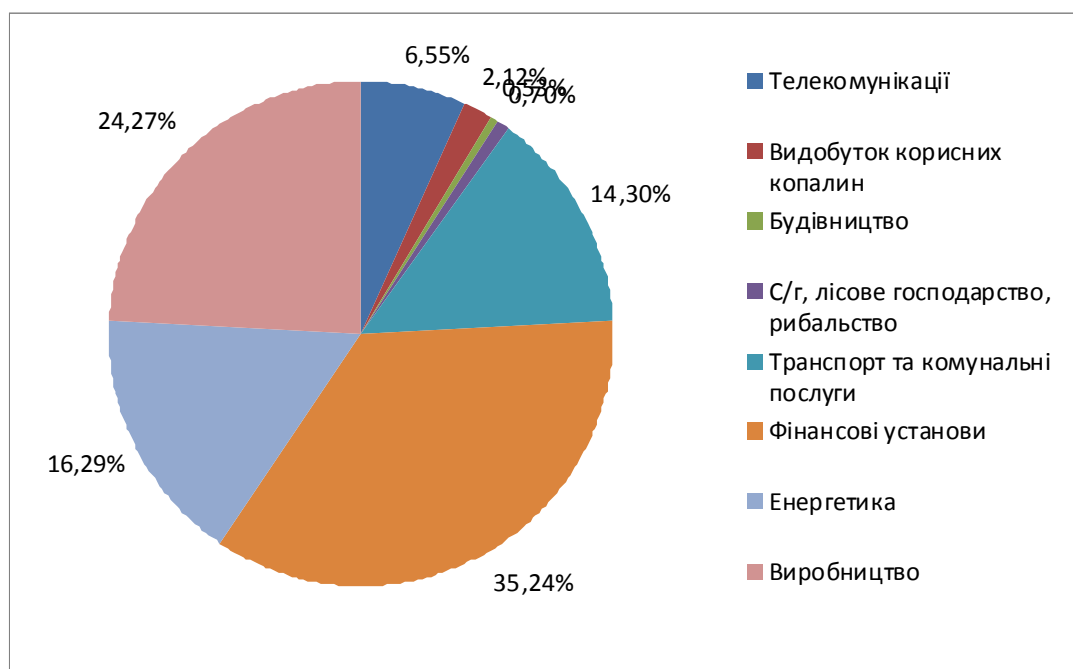


Рис.3. Секторальні напрями діяльності ЧБТР [5]

У своїй діяльності ЧБТР надає перевагу фінансуванню проектів, спрямованих на розвиток багатостороннього співробітництва країн Чорноморського басейну, прикордонної торгівлі та кооперації виробництва в регіоні.

Історія розвитку ОЧЕС доводить ефективність впровадження невеликих проектів місцевого значення за допомогою фінансування ЧБТР на основі двостороннього співробітництва. Необхідно зазначити, що першим проектом, який був профінансований ЧБТР, став проект реконструкції газопроводу, що проходить по території України і яким постачається російський газ на Балкани та до Туреччини. З цією метою у 2000 р. ЧБТР було виділено кредит у сумі 12 млн. дол. США для проведення реконструкції газокompresорної станції в селищі Тарутіно (Україна).

Завданням ЧБТР є також підтримання приватного сектору та комерційної діяльності, міжнародної торгівлі, що допомагатиме економікам країн-учасниць ОЧЕС стати більш відкритими та конкурентоспроможними.

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

У 2008 році Робоча Група, проаналізувавши стан розвитку економік країн - учасниць та їх торгівельні зобов'язання щодо третіх сторін, закликала країни – учасниці ОЧЕС зосередитись на реалізації цілей міжнародної внутрішньо - регіональної торгівлі на основі впровадження відповідних механізмів усунення нетарифних бар'єрів у взаємній торгівлі [3].

З часу заснування ОЧЕС його Робоча Група з питань торгово-економічного розвитку приділяє значну увагу проблемам, які пов'язані із товарообміном та економічним співробітництвом з країнами –членами ЄС.

У червні 2011 року на 24-й зустрічі Ради Міністрів закордонних справ ОЧЕС було визначено оновлені цілі, сфери діяльності, допоміжні структури та обов'язки Робочої Групи з питань торгово-економічного розвитку ОЧЕС, підкреслено, що важливим залишається питання створення найбільш сприятливих умов для реалізації внутрішньо - регіональної торгівлі.

