

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

**МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ПРИЧЕРНОМОРСКОМ  
РЕГИОНЕ**

Созинова Е., аспирантка кафедры «Международная экономика» Донецкого национального университета  
Свиридова А., Донецкий национальный университет

Весомая позиция черноморского региона в мировых потоках ПИИ в течение последнего десятилетия обусловлена прежде всего достаточно эффективным законодательным и регуляторным средой, проведением успешных реформ, в частности в направлении снижения налогов, улучшением инфраструктуры, динамичным функционированию финансово-банковской системы, существенной поддержкой национальных агентств содействия иностранным инвестициям и торговле, членством отдельных стран в ЕС и т.д.. С начала 1990-х гг этот регион стал одним из основных мест вложения глобальных ПИИ.

Исследованию проблематики и развития процесса международного инвестиционного и регионального взаимодействия в мировом хозяйстве посвящены работы Дж. Гелбрейта, С. Хаймера, Ч. Киндлебергера, К. Акамацу, М. Портера, Дж. Даннинга и др.. Существенный вклад в изучение этих вопросов сделали такие отечественные ученые-экономисты: Ю. Пахомов, Ю. Макогон, Д. Лукьяненко, Т. Орехова, В. Новицкий, И. Школа, А. Шнырков и другие.

Целью данной работы является исследование механизмы реализации проектов межрегионального взаимодействия в Причерноморском регионе.

Развитие внешнеэкономических связей Украины, ее направленность на динамичное вхождение в мировую экономическую систему и, прежде всего, вступление в ВТО требуют наличия высокоэффективной, разветвленной транспортной системы. Украина имеет благоприятные предпосылки для формирования и размещения собственной транспортной сети.

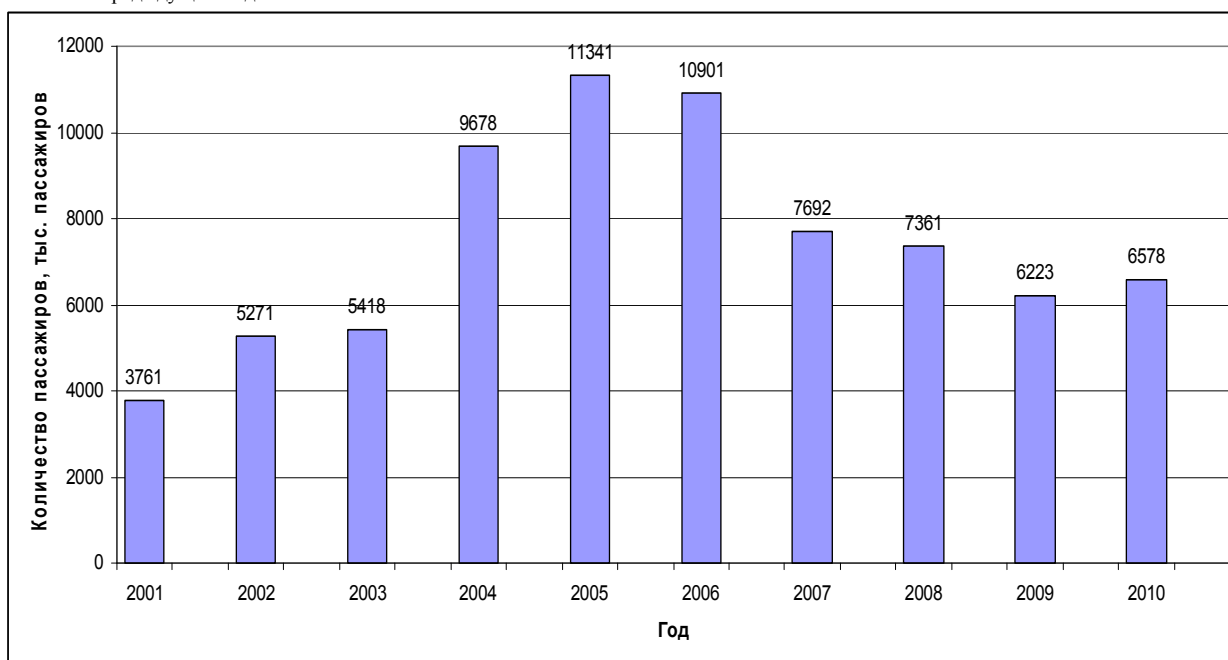
Важными показателями, определяющими работу транспортной системы, являются грузооборот и пассажирооборот. Объемы перевозки грузов отдельными видами транспорта общего пользования за 2007-2010 гг. представлены в табл. 1.

