

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ОЧЕС

Михайлюк О.Л., Хумарова Н.І.

Розглянуто проблеми економічних і транскордонних відносин України з країнами ОЧЕС, окреслено місце України в цій регіональній економічній спільноті на перспективу.

Україна на сучасному етапі свого розвитку прагне до економічної інтеграції на всіх рівнях — будь то вступ до ЄС чи СОТ, підтримання економічних і дружніх стосунків з країнами СНД або діяльність у нових геополітичних утвореннях на кшталт ОЧЕС, ГУУАМ чи інших. В цих умовах активізація економічної діяльності України у Причорномор'ї має стратегічне значення, для зміцнення позицій в загальноєвропейських інтеграційних процесах та подальшого сталого економічного розвитку.

Питання євроінтеграції України постійно піднімаються в наукових публікаціях, а роль ОЧЕС висвітлюється не досить часто [1, 4, 5]. Можливо, однією з причин є не достатньо поки що активна роль України в цьому утворенні. Транс активне значення нашої країни потрібно постійно вивчати, активізувати та розвивати, що сприятиме розширенню ресурсної бази за рахунок природних багатств Азії, збільшенню ринку збуту власної продукції та послуг, поширенню досвіду ринкових відносин нових своїх партнерів.

Тому метою даного дослідження є: визначення місця України в ОЧЕС, виділення основних пріоритетних напрямків розвитку багатостороннього та двохстороннього співробітництва, розроблення реальних механізмів взаємодій на перспективу.

Країни-учасниці ОЧЕС являють собою регіон з населенням понад 330 мільйонів чоловік і територію з різноманітною культурою та багатими природними ресурсами. Серед основних природних багатств — нафта, газ, вугілля, мінеральні руди, агропромисловий потенціал. В умовах, коли моря з'єднують різні культури та економіки, Чорне море здобуває особливий статус з позицій його значення для розвитку комунікацій, освоєння рекреаційного потенціалу, розвитку туризму. Всі ці особливості регіону дали поштовх у 1992 році для створення ОЧЕС, це ж стало основним стимулом для приєднання до ОЧЕС і низки країн — спостерігачів: Австрія, Єгипет, Ізраїль, Італія, Польща, Словаччина і Туніс, які вбачають у цьому регіоні свої економічні і політичні інтереси.

Відповідно до Статуту, основними напрямками діяльності в рамках ОЧЕС є: торгівля і економічний розвиток; банківська справа і фінанси; зв'язок; енергетика; транспорт; сільське господарство; охорона здоров'я і фармацевтика; охорона довкілля; туризм; наука і техніка; обмін статистичними даними та економічною інформацією; співробітництво між митними та іншими прикордонними органами; боротьба з

організованою злочинністю, незаконним обігом наркотиків, зброї, радіоактивних матеріалів тощо [1, с. 40].

Транспорт. Чорне море з'єднує Азію і Європу, до нього виходять п'ять міжнародних транспортних коридорів, в тому числі Європа-Кавказ-Азія (TRASECA). В рамках програми TRASECA реалізується ряд інвестиційних проєктів, які безпосередньо стосуються України, Побудований поромний термінал у Поті, що продовжив лінію поромної переправи Поті-Іллічівськ-Варна. На цьому маршруті почали з'являтися нетрадиційні вантажі та великогабаритні конструкції для нафтопереробної промисловості Туркменистану, Узбекистану та Ірану. Крім країн TRASECA, коридор широко стали використовувати перевізники з Польщі, Литви, Ірану, Естонії, Латвії [2, с. 8-17],

Перевезення вантажів цією трасою між Україною та Грузією за 7 років зросло у 20 разів. На міжнародній конференції в Клайпеді, що відбулася в квітні 1999 року, українська делегація запропонувала приєднати TRASECA до діючих міжнародних коридорів № 9, № 3, № 5 і таким чином створити найкоротший транспортний шлях з Європи через Кавказький регіон у Середню Азію і країни Близького Сходу. Підписана угода між Болгарією, Грузією і Україною про спільну експлуатацію поромної переправи між портами Іллічівськ (Україна), Варна (Республіка Болгарія) і Поті/Батумі (Грузія), де почалися регулярні залізнично-поромні перевезення.

