

- 2.Сторонянська І. Міжрегіональна інтеграція в Україні: монографія / І. Сторонянська, С. Шульц / Ін-т регіональних досліджень НАН України. – Львів: Арал, 2007. – 292 с.
- 3.Посельський В. Європейський союз: інституційні основи європейської інтеграції / В. Посельський. – К.: Смолоскип, 2002. – 168 с.
- 4.Мировая экономика: учеб. для вузов / Под ред. проф. Ю.А. Щербанина. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 318 с.
- 5.Гомольська Н.І. Нові форми міжнародної економічної інтеграції – перспективи розвитку транскордонної співпраці / Н.І. Гомольська, В.М. Черторижський // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.5. – С.173-177.
- 6.Сергеев В.М. Сетевая динамика глобализации и типология "глобальных ворот" / В.М. Сергеев // Полис. – 2007. – № 2. – С. 18-30.
- 7.Кіш С. За програмою сусідства: транскордонне співробітництво України після східного розширення ЄС / Є. Кіш // Політика і час. – 2004. – № 12. – С. 27–34.

Рецензент докт.економ.наук, професор Е.Л. Канищенко

334:339.656

*Митина Э.А., ассистент,
Ярош О.Б., к.э.н, доцент,
ТНУ имени В.И. Вернадского*

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПРИЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ УКРАИНЫ

Одним из основных направлений «Государственной программы развития трансграничного сотрудничества на 2011 – 2015 гг.» обозначена модернизация и развитие существующей трансграничной транспортной системы для увеличения ее пропускной способности [10]. В связи с этим, необходима разработка и реализация комплекса мер по технико-экономической адаптации к мировым стандартам транспортной системы Украины. Поэтому особенно важной видится необходимость использования европейского опыта по развитию потенциала украинского Причерноморья за счет совместных трансграничных проектов, в связи с чем, актуальность выбранной темы несомненна.

Развитие трансграничного потенциала морского хозяйства Украины является широко обсуждаемой темой среди отечественных ученых. В научных трудах С. Бохан [4], Б. Буркинського [5] анализируются морские порты, как основные факторы развития Причерноморского региона. Безусловно, с этим можно согласиться, особенно учитывая тот факт, что евроинтеграционные стремления Украины связаны в первую очередь с вхождением страны в европейскую транспортную систему, путем включения ее в международные транспортные коридоры. В работах Д. Зеркалова [6], В. Мирошко [7], Л. Николаева [8], О. Чибеляева [9] обосновывается выбор стратегических направлений для развития портового хозяйства Украины при реформировании в сфере прав собственности. Данные работы представляют значительный интерес для прикладного анализа. Наряду с этим, недостаточно внимания уделяется оценке развития портов Причерноморского региона с учетом его трансграничного потенциала.

Целью статьи является оценка перспектив развития трансграничной транспортной системы Причерноморского экономического района.

Учитывая геополитическое расположение Украины, трансграничное сотрудничество является для государства одним из приоритетных направлений развития международного сотрудничества и эффективным способом его включения в мировую экономику. Трансграничное сотрудничество, как правило, реализуется через элементы инфраструктуры, к которой относится транспорт. В условиях интеграции Украины в европейскую и мировую экономику возникает необходимость в хорошо развитой транспортной системе, поскольку именно она становится базисом для эффективного вхождения Украины в мировое сообщество.

Можно выделить следующие основные направления для международной интеграции Украины в области транспорта:

- интеграция украинского транспорта в европейскую транспортную систему;
- формирование и развитие транспортного пространства со странами СНГ;
- участие в международных транспортных проектах и программах.

Остановимся на анализе этих трех составляющих. Экономико-географическое положение страны существенно повлияло на прохождение по ее территории транзитных транспортных

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

магистралей в направлении международных транспортных коридоров, магистральных трубопроводов, формирования крупных транспортных узлов смешанного типа.

Проводя оценку перспектив развития трансграничной транспортной системы необходимо рассмотреть основные показатели, определяющие работу транспортной системы, являются грузооборот и пассажирооборот. Объемы перевозки грузов отдельными видами транспорта общего пользования за 2007-2010 гг. представлены ниже (табл. 1) [1].