Таблица 1

**Грузооборот всех видов транспорта Украины**

	Перевезено грузов, млн. т				Грузооборот, млн. т/км			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
<b>Всеми видами транспорта</b>	903	892	696	755	496400	491746	380004	404573
<b>в том числе</b>								
<b>железнодорожным</b>	513	499	391	432	262817	256868	195979	218038
<b>автомобильным</b>	170	187	140	158	29431	37394	33867	38698
<b>водным (морским, речным)</b>	24	20	10	11	18060	15842	7927	9015
<b>трубопроводным</b>	196	187	155	153	185812	181265	141881	138445
<b>авиационным</b>	0	0	0	0	435	378	350	379

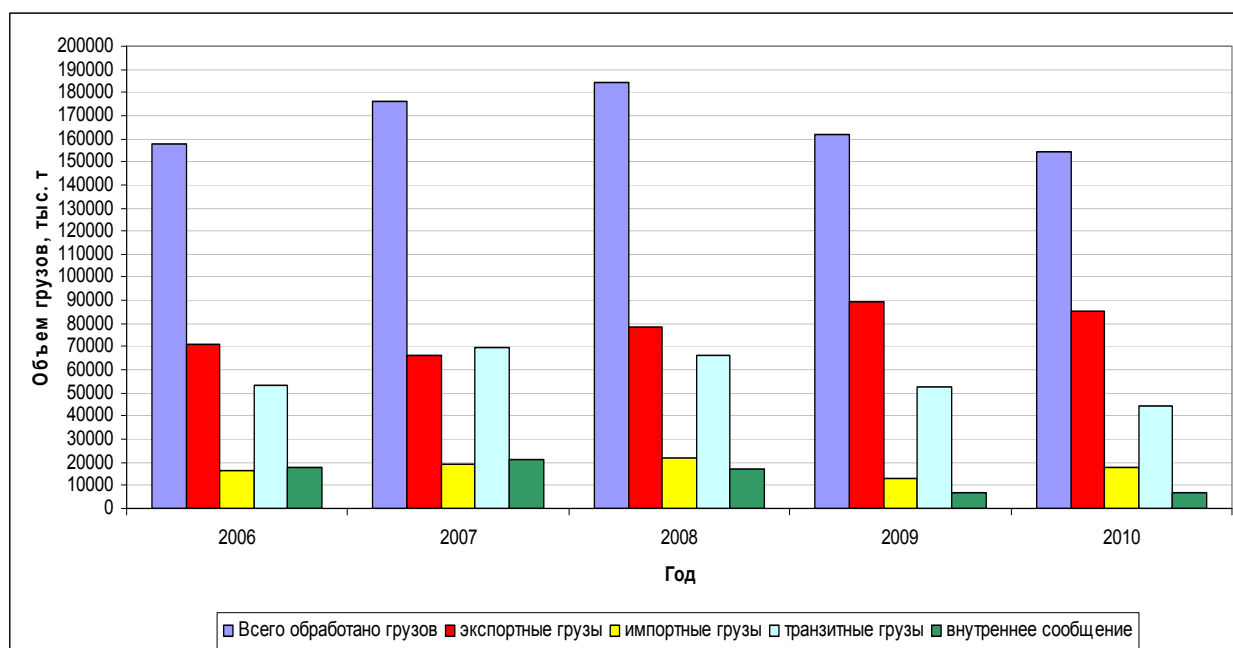
Из рис. 1 видно, что за последние десять лет отправка (перевозка) грузов морским транспортом характеризуется относительной стабильностью. В 2009 г. в связи с глобальным экономическим кризисом наблюдается резкое сокращение объемов грузоперевозок на 43% по сравнению с предыдущим годом.