У Варшаві був підписаний Меморандум про створення українсько-польського транспортного коридору Балтійське море — Чорне море (Гдиня/Гданьськ — Одеса/Іллічівськ). Досягнута домовленість про початок роботи контейнерного потягу Гданьськ/Гдиня — Одеса/Іллічівськ. Для забезпечення високої конкурентоспроможності цього маршруту всі учасники знизили тарифи в 2 рази. Уряди України і Польщі розробили систему заходів щодо упорядкування прикордонно-контрольних процедур і прикордонних зборів. Знизили фрахтові ставки судноплавні компанії, що обслуговують українсько-грузинську лінію. Таким чином час доставки контейнера на маршруті Гданьськ — Поті 9-10 діб. Для порівняння: шлях з басейну Балтійського моря в Поті навколо Європи займає 28-30 діб і більше.

Вартість доставки контейнерів від Гданьська до Поті або назад буде складати 680-700 доларів США. Ставка морського фрахту на перевезення контейнерів від Гамбургу до Поті складає в даний час для 20-футового контейнера 1200-1400 доларів США, а вартість перевезення по залізниці через Росію - 1000 доларів США.

У рамках проєкту TRASECA розроблені заходи для забезпечення конкурентоспроможності залізничних і автомобільних шляхів через Грузію і Азербайджан, поромного сполучення через Каспійське море від Баку до Туркмен-баші і Актау.

З ініціативи Європейського Союзу обговорюється питання про об'єднання транспортного комітету BLACK SEA PETRA (Чорноморський регіон Пан'європейської транспортної зони) і TRASECA (транспортний коридор Європа ~ Кавказ — Азія).

Недостатньо швидко формується система залізничних поромних маршрутів, тому що бракує відповідних терміналів. У 2002 році відкрита морська лінія Іллічівськ-Деріндже (Туреччина), але ще не завершено будівництво залізничного перехідного мосту в турецькому порту. Такі ж термінали будуть створюватися поблизу Самсуна та Трабзона, Є домовленість про створення лінії між Одесою та Новоросійськом.

У лютому 2002 року була прийнята "Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002 - 2010 роки". Удосконалення транспортних коридорів передбачено і Програмою комплексного розвитку Українського Придунав'я. Придунав'я має для держави стратегічне значення, бо вихід на транс'європейську артерію — річку Дунай — забезпечує зв'язок із країнами Центральної та Західної Європи. Пропускна здатність цієї річки використовується на сьогодні на 7-10%, а тому західноєвропейські судноплавні компанії в перспективі прагнутимуть до масштабної роботи на Дунаї. Зміцнити свої позиції на цьому міжнародному водному шляху — важливе завдання для України.

Перший крок — експлуатація судноплавного каналу Дунай — Чорне море. Другий — розвиток на південному заході країни залізниць. Передбачено, зокрема, будівництво мосту через Дністровський лиман, ремонт залізничної гілки Одеса — Ізмаїл. Обговорюється також питання прокладання гілки Дзинілор — Рені.

Телекомунікації. Співробітництво в даній сфері охоплює реалізацію 10 проектів, що дозволить після укладання по дну Чорного моря оптиковолокonnного кабелю закласти підвалини створення в регіоні надійної телекомунікаційної інфраструктури, зв'язаної в перспективі з такими ж системами в Західній Європі, Азії й Африці. З часом будуть реалізовані і проекти сумісного використання супутникових систем.

Торгівля. На країни ОЧЕС припадає 82% товарообігу України. Торговий обіг України з країнам ОЧЕС у 2003 році склав 16,2 млрд. дол., це менше, ніж у 1996 році. До того ж половина його припадає на одну країну — Росію, а друга половина включає товарообіг дев'яти країн (табл.1) [3, с. 263-270].

Взагалі географія товарних потоків свідчить про те, що зовнішня торгівля країн ОЧЕС переважно орієнтована на економічно розвинуті країни, в тому числі на країни ЄС. Так в загальному обсязі зовнішньої торгівлі Греції та Туреччини товарообіг з країнами ЄС переважає і має тенденцію до збільшення. Зміцнюються на європейському ринку позиції Румунії і Болгарії.