Таблица 1

Грузооборот всех видов транспорта Украины

Вид транспорта	Перевезено грузов, млн. т				Грузооборот, млн. т/км			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
железнодорожный	513	499	391	432	262817	256868	195979	218038
автомобильный	170	187	140	158	29431	37394	33867	38698
водный (морской, речной)	24	20	10	11	18060	15842	7927	9015
трубопроводный	196	187	155	153	185812	181265	141881	138445
авиационный	0	0	0	0	435	378	350	379

Из табл. 1 видно, что в перевозках резко выделяется железнодорожный транспорт, который составляет 57% от общего объема грузов, перевезенных транспортной системой Украины. Второе место занимает трубопроводный транспорт. Это вызвано транзитным расположением Украины, через которую проходят пути транспортировки нефти и газа с востока в Европу. Его доля составляет 22% от общего объема перевозок. Водный транспорт занимает лишь четвертое место, уступая автомобильному.

Несмотря на это морской транспорт и портовое хозяйство имеют хорошие предпосылки для развития экспортного потенциала страны, а в перспективе усилить и другие составляющие экономики. В Украине действуют 18 морских торговых портов, входящих в Министерство транспорта, и четыре рыбных порта, подчиняющихся Государственному комитету рыбного хозяйства. Также грузовые операции осуществляются на причалах промышленных предприятий (в основном судостроительных и судоремонтных заводов). Анализ тенденций, характерных для перевалки грузов через морские торговые порты страны в период с 2007 по 2010 гг., показал потерю транзитных грузов (рис. 1).

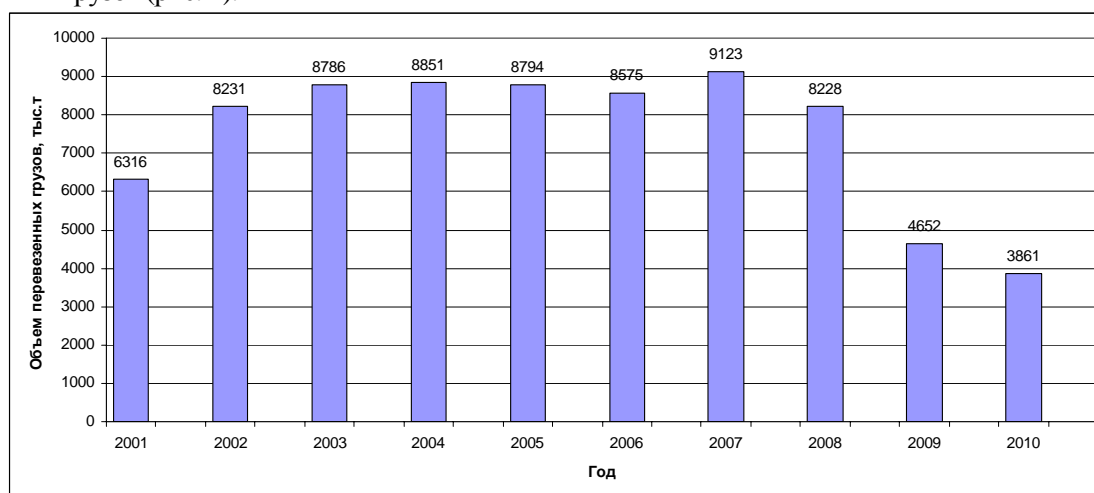


Рис. 1. Отправка (перевозка) грузов морским транспортом Украины за 2001-2010 гг. [1]

Причинами такой тенденции можно назвать дефицит мощностей для обработки контейнеров, отсутствие достаточных площадей для хранения на терминалах, несоответствия таможенных процедур европейским стандартам. В Украине в 2-3 раза выше ставки сборов при обслуживании суден-контейнеровозов, чем в большинстве европейских стран. Основной транзит грузов, переработанных морскими портами в 2010 г., представляют сырьевые материалы и товары первичной переработки. В первую очередь следует назвать нефть и нефтепродукты, зерно, черные металлы, уголь и химические грузы.