**Рис. 1. Отправка (перевозка) пассажиров морским транспортом Украины за 2001-2010 гг. [4]**

При постоянно увеличивающемся мировом объеме перевозок грузов в контейнерах морские порты Украины приобретают весомое значение в транзитных перевозках. На рис. 2 приведены данные по обработке грузов морскими портами Украины.

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**



**Рис. 2** Дополнительные услуги морских портов Украины по обработке грузов за 2006-2010 гг.[4]

Анализ тенденций, характерных для перевалки грузов через морские торговые порты страны в период с 2006 по 2010 гг., показывает потерю транзитных грузов. Такое снижение за короткий период произошло из-за отсутствия необходимых условий для обработки, хранения и оформления транзитных контейнеров в портах. В 2007 г. впервые за многие годы в совокупном грузообороте всех портов Украины объемы транзита (69765 тыс.т) превысили объемы экспорта (66516 тыс. т). Импорт вырос в наибольшей степени за счет контейнерных и наливных грузов, транзит — за счет нефти, нефтепродуктов, угля, руды, химических грузов, зерна. Экспорт упал за счет зерна, руды, металла, химических грузов. Доля транзита составила в совокупном грузообороте – 39,5%, экспорта – 37,7%, импорта – 11% и каботаж – 11,8%. С 2008 г. происходит постепенное снижение количества транзитных и увеличение экспортных грузов, значительное сокращение внутреннего сообщения. В 2009 г. Украина потеряла 21,4 % транзита. Если в 2008 г. всеми терминалами страны было перевалено 66,5 тыс. т транзитных грузов, то в 2009 г. — лишь 52311 тыс. т. В 2010 г. эта цифра уменьшилась до 44198 тыс.т. 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. Например, в п. Констанца перевалка тонны груза обходится в 90 центов, а в портах Южный, Ильичевск – 2,5 – 3 долл. США.

Через территорию Причерноморского экономического района проходят четыре транспортных коридора. Одним из приоритетных направлений развития морских портов этого региона является Евро-Азиатский коридор в рамках проекта ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия) – это программа международного сотрудничества в области транспорта между ЕС и странами-партнерами Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии. Ее постоянный секретариат находится в г. Баку (Азербайджан), а региональное бюро – г. Одесса (Украина). Рамки кооперации охватывают морскую, воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт, безопасность на транспорте и транспортную инфраструктуру. В конечном итоге данный коридор должен соединить Западную и Восточную Европу через Кавказ и Каспийское море с Центральной Азией и Китаем.

В сентябре 1998 г. на саммите в г. Баку 12 странами ТРАСЕКА было подписано "Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия" [13] с целью реализации своих геополитических и экономических возможностей. В 2009 г. к Программе присоединилась Республика Иран.

Сегодня ТРАСЕКА включает в себя транспортную систему 13 стран-участниц «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия»: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан.

Статус документов ТРАСЕКА представлен в табл. 2.

Таблица 2

**Статус документов ТРАСЕКА (по состоянию на 6 мая 2010 г.)**

Название документов	Азербай-джан	Армения	Болгария	Грузия	Иран	Казахстан	Кыргызс-тан	Молдова	Румыния	Таджикис-тан	Турция	Узбекистан	Украина
Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия от 8 сентября 1998 г.	X*	X	X	X	X*	X*	X	X	X*	X	X	X	X
Протокол от 9 октября 2003 г. о внесении дополнений к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия	X	S	X*	S*	-	S*	S	S	X*	S	S*	S*	S*

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

Протокол от 13 декабря 2007 г. о внесении дополнений в техническое приложение по таможенным процедурам и обработке документов к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия	X	-	-	-	-	S	-	S*	-	S	S	-	S
Протокол от 13 декабря 2007 г. о внесении изменений и дополнений к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия в связи с новым статусом Республики Болгария и Румынии вступивших в Европейский Союз 1 января 2007 г.	X	X	X	S	-	S	-	S	X	S	S	-	S
Соглашение о развитии мультимодальных перевозок ТРАСЕКА от 16 июня 2009 г.	S*	S*	-	X	-	-	S	-	-	S	-	-	-
Условные обозначения: X – окончательное подписание, ратификация, присоединение; S – подписано, но не ратифицировано; * - с оговоркой													

*Источник [5]*

Ежегодное финансирование ЕС проекта ТРАСЕКА составляет 9–11 млн. евро. На сегодняшний день существуют пять основных проектов в рамках ТРАСЕКА (табл. 3).