В загальному товарообігу України експорт в країни ОЧЕС та імпорт з них знизився. Взагалі ж, за часи існування ОЧЕС, ні одна з країн регіону не зміцнила позицій щодо поширення зовнішньої торгівлі з Україною, і не є серйозним її зовнішньо торгівельним партнером (винятком є Росія).

Співробітництво в сфері *науки і технологій* передбачає створення Міжнародного центру чорноморських досліджень в Афінах і проведення конференцій із залученням науковців. Наявність значного науково-технічного потенціалу потребує вдосконалення механізму його реалізації в першу чергу через створення необхідної законодавчої бази, фінансової підтримки проектів багатостороннього співробітництва, створення інвестиційного фонду для спеціалізованих програм країн ОЧЕС. Секретаріат ОЧЕС склав базу даних щодо національних і міжнародних проектів, реалізацію яких передбачається здійснити в рамках ОЧЕС.

Таблиця 1.

Торгівля України з країнами ОЧЕС (млн, дол.)

№ п/п		Експорт		Імпорт		Сальдо	
		1996	2003	1996	2003 1	1996	2003
	Всього	14400.8	23066.8	17603.4	23020.1	-15954	46.8
1	Азербайджан	88.3	142.6	30.8	8.4	57.5	85.1
2	Вірменія	25.2	49.6	4.0	6.2	21.2	28.4
3	Грузія	183.2	102.4	3.8	40.1	179.4	62.3
4	Молдова	237.8	486.0	72.6	56.9	165.2	429.1
5	Росія	5577.4	4311.4	8816.6	8645.6	-3239.2	-4334.2
6	Албанія	0.1	35.0	0.1	1.0	0	34.0
7	Болгарія	137.4	318.1	126.1	59.6	11.3	258.5
8	Греція	96.9	152.1	59.6	47.0	37.3	114.8
9	Румунія	157.3	497.4	80.3	46.0	77.0	420.4
10	Туреччина	408.7	902.1	109.8	312.3	298.9	603.2
	Питома вага країн ОЧЕС, %	48.0	30.3	52.8	40.0		

Одним з найбільш перспективних є співробітництво в галузі *енергетики*. Це впровадження енергозберігаючих технологій, уніфікація національного регулювання і стандартів, створення енергетичного ринку і об'єднаної енергосистеми. Важливою є розробка міжнародного проекту "Консолідація регіональних енергетичних систем країн ЧЕС", в межах якого проведені дії по оптимізації роботи об'єднаних енергосистеми. Перспективним є формування єдиної політики щодо транспортування Чорним морем нафти і газу, адже обсяги транспортування нафти перевищують майже 120 млн. т на рік і на перспективу нафтовий потік буде зростати. Проект газопроводу територією Росії (наземна частина), морем та територією Туреччини після закінчення будівництва у 2010 році, буде транспортувати майже 16 блн. куб. м. газу до Туреччини. Цей проект відіграє позитивну роль у формуванні енергетичної безпеки таких країн як Україна, Грузія, Молдова, Болгарія та Румунія [4, с. 79].

Охорона навколишнього середовища басейнів Чорного та Азовського морів передбачає інвентаризацію джерел забруднення, координацію міжнародних програм з захисту навколишнього середовища, співробітництво в законодавчій сфері, екологічній стандартизації, створення Чорноморського екологічного фонду і реалізацію інших проектів, спрямованих на поліпшення екологічного середовища.

В *інвестиційній сфері* експерти країн ОЧЕС приступили до розробки «Схеми гарантій інвестиційних контрактів і експортних кредитів», що після затвердження будуть передані для використання в *Чорноморському банку торгівлі і розвитку (ЧБТР)*. Цей банк має надати близько 10 млн. дол. кредиту для будівництва в Україні суден для Греції. Частково ЧБТР буде фінансувати реконструкцію Одеського аеропорту — вартість проекту — 150 млн. дол.

