

Рада національної безпеки і оборони України
Національний інститут проблем міжнародної безпеки

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
РОЗВИТКУ
ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА
В РАМКАХ ГУАМ**

**Матеріали «круглого столу»
(Київ, 14 червня 2007 р.)**

Київ – 2007

ББК 65.9(4УКР)8я43
П 78

Відповідальний редактор І. Є. Корнілов

П 78 **Проблеми та перспективи розвитку економічного співробітництва в рамках ГУАМ: Матеріали «круглого столу» (Київ, 14 червня 2007 р.) / Національний інститут проблем міжнародної безпеки. – К.: НІПМБ, 2007. – 124 с.**

ISBN 978-966-7521-37-0

У збірнику вміщено матеріали з актуальних проблем та перспектив розвитку економічного співробітництва в рамках ОДЕР–ГУАМ, які розглядалися на засіданнях «круглого столу», що відбувся в Києві у червні 2007 р. У рамках заходу було презентовано міждержавну програму економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст» та обговорено питання співпраці в енергетичній, транспортно-комунікаційній та торговельно-економічній сферах. Особливу увагу було приділено питанням енергетичної безпеки та ефективного використання транспортних коридорів. Також зроблено експертну оцінку сучасного стану економічної складової регіонального співробітництва та розглянуто шляхи й можливості подальшого його розширення.

ББК 65.9(4УКР)8я43

© Національний інститут проблем міжнародної безпеки, 2007

ISBN 978-966-7521-37-0

ЗМІСТ

ГУАМ: ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ЗАРАДИ ОБ'ЄДНАННЯ КОНТИНЕНТІВ

<i>Власюк О.</i> Вступне слово	7
<i>Чечелашвілі В.</i> Об основных задачах и направлениях сотрудничества в рамках ГУАМ.....	10
<i>Мунтиян В.</i> Перспективы экономического сотрудничества государств – членов ГУАМ	13

ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В РАМКАХ ОДЕР–ГУАМ

<i>Шевченко В.</i> Анализ структуры взаимного товарооборота стран – членов ГУАМ и пути углубления торгово-экономических отношений	16
<i>Дібров Є.</i> Торгово-экономическое сотрудничество стран ГУАМ с РФ и ЕС	24
<i>Парахонський Б.</i> Сучасний стан та перспективи розвитку ОДЕР – ГУАМ	27
<i>Миронюк Г.</i> Новые вызовы XXI века в сфере безопасности пищевой продукции	34
<i>Сухоруков А., Григоренко В.</i> Торговельно-економічне співробітництво в ОДЕР–ГУАМ	37
<i>Кузьменко В.</i> Роль кооперації в економічному співробітництві країн ГУАМ	42
<i>Стародуб Т.</i> Пошуки оптимальних шляхів вирішення проблемних питань торговельно-економічного співробітництва в рамках ОДЕР–ГУАМ.....	52
<i>Давиденко С.</i> Перспективи поглиблення економічного співробітництва України з країнами ГУАМ.....	64
<i>Маслова О.</i> Современный этап и предпосылки дальнейшего становления ГУАМ	68

СПІВРОБІТНИЦТВО В ЕНЕРГЕТИЧНІЙ ГАЛУЗІ

<i>Корнілов І.</i> Про розробку міждержавної програми економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст»	74
<i>Гончар М.</i> ГУАМ у контексті зростаючих енергоресурсних потоків у Чорномор'ї та за умов сусідства з розширеним Євросоюзом	86
<i>Пепелова Г.</i> Необходимость в высококачественной информации по энергетике	90
<i>Канцуров О., Капінус Є.</i> Організаційно-правові аспекти формування міжнародної програми «Придунайський енерготранспортний міст»	94
<i>Омельченко В.</i> Либерализация газовых рынков как фактор повышения уровня энергетической безопасности	102

СПІВПРАЦЯ КРАЇН – ЧЛЕНІВ ГУАМ У ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНІЙ СФЕРІ

<i>Прейгер Д.</i> Транзитный потенциал Украины и некоторые аспекты его реализации в рамках ГУАМ	106
<i>Проценко С.</i> О некоторых аспектах современного функционирования «Укрзалізници»	110
<i>Карпенко Г.</i> Залучення приватного капіталу для фінансування транспортних та енергетичних програм у рамках ГУАМ	112
<i>Могильний Д.</i> Сучасний стан та перспективи розвитку поромних перевезень у Чорноморському регіоні	114
<i>Власюк О.</i> Заключне слово	121
ДОДАТОК (список учасників «круглого столу»).....	122

CONTENTS

GUAM: ECONOMIC COOPERATION FOR BRINGING CONTINENTS TOGETHER

<i>Vlasiuk O.</i> Introduction speech	7
<i>Chechelashvili V.</i> Main goal and objectives of cooperation in the framework of GUAM	10
<i>Muntiyar V.</i> Prospects of economic cooperation of the GUAM member countries	13

TRADE AND ECONOMIC COOPERATION IN THE FRAMEWROK OF GUAM

<i>Shevchenko V.</i> Analysis of the structure of mutual commodity circulation of the GUAM member countries and ways of extending trade and economic relations.....	16
<i>Dibrov E.</i> Trade and economic cooperation of the GUAM countries with the RF and the EU	24
<i>Parakhonskyi B.</i> Current condition and prospects of the development of the ODED-GUAM	27
<i>Myroniuk G.</i> New food safety and security challenges of the XXI century	34
<i>Suhorukov A., Grigorenko V.</i> Trade and economic cooperation of Ukraine in the ODED-GUAM	37
<i>Kuzmenko V.</i> Role of cooperation in economic collaboration of the GUAM member countries	42
<i>Starodub T.</i> Searches of optimal ways of solving problem issues of trade and economic cooperation in the framework of the ODED-GUAM	52
<i>Davydenko S.</i> Prospects of extending economic cooperation of Ukraine with the GUAM countries	64
<i>Maslova O.</i> Present stage and prerequisites of further development of GUAM.....	68

COOPERATION IN ENERGY FIELD

<i>Kornilov I.</i> About the elaboration of the International program of economic project «Danube energy-transport bridge»	74
<i>Gonchar M.</i> GUAM in the context of increasing streams of energy resources in the Black Sea region in conditions of neighborhood with Enlarged EU	86
<i>Pepelova G.</i> The necessity of high-quality information in energetics	90
<i>Kantsurov O., Kapinus E.</i> Procedural and institutional aspects of forming the International program «Danube energy-transport bridge»	94
<i>Omelchenko V.</i> The liberalisation of gas markets as a factor of increasing the level of energy safety of the GUAM countries	102

COOPERATION OF THE GUAM MEMBER-COUNTRIES IN TRANSPORT AND COMMUNICATION FIELD

<i>Preiger D.</i> Transport potential of Ukraine and some aspects of its realisation in the framework of GUAM.....	106
<i>Protsenko S.</i> Few aspects of current functioning of Ukrzaliznitsya	110
<i>Karpenko A.</i> Attraction of the private capital for financing the transport and energy programs within frameworks of the GUAM	112
<i>Mogylnyi D.</i> Existent condition and prospects of the development of ferry transportation in the Black Sea region.....	114
<i>Vlasiuk O.</i> Concluding word.....	121
ADDENDUM (list of participants)	123

ГУАМ: ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ЗАРАДИ ОБ'ЄДНАННЯ КОНТИНЕНТІВ

*Олександр Власюк,
директор Національного інституту
проблем міжнародної безпеки*

ВСТУПНЕ СЛОВО

Шановні учасники «круглого столу»!

Вітаю вас з початком «круглого столу» з питань економічного співробітництва в рамках ОДЕР–ГУАМ. Згідно зі «Стратегією національної безпеки України», це – один із пріоритетних напрямів зовнішньоекономічної політики держави. Його реалізація вимагає узгодження на зовнішньополітичному рівні, створення оптимальної конфігурації міжнародних відносин, досягнення економічних цілей, впровадження ефективних структурно-організаційних механізмів.

Час проведення столу обрано не випадково. Усі ви знаєте, що через кілька днів у Баку відбудеться черговий саміт ОДЕР–ГУАМ. Тому сподіваюся, що напрацювання нашого «круглого столу» ми зможемо оперативної донести до керівництва наших держав, щоб їх могли врахувати у робочих чи підсумкових документах саміту.

У нас досить представницьке зібрання, участь у «круглому столі» беруть не лише науковці, а й фахівці центральних органів виконавчої влади України, неурядових організацій, дипломатичних установ зацікавлених держав, іноземні гості.

Таке широке представництво пов'язане, насамперед, з актуальністю тематики, необхідністю детального обговорення подальшого розвитку ГУАМ, особливо економічної складової, у новому форматі існування цієї міжнародної

структури: Організації за демократію та економічний розвиток – ГУАМ.

Проблематику вдосконалення методів економічного співробітництва країн – учасниць ГУАМ упродовж останніх років послідовно порушували в рішеннях керівних органів організації. У цьому контексті слід згадати спільне засідання міністрів економік, енергетики, транспорту та керівників митних служб держав – учасниць ГУАМ (22 травня 2006 р., Київ), де, зокрема, було озвучено необхідність реалізації економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст».

Слід зазначити, що це засідання відбулося напередодні Київського саміту (23 травня 2006 р., Київ), на якому було прийнято рішення про створення ОДЕР–ГУАМ як організації нового типу, діяльність якої спрямовується на поєднання політичних та економічних складових заради досягнення синергетичного ефекту в результаті плідної роботи в інтересах кожної із сторін-учасниць.

Тому травень 2006 р. українська сторона розглядає як точку відліку нового етапу співробітництва країн – членів ОДЕР–ГУАМ, який передбачає поглиблення процесів інтеграції сторін заради демократичного та економічного розвитку громадянських суспільств наших країн.

Проте сьогодні слід визнати, що впродовж року із створення ОДЕР–ГУАМ не були вироблені ті конкретні, прагматичні підходи та механізми ефективного співробітництва в економічній площині, котрі були б корисні і вигідні для всіх його учасників, могли б консолідувати та зміцнити організацію, наповнити економічні відносини новим змістом. Такий розвиток подій ми повною мірою спостерігаємо стосовно проекту «Придунайський енерготранспортний міст» як одного з перших проектів, підготовка та реалізація якого могла б закласти міцний організаційний, інституційний та, зрештою, інвестиційно-інноваційний фундамент у подальшу економічну діяльність ОДЕР–ГУАМ.

Саме тому наш Інститут вирішив провести цей «круглий стіл», щоб у неформальній атмосфері, у спокійному режимі проаналізувати всі можливості, які відкриваються або можуть відкритися у зв'язку з перспективами розвитку ОДЕР–ГУАМ, насамперед в економічній сфері.

Наше сьогоденне завдання – на експертному рівні проаналізувати перспективи економічного розвитку організації, визначити спільні підходи, концепцію загальної економічної політики та стратегії розвитку, особливо – питання взаємодії у сфері міжнародної економічної безпеки, розширення регіональних економічних відносин. Важливо те, що наш «круглий стіл» об'єднає в процесі роботи і представників науки, і практиків. Оскільки, якщо наука відриватиметься від практики, то фахівці, які працюють у державних структурах, не зможуть «приземлити високий політ думок».