Таблица 3

**Основные действующие проекты в рамках ТРАСЕКА**

Название проекта	Страны-участницы	Сроки	Бюджет, млн. евро
<b>Безопасность и надежность наземного транспорта (ТРАСЕКА)</b>	Армения, Азербайджан, Грузия, Молдова, Украина, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Болгария, Румыния, Турция	2009- 2011 гг.	3
<b>Безопасность и надежность гражданской авиации (ТРАСЕКА)</b>	Армения, Грузия, Молдова, Украина, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	2008-2011 гг.	5
<b>Международные логистические центры (ТРАСЕКА)</b>	Армения, Азербайджан, Грузия, Молдова, Украина	2009-2011 гг.	3,5
<b>Безопасность морских перевозок – Черное и Каспийское моря (ТРАСЕКА)</b>	Азербайджан, Грузия, Украина, Казахстан, Туркменистан	2009–2011 гг.	3,5
<b>Морские магистрали - Черное и Каспийское моря (ТРАСЕКА)</b>	Азербайджан, Грузия, Украина, Казахстан, Туркменистан	2009-2011 гг.	2,5
<b>Транспортный диалог и взаимодействие сетей (ТРАСЕКА)</b>	Армения, Азербайджан, Грузия, Молдова, Украина, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан	2009-2012 гг.	6,6

*Составлено автором на основе [5]*

У проекта ТРАСЕКА основными являются следующие цели:

- поддержка политической и экономической независимости стран-членов путем развития их возможностей для выхода на европейский и мировой рынки по альтернативным транспортным маршрутам;
- стимулирование дальнейшей региональной кооперации между ними;
- привлечение Международных финансовых институтов и частных инвесторов;
- соединение коридора ТРАСЕКА с Трансъевропейскими системами (TEN).

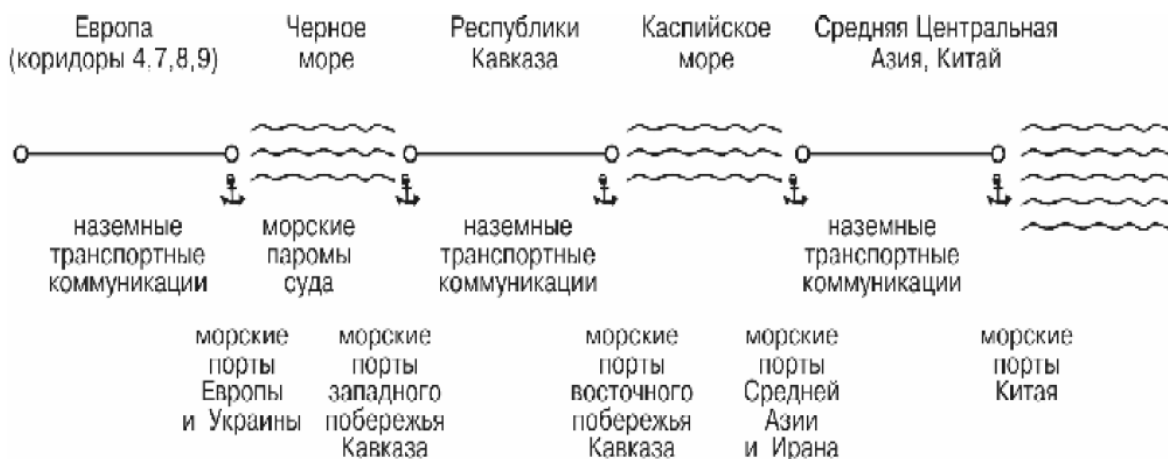
Данная Программа предлагает положить начало осуществлению необходимых изменений и определяет цели до 2015 г., состоящие в создании устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы. Проект составлен с учетом конкретных требований различных стран-участниц ТРАСЕКА и предназначен для рассмотрения основных проблем, препятствующих развитию региональной транспортной системы.