Следует отметить, что одним из крупнейших районов Украины является Причерноморский экономический район, включающий Автономную Республику Крым, Херсонскую, Одесскую и Николаевскую области, имеет выгодное экономическое положение и разветвленную сеть

транспортных артерий. Он расположен на пересечении международных морских путей Азово – Черноморского бассейна. Здесь морской транспорт представлен лучше, чем в других районах. На территории района находятся 16 морских портов, расположенных в трех географических регионах: Придунайском (Рени, Измаил, Усть-Дунайск), Черноморском (Белгород-Днестровский, Ильичевск, Одесса, Южный, Николаев, Октябрьск, Херсон, Скадовск, Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия) и Азовском (Керчь). Они предназначены для поддержки транспортного сообщения между речными портами, расположенными на р. Дунай, и морскими портами Черного и Средиземного морей, а также с портами государств Южной Азии.

Морские торговые порты Причерноморского экономического района в 2010 г. сократили объем грузооборота на 18% по сравнению с 2009 г., до 93 млн. т. К причинам спада, связанным с мировым экономическим кризисом, добавилась резкая переориентация правительства с поощрения импортных перевозок к их сдерживанию. Это привело к сокращению ранее самых быстро развивающихся контейнерных грузопотоков. Крупнейшим портом Причерноморского экономического района остается Одесский МТП, на втором месте – Южный МТП и на третьем месте – Ильичевский МТП.

Через территорию Причерноморского экономического района проходят три транспортных коридора. Одним из приоритетных направлений развития морских портов этого региона является Евро-Азиатский коридор в рамках проекта ТРАСЕКА. На сегодняшний день действуют два инвестиционных проекта с участием Украины: «Дноуглубительные работы подходного канала и акватории порта Южный», с объемом инвестиций около 354 млн. долл. США, и «Строительство нового контейнерного терминала в Ильичевском порту (причалы №23-24) пропускной способностью 0,8 млн. TEU в год» (350 млн. долл. США) [2].

В декабре 2010 года в Брюсселе прошло заседание Международного фонда сотрудничества и партнерства Черного и Каспийского морей, на котором обсуждались актуальные вопросы в рамках Черноморско-Каспийского пространства в новых экономических и политических условиях. Был выдвинут ряд инициатив, касающихся развития трансграничных связей на основе причерноморских еврорегионов, проведения согласованной политики по развитию автомагистральной и портовой инфраструктуры региона.

Одна из инициатив заключалась в проведении согласованной политики для развития портового хозяйства в Черноморском бассейне. Такая политика должна стать приоритетом и в ОЧЭС, и для причерноморских еврорегионов. Активная торговля в Черноморском регионе и прилегающих к нему (Каспийский, Балканский, Прибалтийский) приводит к тому, что постоянно растет спрос на портовые услуги – как для транзита грузов, так и для торговли в пределах Черноморского бассейна.

Следует отметить, что Международным фондом сотрудничества и партнерства Черного и Каспийского морей было предложено создание в рамках общего черноморского трансграничного сотрудничества более локального еврорегиона с участием с украинской стороны Автономной Республики Крым и г. Севастополя и с российской – Краснодарского края. Поэтому Крым в ближайшем будущем может стать одним из лидеров в Украине в сфере морского транспорта. Это связано с тем, что полуостров имеет выход сразу к двум морям, что дает возможность сотрудничать с большим количеством соседних стран, таких как: Турция, Россия, Болгария, Греция, Румыния и др. На территории полуострова находятся пять государственных морских транспортных портов: Евпаторийский, Керченский, Феодосийский, Севастопольский и Ялтинский. Из пяти государственных портов в Автономной Республике Крым самыми крупными по показателям грузооборота и чистой прибыли являются Керченский и Феодосийский МТП. Далее идут Евпаторийский, Севастопольский и Ялтинский МТП. В октябре 2010 г. была презентована Государственная программа «Развитие транспортно-дорожного комплекса Автономной Республики Крым» на период 2011-2020 гг. Она предусматривает реализацию следующих мероприятий по развитию морского транспорта в Автономной Республике Крым: «Модернизация, реконструкция и капитальный ремонт инфраструктуры морского транспорта», «Создание инфраструктуры для круизного и яхтенного туризма», «Развитие яхтенных марин».

Морские порты Крыма имеют достаточно большие резервы пропускной способности по переработке грузов (около 6,9 млн. т). Такой вывод приобретает особое значение в условиях формирования единой транспортной системы стран Черноморского экономического сотрудничества [3].