Обмін послугами України з країнами ОЧЕС (млн, дол.) у 2003 році

	Країни	Експорт	Імпорт	Баланс
	<i>Всього</i>	<i>4248.0</i>	<i>1458.0</i>	<i>2790</i>
1	Азербайджан	10.5	2.7	7.8
2	Вірменія	4.0	2.1	1.9
3	Грузія	20.8	3.5	17.3
4	Молдова	28.4	11.8	16.6
5	Росія	2193.8	290.4	1903.4
6	Албанія	-	-	-
7	Болгарія	24.6	5.6	19
8	Греція	51.6	5.0	46.6
9	Румунія	4.5	3.4	1.1
10	Туреччина	44.6	18.7	25.9
	<i>Питома вага країн ОЧЕС, %</i>	<i>56.1</i>	<i>23.5</i>	

Розвиток сфери послуг. Україна пропонує країнам ОЧЕС досить різноманітні послуги, тому серед наших партнерів експорт послуг за загальною вартістю переважає над імпортом. Це перевезення вантажів суднами Дунайського і Чорноморського пароплавств, робота залізниць, поромних переправ, нафто- та газопроводів, ремонткування морських суден, розвиток рекреації і туризму, освітні послуги з підготовки фахівців у ВНЗ України тощо (табл.2) [3, с. 279].

Розвиток туризму. Туризм розглядається як важливий засіб підвищення рівня соціально-економічного розвитку країн регіону. Причорномор'я багате на природні, рекреаційні, бальнеологічні ресурси, має багатовікову історію, величезну кількість історичних пам'яток. Важелем стримування розвитку туризму в регіоні є нестабільна політична ситуація (Грузія, північний Кавказ Росії, Туреччина).

Співробітництво України і Росії в межах ОЧЕС. Причорномор'я — перспективний регіон для налагодження економічного співробітництва, однак ситуація в ньому непроста. Тут і Балкани, і Закавказзя, і Грузія, і тероризм у Туреччині.

Відносини України і Росії в цьому регіоні складаються досить непрості. На Росію зараз припадає 18% українського експорту та 37% імпорту. Росія зацікавлена в розвитку співробітництва в Причорномор'ї, у тому числі економічного, адже це ще і важливий фактор нормалізації загальнополітичної обстановки. Регіон дуже привабливий з огляду вкладання інвестицій.

Через українські порти Росія вивозить та ввозить нафту, нафтопродукти, хімічну сировину, обладнання, метал, зерно. На курортах Криму, Херсонщини та Одещини відпочивають росіяни.

З вересня почала працювати поромна переправа „Крим-Кавказ". Для її роботи будуть використовуватися пороми „Анненков" та „Петровськ" місткістю 20-24 вагони та пором „Скіф" місткістю у 50 вагонів. Грузообіг складе 3,4 мільйона тонн, тобто більше ніж 50 тисяч вагонів на рік.

Передбачено також реконструкцію портів „Крим” і „Кавказ”, вартість яких складе 10 млн. дол. Функціонування переправи буде збільшувати потік транзитних вантажів і поліпшити умови функціонування транспортних коридорів „Європа-Азія” та TRACECA. Основними видами перевезень будуть перевезення генеральних вантажів, пасажирів, підакцизних товарів, вугілля, коксу.

Росія виявляє неабиякий інтерес до нафтогону Одеса-Броди, вбачаючи в ньому для себе конкурента з експорту нафти в країни Західної Європи. Результатом цього інтересу є варіант використання нафтогону у зворотньому напрямку через нафтовий термінал в Південному. Російсько-британська нафтова компанія ТНК-ВР планує прокачувати нафтогонем "Одеса—Броди" у напрямі Одеси 1,3-1,4 млн. тонн нафти на рік, ще 7,6-7,7 млн. тонн нафти готові прокачати інші російські нафтові компанії — ЮКОС, ЛУКОЙЛ, "Сибнефть" і "Славнефть". При транспортуванні нафти по "Одеса-Броди" у бік Одеси далі нафта поставлятиметься нафтоналивними ^анкерами через Босфор до Європи.

Влада Туреччини неодноразово заявляла про неможливість збільшення транзиту нафти протокою Босфор. За останні п'ять років кількість суден, що проходять протокою, збільшилася на 75% ДО 7,427 тисяч минулого року; обсяг перевезень нафти та інших небезпечних вантажів зріс майже в 2 рази — до 123 млн. тонн на рік.