За даними 2007-2010 років частка ОЧЕС у світі за обсягом як експорту, так і імпорту залишалася на одному рівні (4,4 – 4,6%), причому, в основному за рахунок зовнішньої торгівлі таких країн, як Росія, Україна, Туреччина, Греція, Румунія, Болгарія, Сербія [6,с.2].

У сучасних умовах рівень зовнішньоторговельної інтеграції країн – учасниць ОЧЕС є невисоким. Темпи зростання внутрішньо - регіональної торгівлі в системі ОЧЕС за 2007-2010рр. мали таку ж динаміку, як і ВВП – зростання до 2008 року і значне падіння в 2009 році (з 9,1% до 7,0%). У товарній структурі експорту та імпорту в системі ОЧЕС у 2007 – 2011рр. переважали країни-учасниці СНД, а також Сербія, Туреччина, Албанія, Греція, Грузія.

Протягом своєї діяльності ОЧЕС розробила значну кількість проектів удосконалення транспортної інфраструктури, метою яких є поступова лібералізація транспортних відносин країн – учасниць ОЧЕС на основі положень Меморандуму про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів в регіоні ОЧЕС, підписаного в Києві у 2002 році.

Створений згідно з Меморандумом Керівний комітет аналізує питання поступової лібералізації зовнішньої торгівлі, сприяє введенні Міжнародного вагового сертифікату транспортних засобів, здійснює моніторинг термінів очікування на кордонах. У 2005 році в Греції відбулася зустріч міністрів транспорту країн - учасниць, а також Ділової Ради ОЧЕС, ЧБТР, Міжнародного центру чорноморських досліджень (МЦЧД), Міжнародної дорожньої федерації, Асоціації чорноморських та азовських морських портів на якій була визначена необхідність з'єднання транспортних систем Чорноморського регіону з транс'європейськими транспортними мережами.

Меморандум про взаєморозуміння щодо скоординованого розвитку кільцевої автомагістралі навколо Чорного моря, підписаний у Белграді у 2007 році, заклав підвалини співробітництва держав у галузі розвитку дорожньої інфраструктури, і, зокрема, для створення Чорноморської окружної автомагістралі. Це автомагістраль довжиною близько 7000 кілометрів буде проходити через територію усіх країн –учасниць ОЧЕС.

Магістраль повинна мати високу пропускну здатність і надавати послуги відповідної якості для забезпечення дорожньої безпеки, швидкості руху. Кожна з країн - учасниць ОЧЕС повинна самостійно розробити маршрут автомагістралі, який буде проходити через її територію. Країни –учасниці домовились про сприяння тому, щоб у майбутньому компетентні міжнародні органи включили автомагістраль до мережі основної транс'європейської транспортної системи. У кінцевому результаті якість магістралі повинна відповідати вимогам Європейської угоди про автомагістралі, підписаної у 1975 році. Витрати на проект покриватимуться коштами із національних бюджетів і, потенційно, Світовим банком або Європейським Банком реконструкції та розвитку.

Сторони погодилися створити Керівний комітет, який проводитиме свої засідання один раз на рік перед засіданням Робочої групи ОЧЕС з транспорту [3].

У Меморандумі про взаєморозуміння значна увага приділялася також розвитку морських магістралей у Чорноморському регіоні. У Румунії відбулася зустріч міністрів транспорту країн - учасниць та Робочої групи з питань транспорту ОЧЕС. На засіданні було розглянуто матеріали, запропоновані Координаційною транспортною нарадою СНД проекту морського каналу «Євразія», який передбачає використання російської водотранспортної системи Каспійського, Азовсько-Чорноморського і Середземноморського басейнів. Вважається, що це дозволить з максимальною ефективністю реалізувати можливості надання транзитних транспортних послуг державам Європи і Азії, а також скоротити терміни доставки вантажів і знизити транспортну складову вартості товарів. Ще одним запропонованим проектом стала пропозиція створення міжнародної паромної лінії Стамбул—Одеса—Ялта—Новоросійськ—Сочі [7].

У жовтні 2011 року відбувся Чорноморський транспортний форум, на якому схвалено проект, запропонований міністром транспорту Росії, впровадження у регіоні транс - чорноморських залізнично-паромних і авто-паромних перевезень вантажів і пасажирів на основі середземноморського, балтійського й скандинавського досвіду. Було схвалено пропозицію про підготовку Меморандуму з розвитку залізнично-паромних і авто-паромних перевезень вантажів і пасажирів у регіоні та прийнята Московська спільна декларація про розвиток співробітництва в галузі транспорту в регіоні

Було схвалено також пропозицію міністерства транспорту Туреччини про розробку проекту спеціального сайту морських портів Чорноморського регіону зі зазначенням техніко-технологічних характеристик їх терміналів, морських і сухопутних підходів до них [8].