Учитывая резервы пропускной способности морских портов Крыма, увеличение сложившихся грузопотоков и перспективы возникновения дополнительных потоков через морские порты полуострова, считаем необходимым:

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- 1) продолжить политику руководства морских портов, Министерства транспорта Украины по формированию поргово-производственных комплексов в Крыму;
- 2) включить в программу развития транспортного комплекса Крыма приобретение Украиной дополнительных единиц морского флота для осуществления морских перевозок на паритетных началах со странами Черноморского бассейна.

Для увеличения пропускной способности трансграничной транспортной системы необходима разработка и реализация комплекса мер по технико-экономической адаптации к мировым стандартам транспортной системы Украины и интеграция национального транспорта в европейскую транспортную систему. Для этого необходимо осуществление согласованной политики для развития портового хозяйства и создание локального еврорегиона с участием украинской и российской сторон, что возможно только благодаря привлечению значительного объема иностранных инвестиций.

Литература

1. Сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: www.ukrstat.gov.ua/
2. Transport corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA) [Digital Source]. – Link to the source: <http://www.traceca-programme.eu/en/traceca/>
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про підготовку інвестиційних проектів у морських торговельних портах України» [Електронний ресурс]: (Кабінет Міністрів України) / - Режим доступу до ресурсу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=166-2010-%F0>
4. О перспективных транспортных проектах в Азово-Черноморском регионе [Электронный ресурс] / С. Бохан // Транспорт – 2010. – С. 45. – Режим доступа к журн.: http://www.transport-journal.com/news_podrobnnee.php?id=477
5. Буркинський Б. О разгосударствлении морских торговых портов Украины / Б. Буркинський, А. Котлубай, М. Котлубай // Порты Украины. – 2006. – №5. – С. 15-17.
6. Зеркалов Д.В. Транспортна система України / Зеркалов Д.В. – К.: ТОВ «Основа», 2006. – С.173-178.
7. Мірошко В.М. Аналіз та напрямки розвитку морських портів України / В.М. Мірошко // Регіональна економіка. – 2008. – №3. – С. 197-203.
8. Николаева Л.Л. Проблемы реализации геополитического потенциала морского транспорта Украины / Л.Л. Николаева // Стратегія забезпечення сталого розвитку України: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. – К.: РВПС України НАН України. – 2008. – Ч. 2. – С. 48-49.
9. Чибеляев О.А. Анализ деятельности морских портов Крыма и прогнозирование их развития/ О.А. Чибеляев // Ученые записки ТНУ им. Вернадского. Экономика. – 2002. – Том 15 (54), №2. – С. 93-96.
10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 роки» [Електронний ресурс]: (Кабінет Міністрів України) / - Режим доступу до ресурсу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1088-2010-%EF>

Рецензент докт.экон.наук, профессор С.В. Климчук

339.5

*Якушев А.А. аспирант,
Классического приватный университет*

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРЫМА

Глобальные изменения в мире, вызванные политическими и экономическими причинами, а также стремительным научно-техническим прогрессом, требуют новых подходов к социально-экономическому развитию как национальной экономики, так и региональных хозяйственных систем. Повышение национальной конкурентоспособности - это вопрос, который в настоящее время становится политическим приоритетом для Украины и ее регионов. Не случайно этой проблеме уделено особое внимание. В ближайшие годы Украина должна решить комплекс крупномасштабных и взаимосвязанных задач по завершению формирования основ конкурентоспособной рыночной экономики и ее интеграции в мировое хозяйство. В решении этой задачи важную роль призвана сыграть внешняя торговля, и в первую очередь, ее наиболее значимая составляющая - экспорт. Современный мировой этап развития характеризуется высокой степенью интернационализации производства и глобализации мировых отношений. Для обеспечения высокоэффективного функционирования Украины на мировом рынке необходимо всестороннее изучение и анализ внешнеэкономической деятельности страны. Несмотря на то, что Украина находится в процессе реструктуризации экономики и по показателям внешнеэкономической деятельности занимает далеко не лидирующие позиции в мире, она имеет большой экспортный потенциал, и массу новых