Сподіваємося також, що сьогоденній «круглий стіл» матиме характер «мозкового штурму» і дасть змогу на експертному рівні визначити можливості й перспективи розвитку організації, а головне – запропонує спільні проекти, які були б вигідні кожній з наших країн.

Саме такий підхід, з моєї точки зору, має відкрити нове дихання організації, і якщо нас почують керівники держав – членів ОДЕР–ГУАМ, ми вважатимемо, що зробили велику корисну справу.

Повертаючись до предмета обговорення, хочу вкотре наголосити, що ми зосереджуємо увагу саме на економічних аспектах співробітництва. Впевнений, що економічна співпраця може і повинна стати тим могутнім локомотивом, який виведе країни ОДЕР–ГУАМ на авторитетні позиції в європейській економіці.

Зважаючи на це, під час роботи «круглого столу», шановні колеги, прошу зосередитися на таких питаннях:

- стан і перспективи співробітництва в енергетичній та транспортно-комунікаційній галузях;
- актуальні проблеми розвитку торговельно-економічного співробітництва;

- пошук та обговорення конкретних економічних проєктів, які могли б прямо сприяти економічному зростанню кожної з країн – учасниць цих проєктів.

У цьому зв'язку на особливу увагу заслуговує економічний проєкт ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст». З нашої точки зору, цей проєкт є актуальним і перспективним для економічного наповнення ОДЕР–ГУАМ як міжнародної організації, розуміння її ролі і значення для кожної держави-учасниці.

Хочу також підкреслити, що проєкт є багатообіцяючим не лише для країн – членів організації. Результати його розвитку та реалізації можуть стати вигідними і для інших країн регіону.

Шановні учасники «круглого столу»!

Упевнений, що наша робота буде плідною і корисною. Сподіваюся, що в процесі роботи ми зможемо виробити конструктивні пропозиції щодо економічного співробітництва держав ОДЕР–ГУАМ, які буде враховано на майбутньому саміті в Баку і стимулюватимуть динамічний розвиток наших країн.

*Валерій Чечелашвілі,
Генеральний секретар ГУАМ*

ОБ ОСНОВНЫХ ЗАДАЧАХ И НАПРАВЛЕНИЯХ СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ГУАМ

Прежде всего позвольте поблагодарить организаторов «круглого стола» за интерес, проявленный к сотрудничеству в формате ГУАМ. Уверен, что результаты этого мероприятия будут иметь, кроме теоретического, и практическое значение, что особенно важно на данном этапе развития Организации. Постараюсь объяснить, почему.

На Киевском саммите глав государств ГУАМ 23 мая 2006 г. президенты четырех стран решили трансформировать ГУАМ из инициативы в полноценную международную

организацию. Были подписаны устав ГУАМ, положение о Секретариате, финансовые положения, правила процедуры, другие уставные документы. В течение этого года была проведена серьезная работа по систематизации сотрудничества в рамках ГУАМ, практически завершено институциональное строительство организации. И сегодня я имею возможность обратиться к этой уважаемой аудитории в качестве Генерального секретаря ГУАМ.

Бакинский саммит ГУАМ, запланированный на 19 июня 2007 г., означает не просто передачу председательствования от Украины к Азербайджану. Мы входим в новую фазу сотрудничества. Вместе с планом председательствования Азербайджана в Организации будет утверждено три отраслевые стратегии развития сотрудничества ГУАМ: в сфере экономического сотрудничества, сотрудничества в правоохранительной и культурно-гуманитарной сферах. Одновременно работа будет вестись в девяти рабочих группах, причем, каждое государство – учредитель ГУАМ будет координировать работу двух или трех рабочих групп, руководствуясь целями и задачами, сформулированными в соответствующих отраслевых стратегиях.

Следовательно, работа ГУАМ, успехи нашей организации будут зависеть от конкретного наполнения соответствующих повесток дня рабочих групп, и, простите за неловкое выражение, от качества рассматриваемых идей и утверждаемых документов. Как результат этого процесса мы должны получить новые предложения по развитию правовой базы многостороннего сотрудничества и договориться о реализации региональных проектов, в том числе инфраструктурного характера, что явится наилучшим материальным выражением взаимодействия в формате ГУАМ. Иначе говоря, идеи должны быть реалистичны, планы – практичны, а результаты работы – осязаемы. Очень важно, чтобы позитивное влияние сотрудничества в рамках ГУАМ почувствовали предприниматели и просто граждане наших стран. Я бы сформулировал задачи сотрудничества в ГУАМ по узловым направлениям

следующим образом: полноценное функционирование зоны свободной торговли, ужесточение борьбы с организованной, в том числе и транснациональной, преступностью, активизация культурно-гуманитарного сотрудничества. В совокупности эти компоненты составляют основу пространства цивилизованного партнерства, строительство которого является одной из основных задач ГУАМ. Естественно, важнейшее внешнее направление деятельности организации – консолидация поддержки международным, в первую очередь европейским, сообществом политики стран – членов ГУАМ и организации в целом, в том числе и по проблематике мирного урегулирования конфликтов. В свете вышеизложенного буду ориентировать работу Секретариата.

Во всей этой многоплановой деятельности, думаю, очень полезную помощь нашей организации могут оказать академические круги стран ГУАМ, эксперты, занятые в различных областях. Именно в этом видится значение сегодняшнего мероприятия. Со своей стороны могу обещать, что Секретариат ГУАМ, расположенный в Киеве, готов к сотрудничеству. С первого сентября он начнет полноценно функционировать, а с нового года обоснуется в своем постоянном офисе на Майдане Незалежности. Всегда милости просим.

В заключение позвольте еще раз поблагодарить всех организаторов и участников «круглого стола» и выразить надежду, что сегодняшняя встреча станет прологом нашего будущего активного сотрудничества.

*Валерій Мунтіян,
заступник Міністра економіки України*

ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ГУАМ

Очевидным является факт, что только через сотрудничество и партнерство со своими соседями каждое отдельное государство сможет максимально использовать свой потенциал. В условиях современной глобализации возрастает роль региональных объединений.

На вызов глобализации многие страны отвечают путем регионализации, то есть созданием региональных экономических объединений. Даже в рамках бывшего союзного государства мы имеем несколько таких объединений: СНГ, ГУАМ, ЕврАзЭС, ЕЭП. Украина как независимое государство не может оставаться в стороне от реальных интеграционных процессов, которые сегодня происходят в мире. Она, безусловно, заинтересована в развитии многостороннего экономического сотрудничества со странами СНГ.

Этот процесс предполагает преодоление проблемных вопросов в торгово-экономической сфере, возникших за последних несколько лет в развитии внешнеторговых отношений.

Современный этап развития мировой экономики и международной торговли характеризуется усилением процессов экономической интеграции, либерализации и повышением уровня открытости национальных экономик.

Такая интеграция с украинской стороны является стратегическим направлением. Украина на протяжении последних 7 лет демонстрирует динамику устойчивого развития. Так, прирост валового внутреннего продукта по отношению к 2000 году вырос в 1,6 раза. В 2006 году темпы роста составили 107,1%. Основным приоритетом экономической политики государства является вывод экономики на траекторию устойчивого экономического развития через внедрение инвестиционно-

инновационной модели развития, построенной на экономике знаний.

Объективная тенденция к регионализации международного сотрудничества, являющейся одной из форм интернационализации и глобализации, обусловила трансформацию объединения ГУАМ в международную (межгосударственную) региональную структуру – Организацию за демократию и экономическое развитие – ГУАМ, созданную Азербайджанской Республикой, Грузией, Республикой Молдова и Украиной на Киевском саммите ГУАМ 23 мая 2006 года.

В Киевской декларации о создании ГУАМ от 23 мая 2006 года была отмечена, в частности, возрастающая роль регионального сотрудничества в общеевропейских процессах, подтверждена необходимость усиления взаимодействия в целях устойчивого развития государств ГУАМ путем динамичного экономического роста, обеспечения социального согласия и охраны окружающей среды, определена направленность на углубление экономического, торгового и транспортного сотрудничества государств ГУАМ в связи с началом реализации Соглашения о создании зоны свободной торговли. Главы государств подтвердили также курс государств ГУАМ на углубление европейской интеграции и укрепление отношений с Европейским Союзом. Дальнейшее развитие ГУАМ требует совершенствования конкретных форм и механизмов сотрудничества, в первую очередь в сфере экономических связей.

Важную роль для достижения этих и других уставных целей торгово-экономического сотрудничества государств – членов ГУАМ может и должна сыграть полномасштабная реализация Соглашения о создании зоны свободной торговли между государствами – участниками ГУУАМ от 20 июля 2002 года.

Конструктивной работе будет содействовать регулярное обсуждение вопросов экономического сотрудничества государств в рамках объединения. Инициирование конкретных мероприятий и программ обеспечит более широкое привлечение к сотрудничеству заинтересованных государств и финансовых институтов. Министерство экономики Украины является

координатором отраслевой рабочей группы ГУАМ по экономике и торговле.

С целью реализации мероприятий главенствования Украины в ГУАМ в 2006-2007 гг. и дальнейшего углубления торгово-экономического сотрудничества 31 мая 2007 года в Минэкономике состоялось заседание рабочей группы по вопросам экономики и торговли в рамках ГУАМ, на котором обсуждался проект Стратегии торгово-экономического сотрудничества, рассматривались вопросы сотрудничества в торгово-экономической, налоговой, промышленной и сельскохозяйственной сферах. Вместе с тем, обсуждение вопросов повестки дня заседания рабочей группы показало, что не все проекты, в частности предлагаемые Украинской стороной, воспринимаются нашими партнерами.

С учетом дискуссии, которая возникла по вопросу рассмотрения Концепции экономического проекта ГУАМ «Придунайский энерготранспортный мост», считаю проведение «круглого стола» по вопросам экономического сотрудничества в рамках ГУАМ современным и актуальным.

ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В РАМКАХ ОДЕР – ГУАМ

*Володимир Шевченко,
директор департаменту
Міністерства економіки України*

АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ ВЗАИМНОГО ТОВАРОБОРОТА СТРАН – ЧЛЕНОВ ГУАМ И ПУТИ УГЛУБЛЕНИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Процессы регионального сотрудничества и кооперации в последнее время активизировались практически во всем мире. Эти процессы неразрывно связаны с глубоким пониманием необходимости установления эффективных экономических отношений, укрепления стабильности и безопасности.

Хочу подчеркнуть, что опыт интеграционных процессов объединенной Европы является наглядным примером эффективности региональных форм кооперации, созданных на добровольной основе и с учетом интересов каждой страны.

В мае 2006 года в городе Киеве состоялся очередной саммит ГУАМ, закрепивший статус блока в качестве международной организации («Организация за демократию и экономическое развитие – ГУАМ») и определивший дальнейшие направления ее развития. В качестве одного из приоритетов сотрудничества участники саммита ГУАМ отметили наличие общих интересов в торгово-экономической сфере. Тем не менее, на сегодняшний день мы констатируем, что потенциал сотрудничества в экономической сфере между странами-членами ГУАМ реализуется слабо.

По итогам 2006 года доля товарооборота ГУАМ в общем объеме внешней торговли товарами Украины составила всего 2 процента.

Резкие колебания взаимной торговли подтверждают слабость связи между режимом торговли и динамикой взаимных поставок. Это дает основания предположить, что завершение начатого еще в 2002 г. процесса создания в рамках ГУАМ зоны свободной торговли на многосторонней основе не будет главным фактором ускорения товарообмена между странами. Ведь в мировой практике отсутствуют реальные интеграционные союзы с почти отсутствующей внутриблоковой торговлей.