В ОЧЕС значна увага приділяється питанню транспортних коридорів, особливо по маршруту Центрально Азія – Каспійське море – ЄС, які можуть забезпечити вантажоперевезення державами Близького Сходу, Азії та ЄС. ЄС також має на меті створення 9 транспортних коридорів, які будуть пролягати через територію країн-членів ЄС та ОЧЕС.

Важливим перспективним проектом у програмі створення єдиної транспортної системи є також транспортний коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), ініційований ЄС у 1993 році. Коридор ТРАСЕКА – це система сухопутних і морських маршрутів, по якій здійснюються міжнародні перевезення між Європою і Азією через Чорне море державами Південного Кавказу, Каспійського моря і Центральної Азії. У 2007 році був підписаний Меморандум про взаєморозуміння між Постійним секретаріатом ТРАСЕКА і постійним міжнародним Секретаріатом ОЧЕС. Підтвердженням успішності цієї програми є зростання обсягів перевезень вантажів за маршрутами коридору, особливо нафти і нафтопродуктів, зростання перевезення сирої нафти у зв'язку з введенням в експлуатацію нафтопроводу Баку - Тбілісі - Джейхан і приєднанням до цього маршруту Казахстану [8]. У діяльності ТРАСЕКА приймає участь і ЄС на основі прийнятої довгострокової стратегії розвитку коридору на період до 2015 року.

У документах робочої групи з формування кільцевого автотранспортного коридору навколо Чорного моря знайшла відображення ініціатива асоціації BASPA про створення двох маршрутів транспортногo коридору між Бухарестом і Одесою: через регіон Ізмаїла і Рені та через Кишинів і Придністров'я.

Важливе значення має також будівництво міждержавних газо-нафтопроводів. Це газо - нафтопровід Новоросійськ – Бургас (INOGATE); газопровід "Блакитний потік" по дну Чорного моря, що транспортує російський газ до Туреччини через територію Болгарії, Молдови, Румунії і далі до Європи, а також газопровід "Південний потік", який з'єднає Росію з Болгарією, а потім з Австрією та Італією.

Альтернативною поставкою газу в Європу вважають введення в експлуатацію газопроводу «Набукко», який пролягатиме через територію Туреччини, Болгарії, Румунії і Угорщини до Австрії. Передбачається його заповнити каспійським газом з газопроводу Баку-Тбілісі-Ерзерум, іранським і близькосхідним газом Азербайджан.

Грузія і Румунія підписали угоду про створення спільного підприємства в рамках газотранспортного проекту AGRI (Azerbaijan-Georgia – Romania Interconnector), який передбачає транспортування азербайджанської газу по газопроводах на чорноморське узбережжя Грузії, де він буде зріджуватись і поставлятися до Румунії та до інших європейських країн. [9].

Діючим є нафтопровід Одеса-Броди, що використовується для транзиту каспійської нафти в Центральну Європу з перспективою – до портів Балтійського моря. Ще одним проектом є будівництво нафтопроводу Бургас-Олександрополіс, який буде транспортувати російську нафту з болгарського порту Бургас на березі Чорного моря до грецького порту Олександрополіс – на півночі Егейського моря.

На ринку автоперевезень ОЧЕС головна роль належить Туреччині і Україні (рис.4). На засіданні Генеральної Асамблеї Асоціації автоперевізників ОЧЕС у 2011 році її члени зауважили, що кількість перевезень всередині регіону у 2011 році зросла на 10% у порівнянні з 2010 роком, що позитивно впливає на зростання обсягу внутрішньо - регіональної торгівлі. Перевезення до держав-партнерів за межами регіону за цей період також зросли на 3 %. У той же час позитивним є те, що очікування на внутрішніх і зовнішніх кордонах скоротилися до 131 та 508 хвилин відповідно[10].