Принципиальная схема организации грузовых перевозок по магистрали «ТРАСЕКА» имеет вид (рис. 3).

В организации транзита грузов по магистрали «ТРАСЕКА» используются два технологических приема:

- морской – с использованием морских паромов и судов из портов Западной Европы и Украины (п. Констанца, п. Варна, п. Бургас, п. Одесса, п.Ильичевск, п. Южный) по Черному морю до морских портов Грузии (п.Батуми и п. Потти), а также из морских портов Азербайджана и России по Каспийскому морю до морских портов Туркмении, Казахстана, Ирана;
- наземный – через кавказские и среднеазиатские республики и города бывшего СССР – г. Тбилиси, г. Баку, г. Ашхабад, г. Чарджоу, г.Ташкент, г. Алматы и г. Дружбу с ответвлениями на г. Душанбе, г. Баку, г.Актау, г. Чарджоу. По железнодорожной магистрали «Дружба-Тяньцзинь» до портов восточного Китая.

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

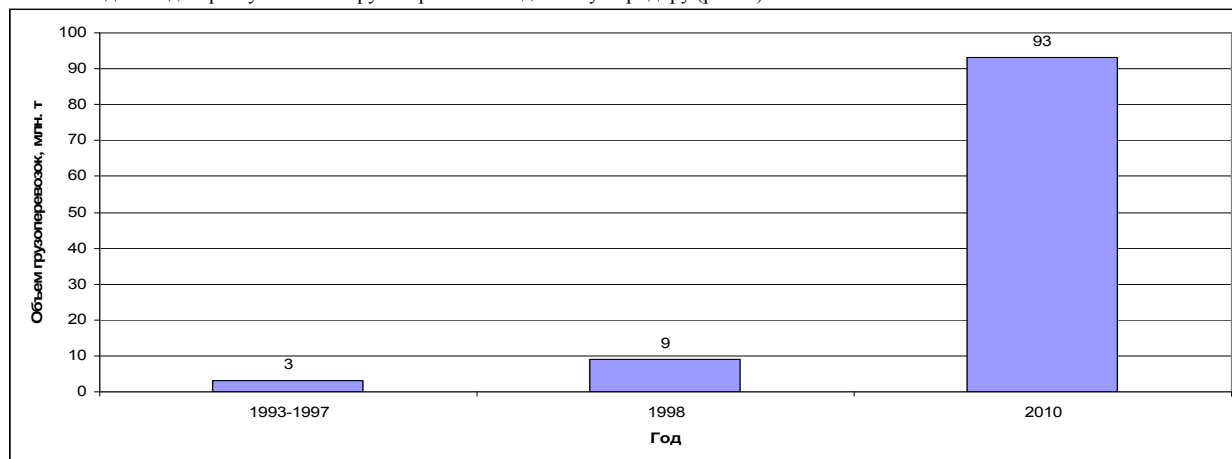


**Рис. 3** Схема организации грузовых перевозок по магистрали «ТРАСЕКА»

Источник [2]

Из схемы (рис. 3) следует, что на всем протяжении маршрута следования транзитных грузов они дважды «переваливаются» с наземных транспортных коммуникаций на морские паромы и суда, курсирующие по Черному и Каспийскому морям.

С каждым годом растут объемы грузоперевозок по данному коридору (рис. 4).



**Рис. 4.** Объем грузоперевозок по транспортному коридору ТРАСЕКА за период 1993 – 2010 гг.

Составлено автором на основе [1]

В рамках программы ТРАСЕКА со стороны Еврокомиссии профинансировано 15 инвестиционных и 61 технических проектов общей стоимостью 157 млн. евро. В результате проведенных работ по развитию коридора объем грузоперевозок увеличился с 3 млн. т в 1993 – 1997 гг. до 9 млн. т в 1998 г. и 93 млн. т в 2010 г. В целом с 1998 г. по данному транспортному коридору перевезено 150 млн. т грузов, и существует потенциал для увеличения объема грузоперевозок.