Между странами ГУАМ сохраняется низкий уровень производственной кооперации и взаимного инвестирования. Среди участников ГУАМ отсутствуют даже потенциальные инвестиционные доноры, способные взять на себя консолидирующую роль в финансировании общих проектов в таких сферах, как транзит, машиностроение, энергетика.

Украина, претендуя на роль экономического лидера в альянсе, демонстрирует наиболее низкую инвестиционную активность – по состоянию на конец 2006 года объемы инвестиций из Украины в страны ГУАМ составляют лишь 3,5 млн. долл. США, что более, чем в десять раз меньше объемов инвестиций, вложенных Азербайджаном, Грузией и Молдовой в Украину. Наряду с этим, инвестиции из стран ГУАМ не были направлены в производственную сферу Украины. Инвестиции, привлеченные из Молдовы – главного инвестора в Украину среди членов ГУАМ, вкладывают в добывающую промышленность (11,4 %), производство и распределение электроэнергии, газа и воды (12,7 %), здравоохранение и социальную помощь (66,1 %), тогда как более 95% инвестиций из Украины в Молдову направлены в оптовую торговлю и посредническую деятельность в торговле. О непрямом характере сотрудничества с Грузией свидетельствует почти стопроцентное инвестирование Украиной сферы государственного управления Грузии, а официальные украинские инвестиции в Азербайджан практически отсутствуют. Без увеличения инвестиционных потоков странам ГУАМ невозможно интенсивно обеспечить модернизацию собственных производственных мощностей и производство конкурентоспо-

собной продукции и, как следствие, осуществлять совместные усилия относительно общего выхода на рынки третьих стран.

Можно констатировать, что торговые взаимоотношения между странами ГУАМ формируются под влиянием текущего спроса на рынках стран-партнеров, без образования стойких отраслевых технологических связей. Сырье, полуфабрикаты и продовольствие занимают значительный удельный вес в экспортно-импортных товаропотоках. Взаимный интерес к сотрудничеству в технологически ёмких областях сдерживается значительным расхождением уровней инновационно-технологического развития стран-участниц, отсутствием финансовых ресурсов или другими факторами внутреннего и внешнего характера.

Первое. Страны – члены ГУАМ находятся на сложном этапе внутренних социально-политических трансформаций, которые сопровождаются обострением многих проблем, угрожающих внутренней стабильности.

Второе. Значительно ограничивает экономическое сотрудничество в рамках ГУАМ невысокий уровень социально-экономического развития стран-участниц.

По мировым стандартам, ГУАМ – объединение бедных стран с невысоким уровнем человеческого потенциала, который в современной глобальной экономике является решающим фактором конкурентоспособности и динамического развития.

Для всех стран ГУАМ характерен низкий уровень зарплат и пенсий. Этим обусловлена низкая емкость их внутреннего рынка, не оказывающего содействия углублению торговых связей.

Таким образом, внутренние ресурсы, необходимые для экономического подъема объединения, довольно ограничены. По крайней мере, на протяжении следующих 5–7 лет рассчитывать на серьезные взаимные инвестиции стран-участниц или реализацию масштабных совместных проектов за счет собственных ресурсов ГУАМ безосновательно. Поэтому общими усилиями стран ГУАМ необходимо создать благоприятные условия для привлечения внешних инвестиций – прежде всего

под проекты, представляющие интерес как для стран ГУАМ, так и для развитых западных государств (или больших ТНК).

Третье. Процессы международной интеграции сдерживаются соответствующими барьерами на пути обмена товарами и услугами.

Асимметричное развитие экономической сферы в любой из стран-участниц ГУАМ отрицательно влияет на координацию этой сферы в рамках ГУАМ, ведет к появлению всевозможных таможенных, платежных и технических барьеров на пути традиционных и новосформировавшихся потоков товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Ситуацию усложняет практическое отсутствие развитых транспортных коммуникаций, других элементов инфраструктуры.

Сохраняются структурные барьеры на пути взаимовыгодного сотрудничества. В промышленном производстве всех стран ГУАМ увеличилась доля ресурсо-производственных отраслей: электроэнергетики, топливной промышленности (Азербайджан, Грузия), черной и цветной металлургии (Украина).

Всем странам ГУАМ в той или иной степени присуща сырьевая модель развития (в Украине она имеет форму концентрации на выпуске металлургических полуфабрикатов), что не содействует процессу экономической интеграции.

Несовершенство нормативно-правовой базы торговых отношений стран ГУАМ имеет экономическую основу. Все страны-участницы подписали двусторонние торгово-экономические соглашения, а также соглашения о защите инвестиций и свободной торговле. Однако это не содействовало переходу экономических отношений на качественно новый уровень, поскольку не все аспекты взаимной торговли согласованы. Разная глубина рыночных преобразований в странах-участницах вызывает серьезные диспропорции в формировании цен на отдельные виды продукции.

В целом потенциал роста внешней торговли в рамках ГУАМ с заметным для украинской экономики эффектом низкий, по крайней мере, в среднесрочной перспективе.

Четвертое. Сохраняются расхождения в позициях стран-участниц по важным вопросам деятельности ГУАМ. До сих пор не заработал Секретариат ГУАМ, не закончена работа относительно дальнейшей институционализации этой организации.

31 мая 2007 года в Минэкономике состоялось заседание рабочей группы по вопросам экономики и торговли в рамках ГУАМ, на котором рассматривались вопросы сотрудничества в торгово-экономической, налоговой, промышленной и сельскохозяйственной сферах. Участники заседания согласились развивать указанные сферы сотрудничества на двустороннем уровне, но не продемонстрировали готовность воплощать в жизнь системные многосторонние программы, направленные на получение синергетического эффекта в рамках ГУАМ. Так, представители Азербайджанской Республики и Республики Молдова не высказали заинтересованности относительно дальнейшего рассмотрения концепции экономического проекта ГУАМ «Придунайский энерготранспортный мост».

Мы не можем сказать, что незаинтересованность со стороны вышеупомянутых стран концепцией вызвана некачественной подготовкой этого документа. Так, нами осуществлен анализ выполнения договоренностей, которые достигнуты на совместной встрече министров экономики, энергетики, транспорта и руководителей таможенных служб стран ГУАМ 22 мая 2006 года. Проведенный анализ свидетельствует, что ни одна из достигнутых договоренностей не выполнена в полном объеме. Это касается вопросов рассмотрения возможностей разработки и реализации общих проектов в сфере транспортировки углеводородного сырья из Каспийского региона, создания и дальнейшего функционирования топливно-энергетического совета ГУАМ, проведения экономического форума ГУАМ в 2007 году, осуществления обмена статистической информацией и т.п.

Такой подход наших партнеров по ОДЭР–ГУАМ свидетельствует об их нежелании системно работать в направлении создания мощного экономического объединения. Единственный вопрос, вызывающий интерес наших партнеров, это функционирование зоны свободной торговли в рамках ГУАМ,

которое сводится к необходимости открытия украинского рынка, что привело бы к свободному движению товаров из других стран – участниц ГУАМ.

Пятое. Значительно влияют на развитие ГУАМ внешние факторы, поскольку Черноморско-Каспийский регион является перекрестком геополитических и экономических интересов влиятельных государств и международных организаций, в частности, США, РФ, ЕС.

Европейский фактор в развитии ГУАМ имеет большое значение. В сущности, реализацию ЕАНТК можно рассматривать как составную часть глобального европейского проекта относительно диверсификации снабжения энергоносителей. Однако сегодня едва ли можно говорить об эффективной политической и экономической поддержке становления ГУАМ со стороны европейских структур, в частности об инвестиционной помощи в реализации транспортно-энергетических проектов (например, украинской части ЕАНТК). Есть несколько причин. Сегодня главная проблема для Западной Европы – реформирование и расширение ЕС и НАТО, поэтому поддержка становления нового регионального объединения, которое еще не подтвердило свою жизнеспособность, не относится к приоритетам западноевропейских государств.

Среди внешних факторов следует назвать и проблемный характер отношений между постсоветскими региональными объединениями: противостояние, резкие оценки в адрес друг друга вызывают напряженность внутри стран СНГ. ЕврАзЭС экономически дистанцируется от ГУАМ (определяются внешние таможенные границы по периметру будущего общего рынка ЕврАзЭС; продолжаются процессы согласования таможенной, торгово-тарифной, антимонопольной, налоговой, денежно-кредитной и валютно-финансовой политики).

Главная цель нынешнего этапа развития ГУАМ – трансформация активного политического диалога в весомые практические результаты. Для углубления многостороннего сотрудничества в рамках ГУАМ необходимо осуществить следующие мероприятия:

оптимизировать и существенно активизировать наработанные в рамках двустороннего сотрудничества экономические проекты;

наладить схемы и механизмы государственного и коммерческого финансирования указанных экономических проектов;

при наличии соответствующей инициативы деловых кругов стран-участниц следует рассмотреть вопрос о создании торгово-промышленной палаты (ТПП) ГУАМ для содействия странам объединения во взаимной торговле, решения проблем инвестиционного сотрудничества, в частности, привлечения инвестиций для реализации общих проектов.

Очевидно, что процесс организационного становления ГУАМ будет продолжительным, его форсирование путем создания множества межгосударственных и надгосударственных органов (по примеру ОЧЭС, СНГ или ЕврАзЭС) едва ли целесообразно. Перспективно для ГУАМ использование опыта не постсоветской административно-бюрократической интеграции, а европейской модели, предполагающей поэтапное создание исполнительных институтов на базе профильных экономических объединений, в зависимости от объема задач, которые нужно решать.

Таблица

**Внешнеторговый оборот Украины со странами ГУАМ
за 2006 год (товары)***

(млн. долл. США)

Страна	Экспорт		Импорт		Товарооборот	
	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.
Украина (общий объем)	34226,32	38367,70	36143,25	45034,49	70369,57	83402,19
(2006/2005, %)		112,1%		124,6%		118,5%
Страны СНГ	10730,29	12665,52	17023,61	20184,88	27753,90	32850,40
Доля в общем объеме	31,35%	33,01%	47,10%	44,82%	39,44%	39,39%
(2006/2005, %)		118,0%		118,6%		118,4%

*По данным Госкомстата Украины.

Страна	Экспорт		Импорт		Товарооборот	
	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.	2005 г.	2006 г.
Азербайджан	290,42	421,97	27,78	41,01	318,20	462,98
Доля в общем объеме	0,85%	1,10%	0,08%	0,09%	0,45%	0,55%
Доля в общем объеме со странами СНГ	2,71%	3,33%	0,16%	0,20%	1,15%	1,4%
(2006/2005, %)		145,3%		147,6%		145,5%
Грузия	199,48	312,39	41,00	72,36	240,48	384,75
Доля в общем объеме	0,58%	0,81%	0,11%	0,16%	0,34%	0,46%
Доля в общем объеме со странами СНГ	1,86%	2,47%	0,24%	0,36%	0,87%	1,17%
(2006/2005, %)		156,6%		176,5%		160,0%
Молдова	678,70	671,23	84,13	122,41	762,83	793,64
Доля в общем объеме	1,98%	1,75%	0,23%	0,27%	1,08%	0,95%
Доля в общем объеме со странами СНГ	6,33%	5,30%	0,49%	0,61%	2,75%	2,42%
(2006/2005, %)		98,9%		145,5%		104,0%

*Євген Дібров,
завідувач відділу Міністерства економіки України*

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН ГУАМ С РФ И ЕС

Сегодня мы наблюдаем очень стремительное развитие глобальных процессов в мире. Эти процессы связаны, прежде всего, с желанием влиятельных геополитических игроков (США, Евросоюза, РФ) получить доступ к энергетическим ресурсам, которые являются базовым элементом функционирования и развития экономики как большинства независимых государств, так и международной экономики в целом.