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

Кожна країна – учасниця ОЧЕС поряд із вирішенням спільних завдань у сфері транспортної інфраструктури намагається реалізувати власні проекти її розвитку. Наприклад, Румунія, Грузія та Туреччина розробляють схеми вантажоперевезень та транзиту, які б проходили через їх територію. Азербайджан та Вірменія мають на меті приєднати свої залізничні, автомобільні та газові магістралі до південних країн – учасниць ОЧЕС. Під час Краківського енергетичного саміту у 2007 році Україна, Грузія, Азербайджан, Польща і Литва висунули ініціативу об'єднання видобутку і транзиту енергоносіїв у регіоні як перспективний напрям співробітництва країн – учасниць ОЧЕС.

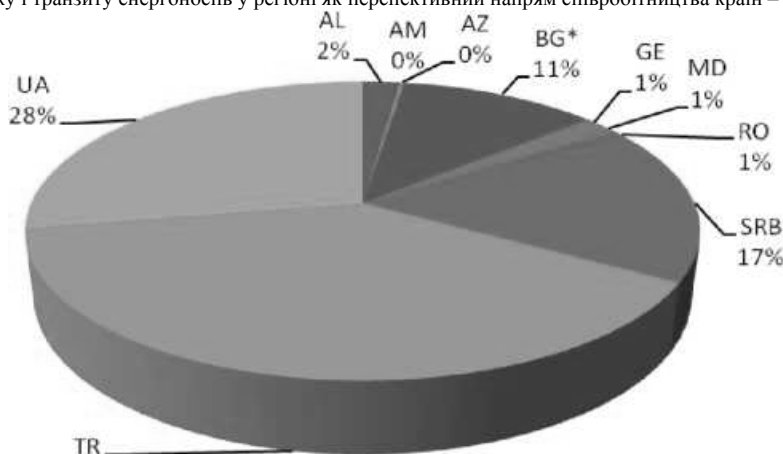


Рис.4. Частка країн – учасниць на ринку автоперевезень ОЧЕС, у %, 2011р. [6, с.2]

Примітка: AL - Албанія, AM - Вірменія, AZ - Азербайджан, BG - Болгарія, MD - Молдова, RO - Румунія, SRB - Сербія, TR - Туреччина, UA – Україна.

Розвиваються міжрегіональні зв'язки і в області енергетики. Чорноморський Регіональний Енергетичний Центр (ЧРЕЦ), заснований на Халкідійській зустрічі міністрів у 1994 році, співпрацює з усіма країнами – учасницями ОЧЕС з питань національних розробок в області енергетики, займається реалізацією стратегії надійного енергопостачання на основі прийнятої Енергетичної Хартії, заохоченням інвестування в енергетичний сектор Чорноморського регіону. Він також надає координаційні послуги у формуванні та реалізації міжнародних фінансованих проектів, що відносяться як до конкретних країн – учасниць ОЧЕС, так і до регіону в цілому; полегшує доступ міжнародних компаній до енергетичного сектору держав Чорноморського регіону з метою співпраці із національними компаніями. У недалекому майбутньому ОЧЕС може стати комунікаційним мостом між Азією, Близьким Сходом і Європою, ланкою, що пов'яже інтегровану енергетичну систему Європи з енергосистемами Азії [11].

Обмін статистичною та економічною інформацією та її поширення між країнами – учасницями ОЧЕС проводиться Координаційним центром обміну статистичними інформацією, який був створений у 1993 році в Анкарі. Його робота по збору необхідної статистичної інформації ускладнюється існуванням різних систем статистики в країнах – учасницях ОЧЕС.

У 2008 році в Києві відбулася зустріч представників митних адміністрацій країн – учасниць ОЧЕС. Важливою пропозицією Митної служби України було створення системи обміну попередньою митною інформацією, яка надаватиме митним службам офіційні відомості про товари та транспортні засоби при транскордонному переміщенні, а також про їх реальну кількість і вартість. Це стане ефективним інструментом у боротьбі з митним шахрайством і забезпечить належне виконання митного законодавства, а також допоможе налагодити сервіс митної служби та збільшить довіру між митними службами країн – учасниць ОЧЕС. Проте, не всі вони можуть долучитися до цієї ініціативи через розбіжності у внутрішньому законодавстві [12].

Країни – учасниці ОЧЕС докладають багато зусиль для координації проведення науково – дослідних робіт у регіоні. З цією метою у 1998 році був заснований Міжнародний центр чорноморських досліджень (МЦЧД). Він є незалежною некомерційною науково – дослідною установою, інституційною структурою ОЧЕС, яка розробляє і публікує дослідницькі матеріали, організовує різноманітні наукові зустрічі, займається управлінням дослідницьких проектів в регіоні на договірній основі. МЦД був створений при фінансовій підтримці ЄС. Його діяльність направлена на координацію науково-дослідницьких робіт країн-учасниць ОЧЕС у розробці спільних проектів [8].