Таким образом, всего лишь за десять лет объем перевозок по ТРАСЕКА вырос более чем в шесть раз, а на отдельных участках – даже в десять. Основную номенклатуру перевозимых грузов составляют нефть и нефтепродукты (70%), а также руда, металлы, стройматериалы, химическая продукция, товары народного потребления и т.д. В 2011 – 2015 гг. на развитие транспортного коридора планируется затратить около 626 млн. евро, что позволит увеличить объем перевозки нефтепродуктов, а также других грузов.

За период с 1993 по 2007 гг. Украина реализовала два инвестиционных проекта в сфере транспорта с привлечением финансирования ЕС: «Развитие железнодорожно-паромной переправы Ильичевск-Поти» (8,6 млн. евро); «Улучшение транспортной сети порт/берег в портах Черного моря» (0,47 млн. евро). Оба реализованы в Ильичевском морском торговом порту.

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)].

В настоящее время всеми странами ТРАСЕКА внедрено множество общих процедур и правил, способствующих развитию торговли. В заключении можем отметить, что говоря о перспективах программы, полагаем, что направление, в котором должны двигаться страны-участницы, - это интегрированный подход в рамках непрерывной цепочки «транспорт - торговля – инвестиции». При этом должно быть обеспечено совпадение интересов частного бизнеса и международных финансовых институтов, активное вовлечение различных министерств и административных органов каждой страны в создание межгосударственной системы перевозок для упрощения бюрократических процедур, а также использование позитивного международного опыта в решении различных проблем, которые могут появиться на стадии строительства при функционировании межгосударственных систем перевозок.

К основным внутренними проблемами развития портового хозяйства Причерноморского региона можно отнести:

- отставание в темпах развития от системы международных транспортных коридоров;
- ограниченность скорости транзитных перевозок, технически устаревший подвижной состав;
- техническая изношенность основных фондов, базовых объектов транспортной инфраструктуры;
- низкая пропускная способность приграничных пунктов пропуска и относительно высокая стоимость услуг в сфере предоставления специализированных услуг портов, простой на границе;
- количественные препятствия при оформлении международных транзитных грузов, недостаточная эффективность мер относительно их сохранения и криминальная обстановка на дорогах;

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

- неопределенность и недостаточная последовательность транспортной политики Украины, отсутствие системного комплексного контроля;
- недостаточная активность Украины в присоединении и выполнении международных конвенций и других нормативно-правовых актов относительно транзитных и транспортных перевозок;
- политическая и экономическая нестабильность, частые изменения в законодательном и правовом поле относительно осуществления транспортных перевозок и процедур пересечения границ, несогласованность национальных законодательных актов с соответствующими нормами в европейских странах;
- недостаточно гибкая тарифная политика, которая не учитывает изменения в странах-конкурентах.

В результате проведенного исследования мы можем выделить следующие пути решения проблем развития портов, которые позволят повысить эффективность их функционирования.

1. Меры, направленные на усовершенствование тарифной и таможенной политики. К ним относятся:
  - изменение соотношения между портовыми сборами и аккордными ставками;
  - решение вопросов фиксированности тарифов.

Поэтому, либо необходимо предоставить портам право устанавливать скидки до 30% тарифных ставок в зависимости от важности грузопотока, либо внедрить фиксированные тарифы, единые для всех МТП и терминалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности.

2. Реорганизация структуры управления портами, реформирование отрасли, развитие соответствующей нормативно-правовой базы. Необходимо принять законодательные акты, которые будут четко распределять административные и хозяйственные функции портов.

3. Модернизация портовой инфраструктуры для наращивания пропускной способности портов. В этой сфере необходимы системные изменения на общегосударственном уровне, предоставление большей самостоятельности портам в привлечении инвестиций.

Развитие инфраструктуры портов должно учитывать тенденции международной и национальной конъюнктуры перевозок. Основные направления: наращивание мощностей в обслуживании контейнерных перевозках, строительство специализированных высокотехнологических перегрузочных терминалов под новую номенклатуру грузов, развитие мощностей зерновых терминалов и перегрузочных комплексов массовых тарно-штучных грузов. Государственная политика в этой сфере должна быть направлена на поддержку стратегически важных инвестиционных проектов, инвесторов и на воздействие реализации целевых планов развития портов за счет их собственных средств.