С целью диверсификации маршрутов доставки энергоресурсов в 1997 году было инициировано создание ГУАМ. В то время предполагалось с помощью ГУАМ восстановить Большой шелковый путь доставки товаров (прежде всего нефти и газа) из стран Кавказа и Азии в Европу.

Со времени создания ГУАМ прошло уже 10 лет, а основная цель его создания до сих пор не реализована.

Реализации провозглашенных планов интеграции между странами ГУАМ и по сей день препятствуют следующие причины:

- доминирование во внешней политике стран ГУАМ вопросов, связанных с наличием территориальных проблем (в Молдове – Приднестровье, в Азербайджане – Нагорный Карабах, в Грузии – Абхазия и Южная Осетия). Вопросы безопасности и целостности стран вытесняют вопросы, связанные с экономической интеграцией и реализацией крупных экономических проектов в рамках ГУАМ;

- закрепление региона как объекта геополитики США, ЕС и РФ, противостояние которых ограничивает самостоятельные действия стран-участниц ГУАМ в сфере реализации долгосрочных стратегий по экономической интеграции;

- усиление конкуренции со стороны других стран, особенно азиатских, производители которых вытесняют нацио-

нальных производителей ГУАМ как с внешних, так и с внутренних рынков самого блока;

- внутривнутриполитическая нестабильность в странах ГУАМ, особенно в Украине, которая не дает возможности сосредоточиться на практических проблемах сотрудничества с другими участниками блока.

В своем выступлении я хочу акцентировать внимание на торгово-экономическом сотрудничестве стран ГУАМ с наиболее важными партнерами, а именно: Российской Федерацией и Европейским Союзом.

Анализ экономического потенциала сотрудничества между странами – членами ГУАМ указывает на значительную зависимость национальных экономик Украины, Азербайджана, Грузии и Молдовы от торговой политики как Российской Федерации, так и Европейского Союза.

В частности, РФ остается сегодня одним из важнейших торговых партнеров стран ГУАМ. По итогам 2006 г., около 20% товарооборота стран ГУАМ формируется через торговлю с РФ (удельный вес РФ в общем товарообороте Украины составил 27,6%). При этом следует отметить, что РФ сегодня применяет в отношении экспортируемых Украиной, Грузией и Молдовой товаров ограничительные меры. Это и антидемпинговые пошлины, и запрет на экспорт товаров продовольственной группы, что наносит ощутимый вред динамике развития национальных экономик стран ГУАМ. В случае отмены этих ограничений удельный вес РФ в товарообороте государств – участников ГУАМ был бы еще более значительным. Например, в 2006 году из-за действия экспортных ограничений Украина потеряла порядка 400 млн. долл.

Стратегической проблемой экономического развития стран ГУАМ (кроме, пожалуй, Азербайджана) является высокая зависимость от импортируемых энергоресурсов, в первую очередь из РФ. При этом общей проблемой стран ГУАМ является высокая энергозатратность промышленности, что сужает возможность производства конкурентоспособной продукции и для внешних, и для внутренних рынков.

Также мы видим, что происходит снижение экономической привлекательности и практических возможностей реализации в ближайшие 5–10 лет широкомасштабных проектов транспортировки энергоносителей из Азии в Европу в рамках ГУАМ. Это, в свою очередь, снижает реальную инвестиционную активность и заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве стран ГУАМ в этой сфере. Таким образом, все большее торговое и энергетическое доминирование РФ «размывает» интеграционный потенциал ГУАМ.

Хочу подчеркнуть, что отношения Украины с Российской Федерацией являются стратегическими. Вместе с этим, реалии сегодняшнего дня диктуют необходимость диверсификации товарных потоков и Украины, и наших партнеров по ГУАМ. Эту проблему можно решить только путем вступления Украины во Всемирную торговую организацию в комплексе с проведением внутренних структурных реформ, которые позволят повысить конкурентоспособность украинских товаров и, таким образом, вывести их на рынки Европейского Союза.

Сегодня экономическое сотрудничество стран ГУАМ с Евросоюзом ограничивается преимущественно торговлей товарами сырьевой группы и характеризуется высоким уровнем открытости внутренних рынков стран ГУАМ для европейских товаров. Европейский Союз, в свою очередь, не спешит открывать для стран ГУАМ свои рынки. Присутствие стран ГУАМ на рынках ЕС ограничивается в основном низко-технологической продукцией. Например, украинский экспорт в ЕС в 2006 году специализировался на черных металлах и изделиях из них, нефти и продуктах ее перегонки, энергетических материалах, рудах, шлаках и золе, дереве и т. п. Основные статьи экспорта Азербайджана в ЕС – нефть, нефтепродукты и продукция растениеводства. Аналогичные тенденции мы наблюдаем в Молдове в Грузии.

Для минимизации указанных выше тенденций блок ГУАМ должен найти свою нишу в международном распределении труда. Для этого необходимо совместно внедрять сбалансированную программу экономической интеграции по

конкретним напрямленням регіонального співробітництва, а іменно: електро- і атомна енергетика, альтернативні і відновлювані джерела енергії, енергозберігаючі технології, транспорт, промисловість, сільське господарство, рекреаційна сфера.

При цьому необхідно розвивати і вектори зовнішньоекономічного співробітництва з ЄС, РФ і Азією. Особливо це стосується євразійського напрямлення, оскільки іменно конкурентне тиснення з боку російських, китайських, корейських, індійських і інших виробників потребує в розвитку стійкої системи співробітництва з вказаними країнами.

Як це зробити? Відповідь на це питання дає концепція економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст». По нашому мненню, реалізація положень вказаного документа дозволить суттєво активізувати економічне співробітництво в рамках ГУАМ на системній основі.

*Борис Парахонський,
завідувач відділу НППМБ*

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ОДЕР– ГУАМ

Актуальним питанням діяльності ОДЕР-ГУАМ сьогодні є налагодження співробітництва з міжнародними організаціями та взаємодія з країнами Європейського континенту в рамках різних регіональних форумів. Так, наприклад ГУАМ, починаючи з 1998 р., співробітничав з ОБСЄ та ООН. Важливою подією в цьому контексті було прийняття Спільного комюніке міністрів закордонних справ країн ГУАМ від 24 травня 2000 р., в якому було підкреслено необхідність зміцнення взаємодії з метою просування спільних інтересів в рамках міжнародних організацій та форумів. Також було підкреслено необхідність просування спільних ініціатив та активного використання спільних заяв від імені ГУАМ.

ОЧЕС. Останні заяви та промови голови Постійного секретаріату ОЧЕС Леонідаса Хрисантопулоса свідчать про вочевидь негативне ставлення ОЧЕС до таких структур, як ОДЕР–ГУАМ та Чорноморський форум за діалог та партнерство (румунська ініціатива). На його думку, лише ОЧЕС є оптимальним засобом для ведення діалогу між країнами регіону та ЄС, до того ж, інші регіональні організації, зокрема ОДЕР–ГУАМ, лише «розмивають» діяльність ОЧЕС. Румунія відразу відреагувала на подібні заяви. Президент країни Т. Басеску зазначив, що ОЧЕС та ГУАМ не можуть повною мірою розв'язати проблеми регіону, тому виникає потреба укладання «чорноморської угоди» в рамках роботи Чорноморського форуму за діалог та партнерство. Країни-учасниці ОДЕР–ГУАМ на заяві Л. Хрисантопулоса жодним чином не відреагували. Одже, казати про можливість налагодження взаємодії між цими двома структурами важко через відсутність чітких передумов для виникнення такого формату співробітництва.

Проте інтереси ОДЕР–ГУАМ та ОЧЕС співпадають у питанні прискореного врегулювання «заморожених» конфліктів в регіоні. Для ОЧЕС на актуальним залишається визначення її ролі в процесі врегулювання з урахуванням інтересів великих геополітичних гравців та зусиль, що було вже докладено з боку міжнародних та регіональних організацій.

Центральноєвропейська ініціатива. Проблемні питання взаємодії ГУАМ з ЦЄІ обговорювали ще у квітні 2003 р. під час візиту генерального директора виконавчого секретаріату ЦЄІ Гарольда Крейда до Києва. Так, під час зустрічі з Прем'єр-міністром України В. Януковичем Г. Крейд рекомендував Україні активізувати співробітництво з ЦЄІ з метою посилення її участі в процесах реформування ЦЄІ. У вітчизняних ЗМІ було поширено інформацію про посилення зацікавленості країн – учасниць ГУАМ у взаємодії з ЦЄІ в сфері електроенергетики, транспорту, протидії нелегальній міграції. Україна розглядає ЦЄІ як істотний та реальний механізм інтеграції в європейський економічний та політичний простір, забезпечення безпеки та стабільності в регіоні.

Україна стала повноправною учасницею ЦЄІ у 1996 р. У зв'язку з цим було створено Міжвідомчу комісію з питань співробітництва України в рамках ЦЄІ. Основними напрямами діяльності, які цікавлять Україну в ЦЄІ, є транспорт, охорона навколишнього середовища, наука і технології, боротьба з організованою злочинністю та тероризмом, проблеми національних меншин та міграції, молодіжний обмін, прикордонна спільна робота. Серед конкретних проектів: допомога регіонам, що постраждали внаслідок аварії на ЧАЕС, створення та транспортного коридору Трієст – Любляна – Будапешт – Київ, модернізація аеронавігаційної служби України, розвиток малого та середнього підприємництва. Україна сподівається на підтримку учасницями ЦЄІ її проекту транспортування каспійської нафти в Європу. Україна розглядає свою участь у ЦЄІ як важливий елемент вдалої реалізації своєї стратегічної мети – гармонічного входження в європейські та євроатлантичні структури.

Відповідно до плану ЦЄІ на 2007-2009 рр., який було затверджено 24 листопада 2006 р. на зустрічі голів урядів країн – учасниць ЦЄІ, передбачено поглиблення взаємодії у сфері реалізації енергетичних проектів. На період дії плану передбачається використання фінансових коштів Трастового фонду ЦЄІ та ЄБРР.

Слід зазначити, що проблема ефективності використання енергії є ключовою для країн – учасниць ЦЄІ, зокрема для країн Балканського регіону, які є найбільш енергомісткими. ЦЄІ має наміри надавати підтримку міжрегіональним проектам, спрямованим на забезпечення постійного (безперебійного) постачання електроенергії шляхом посилення регіональної співпраці з питань покращання використання енергії та інвестування конкретних проектів в енергетичній галузі. Таким чином, Україна та інші країни-учасниці ОДЕР – ГУАМ мають унікальну можливість скористатися цією фінансовою підтримкою, тим більше, що основна мета проекту «Придунайський енерготранспортний міст» полягає в експорті електроенергії на Балкани, тобто цілком відповідає поставленим завданням ЦЄІ на 2007–2009 рр.