Для координації, інформаційного забезпечення науково – дослідницької роботи Туреччина пропонує об'єднати університети, науково – дослідні установи країн – учасниць ОЧЕС у єдину інформаційну мережу.

Таким чином можна стверджувати, що інтеграційні процеси у системі ОЧЕС хоч і повільно, але розвиваються.

Метою співробітництва України в ОЧЕС є розвиток двосторонніх відносин, розширення співпраці з країнами Чорноморського регіону не тільки з країнами, територія яких безпосередньо прилягає до моря, але і з іншими державами, які зацікавлені у розвитку співробітництва у цьому регіоні.

У рамках ОЧЕС підписані регіональні угоди та меморандуми, у яких приймає участь Україна. Серед них: Додатковий протокол про привілеї та імунітети ОЧЕС, Угода про співробітництво у боротьбі зі злочинністю, Угода про співробітництво у галузі запобігання та ліквідації наслідків природних та техногенних катастроф, Додатковий протокол до Угоди між урядами держав-учасниць ОЧЕС про співробітництво у наданні надзвичайної допомоги і ліквідації надзвичайних ситуацій, що виникли внаслідок лих природного і техногенного характеру (підписаний 20 жовтня 2005 р. в м. Київ), Угода між ОЧЕС та Урядом Турецької Республіки про штаб-квартиру ОЧЕС, Угода між ОЧЕС та Урядом Турецької Республіки про штаб-квартиру ПАЧЕС, Меморандум з розвитку водних магістралей та Меморандум зі спільного розвитку автомагістралі „Чорноморське кільце” та інші.

Готується до підписання ще ряд проектів, зокрема, Угода про спрощення візових процедур для підприємців, Угода про спрощення візового режиму для водіїв вантажного автотранспорту [12].

Співпраця України із Грецією, Болгарією має велике значення для розвитку економічних відносин з іншими країнами – членами ЄС. Вона може закласти підвалини для багатосторонньої економічної співпраці в регіоні Середземного моря. Співпраця з Туреччиною може стати своєрідним етапом на шляху виходу України на ринки Близького Сходу. Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків з Азербайджаном, Грузією та Вірменією може бути вигідною в галузі транспортування енергоносіїв через Закавказзя із Азії до Європи і у зворотному напрямі.

Україна виявляє зацікавленість у реалізації в рамках ОЧЕС проектів щодо диверсифікації джерел енергоносіїв; модернізації нафтопереробних заводів; створення нових потужностей, зокрема, терміналів на березі Чорного моря для прийняття нафти і газу, що особливо важливо у зв'язку з планами будівництва нафтопроводу “Набуcco”, який може на 40% розвантажити українську газотранспортну систему; у будівництві магістральних трубопроводів для транзиту нафти і газу з Центральної Азії, Близького і Середнього Сходу до Європи; проведення наукових досліджень із іноземними фірмами щодо використання нетрадиційних джерел енергії; здійснення технічного переозброєння металургійних підприємств та реалізації багатосторонньої програми виробництва електронної техніки [13, с.45-49].

Зовнішньоекономічна політика України направлена на розширення її участі у внутрішньо – регіональній торгівлі ОЧЕС в основному за рахунок збільшення експорту.

Структура експортно-імпортних операцій України з країнами-учасницями ОЧЕС свідчить про переважання в її товарному експорті таких країн, як Росія, Туреччина, Молдова, Румунія і Болгарія, в імпорті – Росія, Туреччина, Румунія

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

У товарній структурі експорту України до країн-учасниць ОЧЕС переважають чорні та кольорові метали, машини і обладнання, в імпорті – мінеральна продукція, машини і обладнання, чорні і кольорові метали.

Україна приймає активну участь в діяльності ЧБТР через механізм банківського фінансування пріоритетних проектів. Вона також зацікавлена у розширенні інших напрямів співробітництва в системі ОЧЕС. Це відноситься і до діяльності Волконського центру підтримки малого та середнього підприємництва у Чорноморському регіоні, а також і до МЦЧД.