Псує відносини України і Росії у Причорномор'ї ситуація з Тузлою та використанням природно-ресурсного потенціалу Азовського моря. Недавня ситуація з островом Тузла була пов'язана з запланованим Росією будівництвом морського терміналу,

Росія веде будівництво морського терміналу для перевалки рідкого аміаку на Таманському півострові (Гемрюкський район Краснодарського краю). Цей проект здійснює корпорація "Тольяттіазот", загальна вартість будівництва оцінюється в 203 млн. дол., а проектна потужність порту і перевалочного комплексу складе 2,2 млн. т зрідженого аміаку і 2 млн. т вуглеводнів щорічно. Основною метою будівництва терміналу є експорт рідкого аміаку з Тольятті в обхід України: спочатку по аміакопроводу Тольятті — Одеса (до Росії Воронезької області), а потім залізничним транспортом через Ростовську область до терміналу на Таманському півострові. Раніше завод з виробництва аміаку в Тольятті, трубопровід Тольятті—Горлівка—Південний і аміачний термінал у порту Південний Одеської області складали єдиний комплекс, однак термінал і 800 кілометрів трубопроводу відійшли до України, яка формує свої умови експорту. Щорічно Росія втрачає за транзит аміаку близько 30 млн. дол., і "Тольяттіазот" — найбільший у країні виробник аміаку (на нього приходить 15% світового ринку) зацікавлений у створенні нового портового терміналу.

Будівництво аміачного терміналу несе смертельну загрозу місцевому населенню і знищує можливість розвитку регіону, що може завадити його рекреаційно-туристичному, сільськогосподарському і рибогосподарському використанню.

Дамба між азовським узбережжям Краснодарського краю й українським островом Тузла життєво необхідна для нормальної роботи терміналу. Для здійснення перевалки аміаку міжнародні норми вимагають спокійного моря, а будівництво дамби дає змогу зробити спокійною морську акваторію.

Проблематичним є також встановлення морських кордонів та розмежування шельфу Азовського моря. Якщо водний кордон пройде між Таманським півостровом і островом Коса Тузла, Росія виявиться замкненою в Азовському морі. Поки що за прохід суден Росія платить Україні близько 50 млн. дол. щорічно.

Україна, виступаючи проти будівництва дамби в напрямку острова Коса Тузла, намагається не тільки провести водні кордони по найбільш вигідному для себе варіанту, але переключити на себе транзит російського аміаку. Першим кроком у цьому напрямку було зниження тарифів на перевалку аміаку і інших транзитних вантажів. На Тамані побудовано близько 5-6% від проектних потужностей терміналу. Поки не довершене будівництво аміачного терміналу у порту Залізний Ріг на Чорному морі.

Україна і Молдова. За обсягами експорту українських товарів і послуг Молдова зараз на другому місці серед країн СНД. Товарообіг за чотири роки збільшився на 231%. Однак, якщо в Росію експортується 80% усієї винної продукції, виробленої в Молдові, то Україна споживає усього лише 5%. У приватизаційних процесах в Наддністрянщині провідну роль відіграє російський, а не український капітал: торік 14 великих підприємств стали їх власністю.

В зоні Причорномор'я співробітництво буде розвиватися в межах майбутньої вільної економічної зони Галац-Рені-Джуржешти (це новий нафтоналивний порт, який будує Молдова на 4-кілометровій ділянці Дунаю, яку вона отримала від України замість ділянки біля Паланки. З часом він може скласти певну конкуренцію українським портам з подібним профілем.

Україна і Болгарія. Україна і Болгарія можуть розвивати співробітництво в сфері туризму, а також активізувати взаємодії на рівні малих і середніх підприємств. В останні чотири роки в Болгарії в реконструкцію старих і будівництво нових готелів інвестовано 250 млн. євро. У результаті цього потік іноземних туристів щорічно збільшується на 17-20%. У 2003 році крашу відвідали 3 млн. 532 тисячі іноземних громадян (не включаючи дітей, вписаних у паспорти батьків) — власне ж населення країни — всього 8,4 млн. чоловік.