У рамках плану на 2007-2009 рр. передбачено також розвиток транс'європейських транспортних коридорів. З цією метою робоча група ЦЄІ з транспорту розробляє стратегію ЦЄІ щодо фінансування транспортних проєктів, яка передбачає залучення коштів ЄБРР, ЄІВ (Європейського інвестиційного банку), МВФ, Світового банку та банків регіонального розвитку. Фінансове забезпечення технічної підтримки бере на себе Трастовий фонд ЦЄІ. Особливу увагу планується приділити тим проєктам, які спрямовані на розвиток інфраструктури, зокрема портів. У цьому контексті вбачається актуальним розглянути можливості залучення ЦЄІ до повномасштабної реалізації проєкту «Одеса – Броди – Плоцьк». Зокрема, доцільно дослідити інвестиційні можливості ЦЄІ щодо збільшення потужностей нафтотерміналу в м. Одесі.

Головною метою у співробітництві з питань боротьби з організованою злочинністю є заснування постійних механізмів обміну інформацією. В перспективі можлива також взаємодія між ОДЕР-ГУАМ та ЦЄІ з питань боротьби з фінансовими злочинами, зокрема незаконним використанням кредитних карток та відмиванням грошей. В цьому контексті важливого є активізація співпраці робочої групи ОДЕР-ГУАМ з питань боротьби з тероризмом, організованою злочинністю та поширенням наркотиків та робочої групи ЦЄІ з питань боротьби з організованою злочинністю. Ще одним важливим питанням майбутньої взаємодії двох організацій може стати боротьба з незаконною міграцією.

ЦЄІ й далі забезпечує розвиток транскордонного та між-регіонального співробітництва в регіонах Східної та Південно-Східної Європи. Очікується, що в перспективі саме налагодження системи міжрегіональної взаємодії сприятиме створенню клімату стабільності та безпеки в регіоні ЦЄІ. Для країн – учасниць ОДЕР-ГУАМ важливим є взаємодія з ЦЄІ у сфері розвитку євро регіонів.

Співробітництво з ЄС. Необхідність співпрацювати з ЄС задекларували президенти чотирьох країн – учасниць ОДЕР-ГУАМ під час Київського саміту 23 травня 2006 р. Нині для

ЄС важлива взаємодія не тільки з окремими країнами Чорноморського регіону, а й з регіональними організаціями Чорноморського простору. Під регіональними організаціями мають на увазі ті регіональні структури, які співпрацюють з ЄС в економічній, політичній та сфері безпеки, а також у реалізації конкретних проектів міжрегіонального значення. Це – ОЧЕС, СДВ, Чорноморський форум за діалог та партнерство та ОДЕР–ГУАМ. У контексті проблеми, що розглядається, доцільно розкрити можливі напрями взаємодії у форматі ОДЕР–ГУАМ – ЄС, а також визначити фінансові інструменти, які доцільно використовувати в процесі реалізації економічних, екологічних та енергетичних проектів ОДЕР–ГУАМ.

Незважаючи на те, що Європейська комісія забезпечує фінансову підтримку діяльності різних регіональних структур Чорноморського простору шляхом використання різних фінансових інструментів, більшість проектів національного, регіонального та міжрегіонального рівнів фінансується за програмою TACIS. Так, на регіональні програми та проекти в рамках транскордонного співробітництва протягом 2000–2006 рр. TACIS було виділено 659,4 млн. євро (щорічно 94,2 млн. євро). Більша частка фінансування проектів для країн Східної Європи була пов'язана з процесом так званого чорноморського співробітництва або мала певне відношення до цього процесу.

Країни ОДЕР-ГУАМ є учасницями Чорноморської програми Інструмент європейської політики сусідства (2007-2013). На її реалізацію виділяється 17,1 млн. євро. Окрім країн ОДЕР-ГУАМ до цієї програми виключено Вірменію, Болгарію, Грецію, Румунію, Росію та Туреччину. Метою програми є підтримка транскордонного співробітництва в Чорноморському регіоні. Серед основних завдань – формування єдиного економічного та соціального простору Чорноморського регіону, своєчасне реагування на виклики та загрози в регіоні, забезпечення безпеки кордонів та налагодження контактів між мешканцями прикордонних регіонів.

За планами ЄС, транс'європейський шлях буде прокладено через Україну, яка морем поєднає Європу з країнами

Південного Кавказу і, таким чином, зв'яже Європу з Каспійським регіоном. Також на довгострокову перспективу планується подовжити цю магістраль до Центральної Азії.

Програма INOGATE з питань надання технічної підтримки розрахована на багато років, і фінансується в рамках TACIS, в якій беруть участь передусім країни пострадянського простору. INOGATE є невід'ємною складовою програм, які фінансує ЄС, та спрямовані на підтримку розвитку нової енергоінфраструктури шляхом надання цільового технічного сприяння. Головна мета INOGATE – покращити безпеку енергопостачання шляхом сприяння регіональному інтегруванню нафто- та газопроводів та підтримки транспортних шляхів і в рамках регіону країн-учасниць програми INOGATE, і в рамках простору ЄС.

Позиція ЄС полягає у тому, що посилення регіонального співробітництва не має на увазі безпосередню участь ЄС у врегулюванні конфліктів, але розвиток співробітництва сприятиме генерації більшої взаємної довіри і, таким чином, усуненню певних перешкод, які стоять на шляху врегулювання.

Попри таку обмеженість політики ЄС щодо врегулювання конфліктів у Чорноморському регіоні в рамках документа від 11 квітня цього року, Європейська комісія вважає, що Євросоюз повинен посилити свою роль через політичне залучення до врегулювання конфліктів у Придністров'ї, Абхазії, Південній Осетії та Нагорному Карабаху шляхом проведення моніторингу за процесами врегулювання та за безпекою кордонів. ЄС вважає за доцільне надавати допомогу у проведенні економічних реформ, покращанні системи державного управління, участі громадськості, а також у просуванні заходів зі зміцнення довіри та діалогу між сторонами конфліктів.

Зацікавленість ЄС у врегулюванні конфліктів у Чорноморському регіоні впливає з бажання європейських країн забезпечити потік енергоносіїв з Каспію та Середньої Азії, а також безпеку торгових комунікацій у рамках проекту ТРАСЕКА (Новий шовковий шлях). Для вирішення цих питань має бути налагоджена ефективна взаємодія Віртуального

центру ОДЕР–ГУАМ з боротьби з організованою міжнародною злочинністю з відповідними компетентними структурами ЄС.

- У перспективі можна виокремити такі можливі напрями взаємодії ОДЕР–ГУАМ та ЄС:

- розвиток інфраструктури, включаючи транспорт, енергетику та телекомунікації;

- торгівля, включаючи транскордонне співробітництво та створення сприятливих умов для інвестування;

- захист навколишнього середовища та сталий розвиток;

- співробітництво у боротьбі з організованою злочинністю та забезпечення допомоги у разі виникнення надзвичайних ситуацій;

- співробітництво щодо врегулювання конфліктів в регіоні;

- співробітництво з питань миробудівництва;

- соціальна сфера;

- наука та технології.

Україні, враховуючи позиції інших країн – учасниць, доцільно розробити проект стратегії загального розвитку ОДЕР–ГУАМ, у якому, окрім питань економічного та енергетичного співробітництва, визначити основні завдання щодо безпеки взаємодії у політичній сфері та шляхи їх реалізації, а також пріоритетні напрями співпраці ОДЕР–ГУАМ з міжнародними та регіональними організаціями, зокрема ЄС, ЦЕІ та ОЧЕС.

На найближчу перспективу доцільним є вироблення рекомендацій щодо вдосконалення законодавства країн-учасниць ОДЕР–ГУАМ з метою посилення боротьби з тероризмом, включаючи імплементацію основних положень відповідних міжнародних конвенцій та документів ЄС у законодавство країн ОДЕР–ГУАМ. Важливим є також розроблення та прийняття нормативного акта ОДЕР–ГУАМ щодо боротьби з міжнародним тероризмом у Чорноморському регіоні (це може бути конвенція країн ОДЕР–ГУАМ з боротьби з міжнародним тероризмом у Чорноморському регіоні).

Здійснення запропонованих заходів та ініціювання їх проведення Україною сприяло б розвитку системи безпеки

у Чорноморському регіоні, що, в свою чергу, стимулюватиме розвиток регіональної системи економічного співробітництва та підвищить імідж України у регіоні. Створення налагодженої системи співробітництва ОДЕР–ГУАМ та ЄС, ОДЕР–ГУАМ та ЦЄІ, ОДЕР–ГУАМ та ОЧЕС у політичній, економічній, енергетичній та сфері безпеки сприятиме перетворенню Чорноморського регіону на зону миру, стабільності й процвітання.

*Геннадій Миронюк,
генеральний директор Міжнародного інституту
безпеки та якості харчових продуктів*

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ XXI ВЕКА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПИЩЕВОЙ ПРОДУКЦИИ

Одной из чрезвычайно перспективных категорий потребительских товаров с точки зрения взаимного обмена в рамках ГУАМ являются пищевые продукты. Грузинские вина и минеральная вода, азербайджанские соковые концентраты и морские деликатесы, молдавские вина и коньяки, украинские мясомолочные продукты, кондитерские изделия и алкогольные напитки – далеко не исчерпывающий список товаров, хорошо известных потребителям четырех стран.

Однако пищевая продукция и ее поставки чувствительны к двум угрозам – ненамеренному опасному для здоровья загрязнению при производстве и сбыте (food hazards/food safety) и злонамеренным действиям по всей пищевой цепочке (bioterrorism/agroterrorism/food security). И то, и другое представляет опасность для населения и страны изготовления, и страны реализации, а также может оказать крайне негативное влияние на международную торговлю.

Проблемы безопасности пищевой продукции в целом довольно успешно решаются в каждой из стран ГУАМ. Приняты новые законы, требующие обеспечения безопасности пищевой продукции при помощи международно признанной концеп-

ции управления на основе принципов ХАССП (от англ. НАССР – Hazard Analysis and Critical Control Points), началось внедрение ХАССП на предприятиях.

Биотерроризм – проблема относительно новая, тем не менее, она быстро пересекла границы отдельных стран и выросла до масштабов глобализованного мира. И хотя сейчас ее оценивают как маловероятную, но возможную, скорость ее роста настолько велика, а проблемы, которые она затрагивает, настолько сложны и трудно управляемы, что научная мысль, политические инициативы, законодательная деятельность и практическая подготовка не успевают дать адекватный ответ.

Перечень угроз, которые можно отнести к биотерроризму, неопределенно широк: он может включать и терроризм с использованием биологического оружия в традиционном его понимании, и злонамеренные воздействия на генном уровне (так называемый генный терроризм), и создание и распространение синтетических живых форм, сконструированных болезней и т. д. Однако следует отметить, что преимущественное большинство террористических группировок осуществляют теракты, рассчитанные на максимальный зрелищный эффект, который способствует достижению определенной цели. В этом контексте применение, например, генного оружия практически полностью лишено элементов шоу, поскольку последствия такой атаки могут проявиться только во втором, третьем, четвертом поколении.