Великого значення для України набуває співробітництво в ОЧЕС з питань розвитку транспортної інфраструктури. Значну увагу Україна приділяє реалізації проекту будівництва Росією кільцевої автомагістралі «Чорноморське кільце» довжиною 7140 км., яка з'єднає Росію, Туреччину, Грузію, Молдову, Болгарію, Румунію, Грецію і Україну. Передбачається також створення Україною залізничної пароплавної переправи Одеса – Семеун або Одеса – Трабзон, розробка проекту «Вікінг» між Балтійським і Чорним морями.

Україною передбачається створення залізничної пароплавної переправи Одеса – Семеун або Одеса – Трабзон, а також розробка проекту «Вікінг» між Балтійським і Чорним морями. Найперспективнішими проектами вважаються організація Чорноморської кільцевої автомагістралі, транспортних коридорів (зокрема, ТРАСЕКА), логістичних центрів.

Таким чином, співробітництво в системі ОЧЕС стимулюватиме в Україні розвиток транзитивного потенціалу, буде сприяти вирішенню проблеми створення транспортних коридорів.

Україна зацікавлена за участю країн – учасниць ОЧЕС у реалізації проектів модернізації нафтопереробних заводів, створення терміналів на березі Чорного моря для прийому та подальшого транзиту нафти та газу із Азії, Близького Сходу, Закавказзя до Європи, розробці проектів разом із своїми партнерами щодо використання нетрадиційних джерел енергії. Важливе значення матиме також газопровід «Набукко», нафтопроводи Бургас-Олександрополіс та Одеса-Броди.

Розвиток співпраці України в рамках ОЧЕС також повинен бути направленим на:

- розширення зовнішньоекономічних зв'язків України, у тому числі зовнішньої торгівлі;
- прискорення економічного розвитку на інноваційній основі в результаті розширення доступу до нових технологій; стандартизації продукції, підвищення її конкурентоспроможності;
- вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури, енергозабезпечення;
- залучення капіталу закордонних інвесторів на основі створення сприятливого інвестиційного клімату;
- одержання додаткових надходжень у бюджеті всіх рівнів за рахунок використання переваг міжнародного поділу праці у Чорноморському регіоні;
- раціональне використання природних ресурсів Чорного моря; реалізація проектів розвідки та видобування енергоносіїв на шельфі Чорного моря;

- більш ефективне використання транспортних коридорів, які проходять через територію України;

- демократизація суспільства.

- розширення взаємодії України з країнами ОЧЕС у сфері боротьби із регіональними загрозами на основі продуманої зовнішньої політики, спрямованої на розвиток та зміцнення її позицій у Чорноморському регіоні.

У теперішній час ОЧЕС відноситься до регіональних інтеграційних об'єднань, які знаходяться на етапі формування зони вільної торгівлі. У зв'язку з цим внутрішньо - регіональна торгівля вимагає системи узгоджених заходів країн – учасниць, направлених формування відповідних умов для реалізації планів відносно створення режиму вільного руху товарів, послуг, капіталу. Країни – учасниці ОЧЕС бачать шляхи реалізації формування зони вільної торгівлі через підписання міждержавних торгових угод та використання налагоджених торговельних зв'язків країн – учасниць із країнами-членами ЄС. Існує необхідність активнішого використання інституційних елементів ОЧЕС - Чорноморського банку торгівлі та розвитку, Парламентської асамблеї ОЧЕС, Ділової ради ОЧЕС, Міжнародного центру чорноморських досліджень.

Потрібно залучити більшу кількість ділових кіл країн-учасниць об'єднання, що допоможе у реалізації проекту Чорноморської кільцевої автомагістралі та інших пріоритетних планів ОЧЕС.

Беручи до уваги зобов'язання країн – членів ЄС (Болгарії, Греції, Румунії) і бажання інших (Албанії, Грузії, Молдови, Туреччини, України, Сербії, Чорногорії) стати повноправними його членами, будь-яка дія по створенню зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні стає можливою тільки в рамках діалогу ОЧЕС-ЄС.

Поглиблення співпраці передбачається також на основі:

- реалізації проектів і програм, у тому числі програми Європейського сусідства та партнерства із залученням фінансової допомоги ЄБРР, Європейського інвестиційного банку, приватного капіталу;
- переходу на сучасні транспортно-перевантажувальні технології на основі логістичних матеріальних потоків та інформаційно-комунікаційних технологій, організації супутникового стеження за транспортуванням вантажів;
- розвитку транспортної, енергетичної та телекомунікаційної інфраструктур;
- посилення ролі транскордонного співробітництва в системі євро регіону «Чорне море»;
- розширення інформаційного забезпечення учасників ринку в системі ОЧЕС;
- активізації боротьби з організованою злочинністю, корупцією і тероризмом.
- забезпечення економічної і політичної стабільності у Південно-Східній Європі.

### СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Зінчук Т. О. Європейська інтеграція / Т. О. Зінчук – Житомир : ДВНЗ, 2008. – 395с. ISBN 978-9668-72-9 Лук'яненко Д.Г. Інтеграція України у сучасні системи світогосподарських зв'язків / Д.Г. Лук'яненко – К. : Урожай, 1993. – 362 с. ISBN 966-5949-64-9.
2. Лук'яненко Д.Г. Інтеграція України у сучасні системи світогосподарських зв'язків / Д.Г. Лук'яненко – К. : Урожай, 1993. – 362 с. ISBN 966-5949-64-9.
3. Офіційний сайт Державного комітету статистики. – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Офіційний сайт Міжнародного центру чорноморських досліджень – . Електронний ресурс – Режим доступу : <http://www.icbss.org>
5. Annual Report 2010. – Black Sea Trade and Development Bank, 2011 – 94p.
6. Джерело : ІТС'S – Trade Map - Trade statistics for international business development- Available from :<http://www.trademap.org/light/SelectionMenu.aspx> 7. Офіційний сайт міста Одеса. – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://www.odessa.ua>
7. Офіційний сайт Асоціації авто - перевізників ОЧЕС – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://www.bsec-urta.org/ru/documents/1.html>
8. Офіційний сайт журналу «Порти України» – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://portsukraine.com>
9. Офіційний сайт Національного інституту проблем міжнародної безпеки. – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://www.niisp.org.ua>
10. Офіційний сайт Чорноморського Регіонального Енергетичного Центру. – Електронний ресурс – Режим доступу: <http://www.bsrec.bg>
11. Максименко І.В. Перспективи розвитку відносин в рамках ОЧЕС: нові можливості для активізації співпраці. // Матеріали шостої міжнародної науково-практичної конференції. – Донецьк-Одеса, 2008
12. Балакін Р. Л. Проблеми інтеграції економіки України у світове господарство / За ред. П. І. Гайдуцького, 2005. – 45–49 с. ISBN 966-3850-15-9

## РЕЗЮМЕ

Розглядається сучасний стан і основні напрями перспективного розвитку міжнародного економічного співробітництва в системі ОЧЕС. Значна увага приділяється цілям міжнародної співпраці в ОЧЕС і основним організаційно – економічним механізмам їх реалізації. Визначається сучасний стан та перспективні напрями участі України у внутрішньо – регіональному співробітництві ОЧЕС.

**Ключові слова:** інтеграція, регіональне інтеграційне об'єднання, співробітництво країн-учасниць, напрями міжнародної співпраці, макроекономічні показники.

## РЕЗЮМЕ

Рассматриваются современное состояние и основные направления перспективного развития международного экономического сотрудничества в системе ОЧЕС. Значительное внимание уделяется его целям и основным организационно – экономическим механизмам их реализации. Характеризуется современное участие Украины во внутри-региональном сотрудничестве в ОЧЕС и перспективные направления его расширения.

**Ключевые слова:** интеграция, региональное интеграционное объединение, сотрудничество стран-участниц, направления международного сотрудничества, макроекономические показатели.

## SUMMARY

Considering the current state and main directions of future development of international economic cooperation in BSEC system. Great extent is given to the objectives of international cooperation in BSEC and to basic organizational - economic mechanisms of its implementation. Determine the current status and future directions of Ukraine's participation in intra - regional cooperation of the BSEC.

**Keywords:** integration, regional integration associations, cooperation of member countries, areas of international cooperation, macroeconomic indicators.

## ТРАНСФОРМАЦИЯ ОТНОШЕНИЙ СОБСТВЕННОСТИ В УКРАИНЕ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Полікарпова О.С., викладач кафедри бухгалтерського обліку та аудиту, УДУФМТ (Донецька філія)

**Постановка проблеми.** Проблема отношений собственности, которая является фундаментальной категорией политической экономики, принадлежит к всегда актуальным, экономическим проблемам, а поэтому находилась и будет находиться в центре внимания теоретиков и практиков на разных этапах развития мирового сообщества и каждой страны в частности. Ведь именно качество институтов и эффективные права собственности определяют темпы экономического развития страны [1]. Несмотря на наличие основательного теоретического достояния мировой экономической мысли в области анализа отношений собственности, активное и довольно плодотворное их исследование современными отечественными и зарубежными учеными, в этой проблеме остается много нерешенных аспектов, прежде всего потому, что отношения собственности не являются постоянными, а представляют собой социальный организм, который постоянно изменяется. Среди нерешенных есть комплекс вопросов, связанных с функционированием отношений собственности в условиях изменения социально-экономического устройства экономической системы и принципов организации хозяйственных механизмов.