В економічному аспекті найбільш сприятливі умови для співробітництва мають українські металургійні, машинобудівні, нафтогазові й енергетичні структури, зокрема, НАК "Нафтогаз України", концерн "Гірські машини й устаткування", Макіївський металургійний комбінат, ТОВ "Домотехніка-Норд". В співробітництві в Україною зацікавлені численні фірми, зокрема, "Булгаргаз", "Металснабхолдинг", "Стілмет", "Злектроімпекс".

При участі Українського союзу промисловців і підприємців, Болгарської торгово-промислової палати й інвестиційної компанії "Сігма-Блейзер" створений торгово-інформаційний центр "Балкани"¹, діяльність якого спрямована на надання послуг з підготовки контрактів між українськими і болгарськими підприємствами.

В Одеському порту побудований новий термінал з перевалки базових мастил, з залученням інвестицій болгарської компанії "Приста Ойл". Термінал є єдиною спорудою такого роду на Чорноморському узбережжі.

Україна і Румунія. Україна і Румунія на даний час мають в ОЧЕС більше проблем, ніж шляхів для їх вирішення: це делімітація кордонів з вирішенням питання про

острів Зміїний та експлуатація Україною судноплавного каналу у гирлі Бистре. Обидва ці питання не стільки політичні чи екологічні, скільки — економічні. Україна потіснила монополіста Румунію як власника судноплавних проходів через дельту Дунаю, що призвело до погіршення взаємин. До цього проблеми зводилися до о. Зміїного і постійних скидів у Дунай через р. Тису сполук тяжких металів, ціанідів та інших забруднюючих речовин, які застосовуються Румунією у гірничо-видобувній промисловості. Що стосується о. Зміїний, то пробні буріння підтвердили наявність тут нафти і природного газу. Україна продовжила облаштування острова: тут є пошта, помешкання людей, метеорологічна станція, прикордонний загін, причал для круїзних суден.

Країни розробили проекти прикордонного співробітництва по 6-ти напрямках: екологія, енергетика і туризм та інші.

Україна і Вірменія. Україна і Вірменія в Причорномор'ї мають спільні інтереси: це розвиток експортоорієнтованих галузей промисловості, таких як легка, хімічна, електронна промисловість, сільське господарство [5, с. 41]. Підписані спільні угоди про уникнення подвійного оподаткування, про співробітництво у галузі стандартизації, метрології, сертифікації, про атестацію наукових та педагогічних кадрів, про співробітництво в галузі охорони здоров'я. Поки що їх взаємний потенціал використовується досить повільно.

Україна і Грузія. Торгові відносини між країнами розвиваються досить повільно. У 2002 році товарообіг склав лише 73.1 млн. дол., при цьому експорт з України майже утричі переважав імпорту з Грузії. В рамках програм транспортних коридорів планується створення єдиної транспортної лінії для обслуговування пасажирів та вантажопотоків між Баку, Тбілісі, Поті, Одесою та Києвом. Ця лінія увійде до транспортного сполучення Західна Європа - Центральна Азія-Китай. Грузинський порт Сунса також спроможний постачати каспійську нафту в Україну.

Україна і Азербайджан. Економічні інтереси обох країн багатогранні: Україна зацікавлена у поставках для нафтогону Одеса-Броди азербайджанської нафти, Азербайджан має багатий досвід видобутку нафти і газу, в тому числі і з морського шельфу. Україна виготовляє нафтогазове устаткування, яке можна постачати в обмін на нафту. Азербайджан розглядає Україну як індустріально розвинену державу з вигідним геоekonomічним положенням. Проходження через Україну євразійського транспортного коридору дає йому змогу більш вільного виходу у Західну Європу.

Товарообіг між країнами у 2003 році склав тільки 152 млн. доларів, до того ж є відчутний перекид у бік експорту з України. Серед статей експорту переважають: цукор, пшеничне борошно, продукція чорної металургії, гумові шини, лікарські засоби, гідротурбіни. Близько половини азербайджанського експорту складають нафта і нафтопродукти, інше — продукція машинобудування і текстильної промисловості.