Следовательно, в настоящее время в Причерноморском экономическом районе необходим государственный подход к морским портам, как единой системе. Только с помощью целенаправленной политики, в вопросе привлечения транзитных грузопотоков и принятия на региональном и государственном уровне долгосрочных мер по закреплению грузопотоков согласно схемам доставки через порты страны, можно обеспечить дальнейшее развитие портового хозяйства, рост объемов грузопереработки и вхождение Украины в сеть международных транспортных коридоров.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Зеркалов Д.В. Транспортна система України / Зеркалов Д.В. – К.: ТОВ «Основа», 2006. – 173-178 с.
2. Коридор ТРАСЕКА: проблемы и перспективы участия Украины [Электронный ресурс] / А.В. Грузан. – Донецк, 2008. – Режим доступа к ресурсу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/pips/2008/BSEC\\_2008/Pages%20from%20tom2/0733.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/pips/2008/BSEC_2008/Pages%20from%20tom2/0733.pdf)
3. Сайт Головного управління статистики в Автономній Республіці Крим [Электронный ресурс]. – Режим доступа до ресурсу: <http://www.sf.ukrstat.gov.ua/>
4. Сайт Державного комітету статистики України [Электронный ресурс]. – Режим доступа до ресурсу: [www.ukrstat.gov.ua/](http://www.ukrstat.gov.ua/)
5. Transport corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA) [Digital Source]. – Link to the source: <http://www.traceca-programme.eu/en/traceca/>

### РЕЗЮМЕ

В статті досліджено механізми реалізації проектів міжрегіональної взаємодії в Причорноморському регіоні. Розглянуто основні проблеми розвитку портового господарства чорноморського регіону. Описано безліч загальних процедур і правил, що сприяють розвитку торгівлі, які застосовуються всіма країнами ТРАСЕКА. Вказано необхідні заходи для забезпечення подальшого розвитку портового господарства України.

**Ключові слова:** проекти міжрегіональної взаємодії, Причорноморський регіон, портове господарство України.

### РЕЗЮМЕ

В статье исследованы механизмы реализации проектов межрегионального взаимодействия в Причерноморском регионе. Рассмотрены основные проблемы развития портового хозяйства черноморского региона. Описано множество общих процедур и правил, способствующих развитию торговли, которые применяются всеми странами ТРАСЕКА. Указаны необходимые меры для обеспечения дальнейшего развития портового хозяйства Украины.

**Ключевые слова:** проекты межрегионального взаимодействия, Причерноморский регион, портовое хозяйство Украины.

### SUMMARY

In this paper the implementation mechanism of inter-regional cooperation projects in the Black Sea region are investigated. The basic problems of development of the port economy in the Black Sea region are considered. The set of common rules and procedures to facilitate trade, which are used by all countries of TRACECA are described. The necessary steps to ensure the further development of the port sector in Ukraine are explained.

**Keywords:** inter-regional projects cooperation, Black Sea region, port economy of Ukraine.

## МЕХАНІЗМ ЕКОЛОГІЧНО-СПРЯМОВАНОГО УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Стиров В.В., пошукач кафедри менеджменту Донецького національного університету

Забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в Україні визнається питанням стратегічної важливості, щільно пов'язаним з ефективністю соціально-економічного розвитку та можливістю модернізації національної економіки [1]. За визначенням Державного агентства України з інвестицій та розвитку «інвестиційний клімат є сукупністю економічних, правових, регуляторних, політичних та інших факторів, які у кінцевому рахунку визначають ступінь ризику капіталовкладень та можливість їх ефективного використання» [2]. Проте фактична методологія його оцінювання обмежується аналізом показників приросту сукупного обсягу іноземного капіталу в економіці країни та якості бізнес-середовища. При цьому не враховуються витрати, ризики і бар'єри для конкуренції, пов'язані з екологічними обмеженнями економічного розвитку. Тобто, визначальним фактором на користь прийняття рішення про інвестування залишається лише очікуваний економічний ефект, незалежно від можливих екологічних наслідків.