Поиск путей выхода из глубокого экономического кризиса, стабилизации и дальнейшего развития экономики государства за счет повышения результативности осуществляемых реформ, прежде всего реформирование отношений собственности, должен иметь в своей основе целостную концепцию общей теории отношений собственности относительно специфики переходной экономики с ориентацией как на ближайшую, так и на более отдаленную перспективу. В этой связи, важное значение приобретает, во-первых, теоретическое осознание экономического содержания, форм и методов реализации отношений собственности, которая все еще не имеет однозначного трактования и поэтому обуславливает необходимость дальнейшей обработки концепции собственности, в частности, его институциональный аспект. Во-вторых, практика трансформации собственности в Украине вызывает необходимость теоретического обоснования негосударственных форм собственности и их организационно правовых видов с точки зрения их инвестиционных возможностей.

**Анализ последних публикаций.** Относительно новая проблема - способы и формы приватизации, особенности функционирования приватизированных предприятий - рассматриваются такими авторами как Д. П. Богиня [2], Ю. Киндзерский [3], В. О. Мандибура [4], Н. Петришина [5]. Этими авторами выявлены закономерности формирования в современных условиях рынка, механизмы присвоения в негосударственном секторе, предложены рекомендации по активизации и оптимизации приватизационных процессов. Однако степень изученности проблемы трансформации государственной собственности пример того, как возрастание актуальности экономических явлений отражает их исследование. Явно недостаточно изучена экономическая сущность, содержание и факторы, обуславливающие необходимость и возможность реформирования отношений собственности.

Значительную роль в исследовании проблемы институциональных перемен в Украине сделали отечественные ученые А. Чухно [6], С. Степаненко [7], О. Канцуров [8], В. Деметьев [9].

На этапе развития и становления рыночной экономики возникает необходимость дальнейшего изучения влияния институциональной среды на экономический рост. Дискуссионными остаются вопросы о роли и функциях государства в регулировании смены форм собственности, сочетания экономической эффективности новых форм хозяйствования и социально – экономической оптимальности воспроизводственных процессов в переходной экономике.

**Целью статьи** является анализ институционального подхода к исследованию проблем современных трансформационных преобразований собственности в украинской экономике. Актуальность темы исследования определена, таким образом, недостаточным уровнем анализа проблем формирования институциональной среды, адекватной специфике трансформационной экономике, и в частности, института собственности.

**Изложение основного материала.** На сегодняшний момент можно сделать вывод, что огромный потенциал, на который обращали внимание практически все отечественные и иностранные ученые и эксперты после обретения независимости Украины, реализовать не удалось. Трансформационный кризис показал, что реформы на основе задекларированной доктрины «laissez faire, laissez passer» привели не к рыночно эффективному, а к стагфляционному равновесию. Прежде всего, это вызвано отсутствием должных институтов, которые бы смогли перевести экономику страны из плоскости административно-командной в плоскость реализации основных макроекономических целей рыночной экономики. Институциональные реформы оцениваются большинством отечественных ученых как неэффективные, не учитываются национальные особенности экономики, происходит копирование западных институтов, игнорируется ментальная инертность [8], не сформированы неформальные институты [10].

Несовершенство институтов, в данном случае, рассматривалось как источник получения дополнительной ренты [11], а неразвитая институциональная среда – для получения личных выгод при нецелевом использовании институтов [12]. Постоянное запаздывание с внедрением институциональных реформ, институциональная нестабильность привели к существенным негативным последствиям относительно становления и развития предпринимательства, а также спровоцировали криминал и коррупцию. В условиях квазирынка экономическим агентам оказалось намного легче и быстрее эксплуатировать аномалии системы, чем создавать реальное богатство. Вследствие ограниченных трансформаций одна из базовых институциональных норм - норма легализма - не смогла выполнить свои функции. И данное институциональное положение привело к тому, что в пределах системной трансформации не удалось осуществить социально-экономические реформы.