Україна і Азербайджан мають намір усіляко розвивати науково-технічне й інвестиційне співробітництво, а також сприяти створенню відповідних умов для реалізації спільних проектів будівництва, реконструкції і експлуатації нафто - транспортних засобів і об'єктів, зокрема на території третіх країн. Між країнами також підписані угоди про основні принципи співробітництва в галузі нафтогазового

машинобудування; про виробничу і науково-технічну кооперацію підприємств оборонних галузей промисловості; про співробітництво в боротьбі з контрабандою і порушенням митних правил, а також з незаконним оборотом боєприпасів, вибухових речовин, наркотичних препаратів, психотропних речовин.

Висновки

Україна відіграє в ОЧЕС провідну роль як зона транскордонного співробітництва, за останні роки вона суттєво посилсила свої позиції щодо участі в розбудові чотирьох транспортних коридорів: побудований нафтовий термінал в Південному, паливний термінал в Іллічівську, нафтогін Одеса-Броди, суднохідний канал на Дунаї. Триває реконструкція морських портів, аеропортів, залізничних ліній. Будуються нові автомобільні траси (автобан Київ-Одеса), припортові елеватори, комплекси з перевалки мастил, олії та інші. Все це дає змогу збільшити пропускну спроможність транспортних вузлів України і утвердитися в регіоні.

Підтвердженням цього є позитивне сальдо у зовнішній торгівлі та пропозиції послуг Україною — країнам ОЧЕС (виняток — товарообіг з Росією). Тенденції розвитку зовнішньої торгівлі свідчать по-перше про відсутність між країнами ОЧЕС раціонального розподілу праці і як наслідок цього відсутність розвинутого регіонального ринку, по-друге наявність перешкоди, щодо лібералізації зовнішньоторговельних режимів в регіоні, пов'язані з дисбалансом при обміні товарів в сфері енергетики та лімітуванням номенклатури товарів.

Вузькі місця в стратегії розвитку та поширення співробітництва полягають у недостатньому фінансуванні спільних проектів, невирішеності проблем делімітації кордонів, неузгодженості інтересів різних сторін, непослідовності окремих кроків економічної політики, політичній нестабільності чи невизначеності окремих країн ОЧЕС.

Суттєвою проблемою є низька якість транспортних послуг, простоювання вантажів у транспортних вузлах, застарілим рухомий склад наземного і водного транспорту, відсутність новітньої технічної бази для складування, перевалки, обліку вантажів у портах. Однією з умов швидкого переміщення вантажів є розробка науково виважених логістичних схем, інформаційної підтримки, узгодження митних умов, тобто те, що вже діє в іншому інтеграційному утворенні — Європейському Союзі.

В цьому питанні Україна може і повинна відігравати провідну роль, посилюючи свій вплив на просторі ОЧЕС, Практичні кроки можуть бути направлені на посилення її ролі в Придунав'ї через судноплавний канал, збільшення обсягів перевезення вантажів українськими суднами, розширення можливостей нового порту — Усть-Дунайськ. Розглядати варіант сьогодишнього аверсного використання нафтогону Одеса-Броди як тимчасове явище і продовжувати роботи щодо залучення каспійського нафтового потоку до цього об'єкту.

З метою подальшого розширення всебічних зв'язків України з країнами ОЧЕС, продовжити політику „здорової експансії" наших товарів та послуг на ринки цих країн.

Література

1. Прейгер Д., Новикова А., Малярчук І., Гриневич Т. Між бажаним і можливим // Політика і час.- 2003.-№7.-С 43-50.
2. Хмельнюк В. Из Европы в Азию через Ильичевск // Порты Украины.- 2000.-№ 6.-С. 84.
3. Статистичний щорічник України за 2003 рік/- К.: Вид. „Консультант”, 2004 .- 631 с.
4. Кононенко А. Экономические приоритеты ЧЭС //Зовнішня торгівля 1999.- № 1-2. С.74-82.
5. Мхитарян Н. ОЧЭС і відносини з державами Закавказзя // Нова політика. -1997.-№3.-С. 39-45.

Abstracts

Michayliuk E.L., Khumarova N.I.

Areas of economic cooperation between Ukraine and the countries of the BSEC.

Cross-border cooperation, the countries of the Black Sea region, environmental safety, energy security, investment, tourism, Ukrainian shelf of the Black and Azov Seas.