Учитывая факторы вероятности, легкости осуществления и потенциальной масштабности поражения, наиболее существенной из биотеррористических угроз является угроза агротерроризма. В этом случае речь идет о патогенных микроорганизмах и их токсинах, а также об отравляющих химических веществах в качестве возбудителей/причин заболеваний и поражений, и о пищевых продуктах и сырьевых материалах в качестве инструментов заражения/отравления населения через пищевую цепочку. Термин «агротерроризм» также хорошо коррелирует с принятой в мире концепцией

непрерывности пищевой цепочки «от поля к столу» или «от фермы к вилке».

Повторимся, угроза, о которой мы ведем речь, сегодня весьма гипотетична, однако «болезнь легче предупредить, чем лечить». Незря проекте новой концепции национальной безопасности Украины биотерроризм упоминается как одна из угроз национальной безопасности. Однако в целом в Украине (как и в странах – партнерах по ГУАМ) исследования и работы в этом направлении ограничены и не комплексны. Отсутствует также общая политика в значительно более знакомом и менее противоречивом вопросе – безопасности пищевых продуктов, в частности создании единых унифицированных современных подходов к ее обеспечению и оценке.

В целом, по нашему мнению, созрела необходимость создания в рамках ГУАМ единой интеллектуально-практической инфраструктуры защиты пищевой цепочки, которая включала бы в себя общие взгляды на проблему, достаточное взаимопонимание для сотрудничества, единые концепции и подходы, общую терминологию и общин инструменты – научные, нормативно-правовые, экономические, дипломатические, военные. Основы такой инфраструктуры могли бы быть описаны в единой концепции стран ГУАМ относительно безопасности пищевых продуктов и пищевой цепочки.

Аркадій Сухоруков,
завідувач відділу НІПМБ;
Володимир Григоренко,
головний консультант НІПМБ

ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ В ОДЕР-ГУАМ

Економічну інтеграцію України в рамках пострадянського простору слід розглядати як невід’ємний елемент загальної інтеграційної моделі України. Незважаючи на наявність розвинутої законодавчої бази, простір СНД визначається слабкою консолідацією, співробітництво розвивається переважно на двосторонній основі. Останнім часом відбувається фрагментація економічного простору СНД. У 1997 р. підписано угоду про заснування ГУУАМ, 2000 р. – сформовано ЄврАзЕС, 2003 р. – ЄСР. Порівняння макроекономічних показників цих об’єднань наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Частка субрегіональних об’єднань у показниках СНД

(у відсотках)

Субрегіональні об’єднання	Населення		ВВП		Виробництво продукції				Експорт		ПП	
					Промисловість		Сільське господарство					
	2004	2006	2004	2006	2004	2006	2004	2006	2004	2006	2004	2006
ЄСР	78,0	77,9	88,5	94,0	93,8	94,1	92,4	93,0	94,1	96,5	88,7	89,6
ЄВРАЗЕС*	64,9	65,2	79,0	80,6	81,8	80,5	73,0	73,7	84,0	79,6	84,3	81,9
ГУАМ	22,7	22,7	10,6	10,8	8,1	8,4	14,1	14,1	14,3	20,1	14,4	17,5

* Не враховуючи Узбекистан.

Диференціація макроекономічних показників країн всередині цих об’єднань стає чинником гальмування економічної інтеграції в межах СНД (табл. 2). За основними макроеконо-

мічними показниками Україна поступається середнім значенням цих показників по СНД, ЄврАзЕС та ЄЄП.

Таблиця 2

**Диференціація показників країн СНД
розрахунку на одну особу у 2005 р.***

(дол. США)

Рейтинг**	Країна, група країн	ВВП, ПКС	Виробництво с/г продукції	Виробництво промислової продукції	Інвестиції в основний капітал	ПП	Експорт
3	СНД	8234,5	295,9	1609,7	932,3	1209,1	712,3
1	ЄЄП	9813,4	346,2	2013,0	1137,5	1482,7	822,4
2	ЄврАзЕС	8949,4	340,7	1990,7	1129,3	1413,6	785,4
4	ГУАМ	6309,0	183,1	593,3	354,0	637,3	543,0

*Розраховано за даними Комітету статистики СНД, World bank, IMF, UNCTAD.

**Авторська рейтингова оцінка.

Наймогутнішим за економічним потенціалом серед інших регіональних об'єднань в рамках СНД – ЄЄП.

ГУАМ для України є також пріоритетним інтеграційним об'єднанням, яке дасть можливість реалізувати транзитний потенціал та залучити ПП в економіку України, що приведе до зниження її рівня енергоємності і забезпечення умов для можливої диверсифікації імпорту енергоресурсів.

Торговельно-економічне співробітництво в межах ГУАМ має важливе значення для економіки України, яка компенсує на цьому просторі втрати на інших векторах. Якщо взяти до уваги значне позитивне сальдо у торгівлі з країнами ГУАМ, яке становить 1169,7 млн. дол. США, за загального від'ємного сальдо 6666,7 млн. дол. США, то здобутки України можуть бути істотнішими.

До країн ГУАМ у 2006 р. було спрямовано 3,7% експорту українських товарів, що більше на 0,3 процентного пункту, ніж у 2005 р. (табл. 3).

Таблиця 3

Географічна структура зовнішньої торгівлі України по основним інтеграційним угрупованням світу*, %

Країни	Експорт		Імпорт		ЗТО	
	2005 р.	2006 р.	2005 р.	2006 р.	2005 р.	2006 р.
СНД	31,3	33,0	47,1	44,8	39,4	39,4
ЄврАзЕС	27,1	28,6	39,3	36,5	33,3	32,9
ЄС-25	26,8	28,3	32,8	34,7	29,9	31,8
ЄЕП	24,5	25,7	38,1	33,4	31,5	29,9
НАФТА	3,4	4,0	2,2	2,2	2,8	3,0
ГУАМ	3,4	3,7	0,4	0,5	1,9	2,0
АСЕАН	3,4	1,7	1,1	1,0	2,2	1,3
ПСН**	0,7	0,8	1,2	0,9	1,0	0,9

* Розраховано за даними Держкомстату України. – http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/zd/ztt/ztt_u/ztt1206.htm

**ПСН – Південноамериканське співтовариство націй (відбулось об'єднання МЕРКОСУР з країнами Антського пакту).

Частка ГУАМ в загальному обсязі товарообігу України останніми роками загалом мала стійку тенденцію до зростання і збільшилася з 2001 р. до 2006 р. з 1,4% до 2%, а у вартісному вираженні зросла більш ніж утричі.

У загальних обсягах експорту України частка ГУАМ також неухильно зростала і досягла максимуму 2006 р. – 3,7%. Зростання експорту до країн ГУАМ пояснюється частковою втратою українськими експортерами азійського, європейського ринків збуту.

Аналізуючи питому вагу країн ГУАМ в імпорті України, можна констатувати, що цей показник зменшився на 0,1% у 2006 р. порівняно з 2001 р. (табл. 4).

Таблиця 4

**Динаміка зовнішньої торгівлі товарами України
з країнами ГУАМ у 2001–2006 рр.***

Показник	2001 р.	2002 р.	2003 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.
Товарообіг, <i>млн дол. США</i>	32040	34934	46087	61663	70428	83402,1
У т. ч. з ГУАМ	440,2	541,5	836,4	1119	1322,5	1641,3
Експорт, <i>млн дол. США</i>	16265	17957	23067	32666	34287	38367,7
У т. ч. з ГУАМ	356,5	464,1	731	1023,6	1169,5	1405,5
Імпорт, <i>млн дол. США</i>	15775	16977	23020	28997	36141	45034,4
У т.ч. з ГУАМ	83,7	77,4	105,4	95,4	153	235,8
Сальдо, <i>млн дол. США</i>	489,6	980,3	46,7	3669,3	-1854	-6666,7
У т. ч. з ГУАМ	272,8	386,7	625,6	928,2	1016,5	1169,7

*Розраховано за даними держкомстату України. –

http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2006/zd/ztt/ztt_u/ztt1206.htm

ПІІ у країнах з транзитивною економікою відіграють значну роль у розв'язанні проблеми технічного й технологічного відставання. На тлі незначних внутрішніх інвестицій в усіх країнах ГУАМ також спостерігається слабкий приплив ПІІ (табл. 5). Об'єднання країн для реалізації спільних проєктів може привести до додаткових надходжень ПІІ в економіку країн ГУАМ з боку ТНК. Так, потенційно привабливою для іноземних інвесторів є інфраструктура (залізниця, порти та ін.). Довжина залізниць України становить понад 22 тис. км. За цим показником країна посідає 11-те місце у світі та 4-те в Європі. Залізниця забезпечує 85% вантажообігу й 50% пасажирообороту країни. Вітчизняні морські термінали (20 торговельних і 3 рибних порти) здатні обробляти понад 164 млн. тонн вантажів щорічно. Завдяки вигідному географічному розташуванню морські порти України здатні забезпечити торговельні зв'язки з більш ніж 80 країнами світу.

Таблиця 5

**Накопичені ПІІ в економіці країн ГУАМ
станом на 1 січня 2006 р.***

Країна	Накопичені ПІІ, млн. дол. США	Експорт ПІІ, млн. дол. США	Накопичені ПІІ на одну особу, дол. США	Експорт ПІІ на одну особу, дол. США	Накопичені ПІІ, у відсотках до ВВП
Азербайджан	13876	3686	1671,8	444,1	110,5
Грузія	2320	–	539,5	–	36,3
Молдова	1129	28	289,5	7,2	37,9
Україна	17209	466	365,4	9,9	21,1
ГУАМ, усього	34534	4180	542,9	65,7	33,3

* Розраховано за даними Міжнародного валютного фонду. - (<http://www.imf.org>) та Юнктад (<http://stats.unctad.org/FDI/>).

Економіка країн ГУАМ позначається незначним накопиченням ПІІ. Інвестиції в економіку країн ГУАМ переважно надходять від власних коштів підприємств та за рахунок бюджетних коштів. Лише в Грузії та Азербайджані переважають іноземні інвестиції, що доводить слабкість національних виробників та відсутність внутрішніх заощаджень. Галузевий аналіз надходжень ПІІ засвідчив, що інвестиції переважно спрямовані у невиробничий сектор, лише в Україні та Азербайджані ПІІ сконцентровано у промисловості.

Отже, ГУАМ – перспективне інтеграційне об'єднання, яке спроможне реалізувати потенціал всіх країн-членів у багатьох галузях економіки. Участь України у цьому об'єднанні сприятиме надходженню додаткових ПІІ, зменшенню негативного сальдо торговельного балансу, зростанню зовнішньої торгівлі послугами, диверсифікації постачань енергоресурсів, поліпшенню соціально-економічного становища населення та сприятиме формуванню позитивного іміджу вітчизняних товарів на світовому ринку.

*Валерій Кузьменко,
державний експерт НІПМБ*

РОЛЬ КООПЕРАЦІЇ В ЕКОНОМІЧНОМУ СПІВРОБІТНИЦТВІ КРАЇН ГУАМ

Ще в липні 2002 р. було підписано угоду про створення зони вільної торгівлі серед країн ГУАМ, що не протиставляли себе Росії чи СНД, де спроба створення такої зони була зроблена ще 15 років тому. Але саме через РФ, яка тримає свою промисловість на дешевих енергоносіях, її не існує дотепер. Зрозуміло, спільні проекти країн ГУАМ тією чи тією мірою конкурували з інтересами РФ. Головний аспект такої конкуренції полягав у спробах Росії контролювати систему транспортування нафти і газу до Європи – всупереч інтересам інших держав, включаючи азійських власників енергоносіїв – Казахстан, Туркменістан, Узбекистан. З другого боку, привабливість ГУАМ визначається рівноправним і взаємовигідним характером відносин, можливістю колективного представництва національних інтересів країн регіону, співзвучністю цілей ГУАМ з демократичними принципами, що декларують європейські та євроатлантичні структури.

Як регіональна структура ГУАМ може стати ефективним партнером Польщі і країн Балтії, які у 1997 р. зробили першу спробу створити Балтійсько-Чорноморський альянс (за участю України, Польщі, Латвії, Литви й Естонії). На тлі очевидної деградації СНД і послаблення впливу РФ цей проект може стати новою формою взаємодії між колишніми радянськими республіками і країнами Східної Європи. Невипадково президенти Польщі, Румунії і країн Балтії виявляють цікавість до ГУАМ.

Об'єктивних причин для економічної інтеграції між членами об'єднання, враховуючи їхню спеціалізацію в міжнародному поділі праці, нині немає. Так, на сьогодні для кожної з країн ГУАМ торговельні зв'язки з іншими членами об'єднання не є пріоритетними. Так, два роки тому статистичні дані свідчили, що частка ГУУАМ у загальному обсязі

зовнішньої торгівлі України товарами становила лише 2,16%, у тому числі з експорту – 2,53%, з імпорту – 1,77%. Тоді як для України частка РФ у товарообігу становила 40%, з Грузією тільки 0,2%. Усім країнам ГУАМ певною мірою властива сировинна модель розвитку (в Україні вона сконцентрована на випуску металургійних напівфабрикатів), що не сприяє поглибленню процесу економічної інтеграції. За середнім індексом розвитку людського потенціалу (ІРЛП) ГУАМ перебуває на рівні Мальдівських островів (89-те місце), а за рівнем середньодушового ВВП (145-те місце) – за Гондурасом і Гайаною.

Однак після зміни влади в Грузії й в Україні ГУАМ почала відроджуватися.

По-перше, нині підвищилися шанси на часткове втілення ідеї транспортування енергоносіїв через країни ГУАМ до Європи. Річ у тому, що в останні роки в західних фірмах дещо зросла довіра до Азербайджану як до потенційно стабільного перспективного постачальника енергоносіїв. Це пов'язано зі швидким будівництвом нафтопроводу Баку-Тбілісі-Джейхан, з підтвердженням запасів палива в азербайджанській частині Каспію, та зі зниженням ризиків щодо неврегульованого статусу Каспійського моря. У зв'язку з цим збільшилися і надії Баку, а також Тбілісі на західні інвестиції в нову гілку нафтопроводу від Баку до портів на чорноморському узбережжі Грузії. У свою чергу, Україна вже домовилася з Польщею про повернення потоку нафти трубопроводом Одеса-Броди в прямому напрямку (третій рік трубопровід накачують російською нафтою на півночі – реверсному напрямку). У свою чергу Польща близька до створення консорціуму інвесторів, які добудують трубопровід до балтійського узбережжя, причому про намір брати участь у цьому консорціумі оголосила навіть російська ТНК-БП, що використовує зараз реверсний напрям.

Однак, на наш погляд, важливішим чинником у можливому розвитку ГУАМ може стати геополітична зацікавленість Європи і США в поступовому підключенні цієї частини пострадянського простору до європейських інтеграційних

процесів. Грузія й Україна, однією з головних цілей яких є якнайшвидша інтеграція до західних структур, намагаються скористатися такою зацікавленістю Заходу, водночас постати перед ними головними провідниками «кольорових революцій» на території СНД. Керівництво Молдови також вважає, що найнадійніший спосіб для зміцнення свого становища – проголошення прозахідної орієнтації.

Позиція Азербайджану не така однозначна. Зрозуміло, що Азербайджан зацікавлений у збільшенні експорту своїх енергоносіїв, особливо шляхом, альтернативним російському нафтопроводу, яким значна частина азербайджанської нафти йде до Новоросійська. На початку 2007 року у відповідь на підвищення цін на газ для Азербайджану РФ отримала адекватне рішення Азербайджану про припинення постачання нафти цим нафтопроводом. Однак ця республіка вкрай насторожено ставиться до проголошуваних у Тбілісі й Києві гасел розширення «демократичного простору» в СНД, оскільки вони є загрозою і для режиму в Баку. Через це Узбекистан вийшов з ГУУАМ.

Сім років тому НІПМБ РНБО України разом з Фондом Фрідріха Еберта у липні 2000 р. в Ялті провів 2-гу міжнародну конференцію «ГУУАМ: Проблеми і перспективи розвитку транспортно-комунікаційних коридорів». За рік до цього у червні 1999 р. до організації ГУАМ увійшов Узбекистан, і вона отримала назву ГУУАМ. Через два роки Ташкент призупинив участь, а на початку травня 2005 р. заявив про вихід з організації. Президент Узбекистану Іслам Карімов пояснив це незгодою щодо зміни первинних цілей організації: «Останнім часом акцентують на ідеологічній і військово-політичній складових співробітництва». Утім деякі експерти вважають, що Ташкент насторожили озвучені на кишинівському саміті ГУАМ заклики до створення Чорноморсько-Балтійської дуги демократії й стабільності, і водночас – демократизації Білорусі, яка не відповідає поки цій дузі.

Доказом того, що ГУАМ найближчим часом має намір розширитися, стала заява тодішнього міністра закордонних справ

України Бориса Тарасюка про те, що з погляду України ГУАМ є міжнародним союзом, і ввійти до нього зможуть не тільки колишні радянські республіки, а й країни поза пострадянським простором. Саме у зв'язку з цим на кишинівській форум, 22 квітня 2005 р., до столиці Молдови було запрошено лідерів Польщі, Румунії, Литви, Болгарії. Тим часом запрошення на саміт представників Польщі і Румунії пояснюють вдячністю, за те, що поляки намагаються допомогти Києву на шляху до вступу до НАТО і ЄС, а Бухарест лобіює у цих структурах інтереси Кишинева. Водночас і Варшава, і Бухарест зацікавлені в розширенні і подальшому успішному функціонуванні ГУАМ. Подібний інтерес пояснюють насамперед тим, що розширення цього союзу дає можливість відсунути «санітарну зону» від рубезів Польщі і Румунії всередину пострадянського простору. А це свідчить про те, що за розширення складу ГУАМ і Польща, і Румунія, яку 2007 р. теж прийнято до ЄС, автоматично втрачають статус прикордонних територій, що за багатьма параметрами накладає певні умовності на взаємини РФ з цими державами, а також країни Євросоюзу з прикордонними з РФ країнами.

Таким чином, вихід Узбекистану з ГУУАМ не вплине суттєво на її подальший розвиток. Перспективи цієї організації безпосередньо визначають рішення її самітів, а не Узбекистану. Ще кишинівська зустріч 2005 р. продемонструвала збіг позицій лідерів чотирьох держав щодо перспектив організації. Тому казати про якусь кризу цього регіонального об'єднання нераціонально.

Після виходу з ГУУАМ Узбекистану офіційний Київ почав переговори щодо залучення можливих нових членів або партнерів до організації. Ще 2005 р., після другого засідання Парламентської асамблеї ГУАМ у Ялті, тодішній голова Верховної Ради України Володимир Литвин заявляв, що до ГУАМ можуть приєднатися такі країни, як РФ, Казахстан, Туреччина, Вірменія й інші, розташовані у Чорноморсько-Каспійському регіоні.

Так, наприклад, Україна запропонувала Туреччині стати постійним спостерігачем у ГУАМ. За повідомленням прес-

служби Президента України, ще 7 червня 2006 р. таку пропозицію Ющенко зробив. Нещодавно, напередодні Бакинського саміту Президент України знову закликав інші держави до приєднання.

Поки такого приєднання не відбулося, і з економічного погляду ГУАМ – співтовариство, що залишається не дуже затребуване. Про це свідчить хоча б те, що виділені американцями ще минулого століття на конкретні економічні програми близько 40 млн. дол. США гуамівці так і не освоїли. Незначне економічне співробітництво демонструють і дані товарообігу: частка Грузії й Азербайджану позаторік становила не більш ніж 2% від загального обсягу молдовського експорту й імпорту. Значнішою виявилася частка України – 6,57% молдовського експорту і 24,6% імпорту. Для порівняння: у РФ, з якою Молдова традиційно має позитивне сальдо торговельного балансу, ці показники, відповідно, становили 35,8% і 12,9%.

До речі, у 2007 р. саме у РФ вийшла друком книга російських дослідників Р. Григор'єва і М. Саліхова «ГУАМ: через п'ятнадцять років: зрушення в економіці Грузії, України, Азербайджану та Молдови», в якій зроблено спробу підсумувати соціально-економічний розвиток за 15 років усіх 15 пострадянських країн, причому, за оригінальною класифікацією. Більшість з них, включаючи три країни ГУАМ, за винятком Азербайджану, отримали назву «міграційні», останній разом з Казахстаном і Туркменістаном віднесено до ресурсних країн, три країни Балтії – «сервісні», і тільки Білорусь разом з РФ віднесено до промислових. Частина регіонів України також належить до промислової моделі розвитку, а РФ віднесено, окрім цієї, ще й до ресурсної моделі. Справді, саме ресурси, і насамперед енергоносії, визначають нині розвиток РФ, хоча у країні є програми та прогнози інноваційного розвитку 2050 р.

У книжці наведено дані Статистичного комітету СНД, МВФ: 2006 р. господарства України й Грузії не досягли навіть 60% рівня їхнього ВВП 1990 р., а економіка Молдови – 50% її ВВП 1990 р. Українська статистика свідчить про дещо кращу

динаміку ВВП України, який, тим не менш, не досяг рівня 1990 р. Винятком серед країн ГУАМ є Азербайджан, який 2006 р. отримав 127,8% свого ВВП 1990 р., незначно поступаючись лідеру економічної динаміки пострадянських країн – Естонії. Причому ривок економіка Азербайджану зробила саме 2006 р., оскільки 2005 р. її ВВП становив 101,2% від рівня 1990 р. Очевидно, різке зростання світових цін на нафту додало високої динаміки азербайджанській економіці. Враховуючи, що Азербайджан головуватиме в ГУАМ після України, це теж можна віднести до певних позитивів у розвитку цієї організації.

Після спаду економіки України 1994 р. (обсяги промислового виробництва скоротилися за рік на третину), основною причиною якого була невважена монетарна політика боротьби з гіперінфляцією попиту, та тривалої стагнації, тільки 1999 р. почалася стабілізація. У четвертому кварталі 1999 р. спостерігалось навіть зростання обсягів українського господарства, яке триває й нині, але вийти хоча б на докризовий період 1990 р. не вдалося. Одним із основних напрямів нормалізації виробничих процесів стало налагодження у ньому коопераційних зв'язків між підприємствами, у тому числі розташованими на території колишніх союзних республік СРСР. Саме кооперація підприємств різних країн Західної Європи була двигуном європейської економічної інтеграції другої половини ХХ століття. Водночас, за оцінками російських експертів, зробленими у першій половині 1990-х років, тільки розрив коопераційних зв'язків між підприємствами на пострадянському просторі обумовив близько 50% загально-економічного спаду. За часи СРСР в Україні за замкненим технологічним циклом вироблялося близько 30% загального обсягу промислової продукції, а 70% її обсягу залежали від коопераційних поставок з колишніх союзних республік. Тому з розпадом СРСР і, як наслідок – розривом коопераційних зв'язків між підприємствами країн СНД, виробництво багатьох видів продукції, у тому числі і оборонного призначення, стало неможливе. Водночас, за умов побудови

самодостатніх ринкових економік в кожній з країн СНД, коли принцип економічної доцільності набув пріоритету під час прийняття на мікрорівні будь-яких рішень, стало зрозуміло, що серед розірваних коопераційних зв'язків між підприємствами колишніх республік були нераціональні зв'язки, відновлення яких за нових умов недоцільне, і зв'язки, реставрація яких доцільна, але вже на нових економічних засадах, враховуючи наявний досвід інтернаціоналізації та глобалізації світової економіки.

Для створення сприятливих умов відновлення раціональних старих та налагодження нових коопераційних зв'язків між країнами СНД ще 23 грудня 1993 р. в Ашхабаді було укладено Угоду про загальні умови та механізм підтримки розвитку виробничої кооперації підприємств та галузей держав – учасниць СНД. Угоду підписали всі країни СНД, її положення формально почали застосовувати на пострадянському просторі з 15 квітня 1994 р., відповідно до рішення про її тимчасове застосування. Але процес ратифікації угоди тривав три роки. Азербайджан останнім надіслав повідомлення про прийняття його парламентом відповідного закону, підписаного колишнім президентом Гейдаром Алієвим лише 18 грудня 1996 р. Україна здала ратифікаційну грамоту п'ятою, приблизно за тиждень після РФ. Їх було депоновано, відповідно, 1 та 12 вересня 1995 р., і саме з цього часу угода набула чинності в РФ та Україні.

З початку осені 1995 р. до кінця весни 1996 р. в Кабінеті Міністрів України відбувалися регулярні розширені наради з кооперації, в яких брали участь не тільки керівники міністерств та відомств, а й делеговані підприємствами найактивніші учасники коопераційного руху. В Україні він справді міг стати тим двигуном, що вивів би економіку з глибокої кризи ще на початку другої половини 1990-х років.

Тим паче, що вперше найбільш глибоке наукове обґрунтування зробив український економіст Михайло Туган-Барановський у фундаментальній праці «Соціальні основи кооперації», що з'явилася у Росії в 1916 р. Його учень – Микола

Кондратьєв, який вже за часів НЕПу відкрив великі цикли кон'юнктури, у 1923 р. написав: «Роботи Михайла Івановича з питань кооперації, безсумнівно, необхідно визнати видатними, одними з кращих не тільки в Росії». Про це свідчить інтерес до фундаментальної праці Туган-Барановського у різних країнах світу. Після першого видання 1916 р. ця праця перевидавалася двічі – 1918 р. та 1919 р., у 1919 році перекладена польською, після смерті Туган-Барановського, вже у 1923 р., витримала ще одне перевидання. Цікаво, що її було перекладено німецькою мовою в перший рік НЕПу – 1921-й, а згодом – на іврит і видано у Тель-Авіві 1937 року. У СРСР цю видатну працю українського вченого була перевидано тільки наприкінці «перебудови» – 1989 р. На жаль, масовий кооперативний рух в епоху перебудови значною мірою породжений тіньовою економікою, що бажала легалізуватися, на тривалий час дискредитував саму ідею кооперації. Тому це перевидання праці майже не помітила наукова спільнота СРСР. До речі, видання українською мовою не було до цього часу, хоча у перший рік незалежності Туган-Барановський був членом уряду Центральної Ради України – першим міністром фінансів, а 1918 р., незадовго до смерті, з іншим генієм – Володимиром Вернадським створив Національну академію наук.

Співвітчизники видатного вченого можуть пишатися, що кооперативний рух, який у різних країнах світу мав багато ідеологів та керівників, в жодній з них не висунув свого видатного економіста-теоретика, який відійшов би від гучних гасел, що супроводжують такий масовий рух, і дав змістовний, аргументований аналіз досягнутого і перспектив. Те, що зробив Туган-Барановський у теорії кооперації, свого роду прорив до нової галузі економічної науки, що дуже тісно пов'язана з практикою розвитку господарств України та Росії. Але цей прорив було здійснено як результат усієї попередньої роботи, оскільки дослідження кооперації як самобутньої форми господарювання багато у чому було підсумком теоретичних роздумів Туган-Барановського, чому свідчить значний інтерес до них в усьому світі сьогодні.

В Україні координацію коопераційних зв'язків, що регулювалися на рівні урядів країн СНД ашгабатською угодою, було згорнуто, коли влітку 1996 р. ліквідували відділи кооперації у Кабінеті Міністрів та Міністерстві економіки, а також Центр реконструкції та розвитку економіки при Кабінеті Міністрів України, що безпосередньо налагоджував раціональні коопераційні зв'язки експортоспроможних та імпортозамінювальних українських підприємств з іншими державами пострадянського простору. І, відповідно, так звану кооперацію було переведено до режиму корупційних схем «ручного управління».

Якби хтось сьогодні полічив витрати, необхідні для того, щоб повернути вектор розвитку на рекооперацію українського виробництва з підприємствами інших країн СНД, то, мабуть, ця цифра значно перевищила б зовнішній борг України, (понад 10 млрд. доларів США), що став однією з найвагоміших загроз її економічній безпеці упродовж багатьох років. До речі, нагромаджувався цей борг саме через ті гроші від МВФ, СБ, ЄБРР, які виробництво України з його підприємствами не отримало. Таким чином, ще до того, як на черговому саміті Співдружності вкотре було запропоновано створити зону вільної торгівлі (ЗВТ) країн СНД, в Україні було не тільки згаяно час, а й завдано її економіці значних втрат, компенсувати які практично неможливо.

Розширення бізнесових контактів українських та грузинських підприємців привело до суттєвого зростання кількості спільних підприємств, яких вже на початку цього тисячоліття було понад 300. На машинобудівні підприємства Грузії останнім часом істотно зросли обсяги постачання з України чорних металів, а також продукції машинобудування та хімічної промисловості. На металургійні та машинобудівні підприємства України також зросло зустрічне коопераційне постачання продукції гірничодобувної промисловості та чорної металургії. Тут ми маємо приклади вертикальної інтеграції підприємств України та Грузії, тобто кооперування підприємств двох країн за взаємодоповнювальними технологіями.

Встановлено прями зв'язки горизонтальної кооперації між металургійними підприємствами України та грузинськими АТ «Чиатурмарганець» та АТ «Зестафонський феросплавний завод». До них додалися підприємства, спеціалізовані на продовольчій продукції, оскільки створено СП з виробництва рибної промисловості та у сфері АПК. Перспективне також співробітництво підприємств АПК України та Молдови. Ці країни мають спільні інтереси і на Дунаї, в районі потужного морського порту Рені, який поки простояє через наслідки війни на теренах колишньої Югославії. До речі, саме югослави побудували цей потужний порт на замовлення СРСР.

Перспективна кооперація підприємств України та Азербайджану. П'ять років тому в Баку відбувся бізнес-форум за участю представників урядів і ділових кіл Азербайджану й України, де обговорювали питання зміцнення торговельно-економічних відносин між Україною й Азербайджаном, після чого азербайджанський уряд переключив частину місцевих виробників зернових на виробництво бавовни, щоб, відповідно, збільшити закупівлю українського зерна. Українська сторона підкреслила, що зацікавлена брати участь у будівництві в Азербайджані заводів з виробництва спирту, цукру та ін. Окрім того, реалізовано контракт з будівництва українською стороною суден для Каспійського морського пароплавства. Українці й далі беруть участь у тендерах на будівництво суден для Грузії. Окрім цього, є можливість для відновлення коопераційних зв'язків з нафтопереробними та нафтохімічними заводами Азербайджану провідного в Україні підприємства – майже монополіста у колишньому СРСР у галузі нафтогазового та нафтохімічного машинобудування. Йдеться про АТ «СМНВО ім. Фрунзе», що має найсучаснішу та розвинуту технологічну базу. Є в Сумській області АТ «Кролівецький арматурний завод», що випускає промислову трубопровідну арматуру для газу, нафти та інших агресивних рідин. За рахунок їхньої продукції можна було б налагодити відносини з найпотужнішими нафтодобувними та нафтопереробними азербайджанськими компаніями, включаючи ті, що транспортують нафту та нафтопродукти.

Але кооперація посилюється не тільки між об'єднанням країн ГУАМ, ініціатива створення якого належить Україні. На пострадянському просторі майже одночасно з ним створено об'єднання країн ЄврАзЕС, провідна роль у якому належить РФ. Однак ця структура нова тільки за назвою, оскільки певний час у складі тих само країн вона існувала як Митний Союз, функціонально не маючи не тільки митного союзу (тобто політики єдиних митних тарифів щодо третіх країн), а й зони вільної торгівлі (ЗВТ), що скасовує митні обмеження на території об'єднання п'яти держав. Оскільки РФ блокувала створення ЗВТ на території СНД, то країни ГУАМ вирішили створити її на своїй території. Налагодженню коопераційних зв'язків між країнами двох об'єднань країн СНД, ніхто не заперечував. І це стосується, насамперед, двох найбільших країн СНД – РФ та України, що посідають провідні місця, відповідно, у ЄврАзЕС та ГУАМ.

*Тетяна Стародуб,
головний консультант НІПМБ*

ПОШУКИ ОПТИМАЛЬНИХ ШЛЯХІВ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМНИХ ПИТАНЬ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В РАМКАХ ОДЕР–ГУАМ

Чорноморсько-Каспійський регіон посідає особливе місце у зовнішній політиці нашої держави, безпосередня близькість та геополітичне розташування якого створюють передумови для зміцнення взаємовигідного співробітництва. Перетин стратегічно важливих транспортних маршрутів, ключове значення каспійських запасів вуглеводневої сировини – основа стратегічних інтересів України до присутності в цьому регіоні.

Проведення Україною ефективної регіональної політики, безсумнівно, сприятиме підвищенню її іміджу на міжнародній арені та розв'язанню проблем, пов'язаних з диверсифікацією

енергоносіїв. У цій площині потрібно розглянути проблемні питання підвищення ефективності співпраці в економічній сфері України з країнами Чорноморського регіону в рамках ОДЕР–ГУАМ, які постають через, відсутність послідовної зовнішньої політики держави, що справляє негативний вплив на імідж України як прогнозованого партнера. Тут навіть не йдеться про негативний вплив на реалізацію політики, спрямованої на утвердження регіонального лідерства України.

Отже, Україна від самого початку була зацікавлена в інституціоналізації ГУАМ. 23 травня 2006 р. у Києві відбувся черговий саміт, на якому було утворено Організацію за демократію та економічний розвиток – ГУАМ. Саміт зосередився на питаннях врегулювання конфліктів, зміцнення міжнародної та регіональної безпеки, створення спільного простору безпеки, конфліктів, неефективності СНД та подальшої доцільності перебування в цій організації, необхідності зміцнення економічної взаємодії, зокрема завершення формування зони вільної торгівлі в межах митних кордонів країн-членів. Подальший розвиток отримало співробітництво у форматі ГУАМ – США, яке спрямовуватиметься на врегулювання регіональних конфліктів та забезпечення безпеки транспортування каспійських та центральноазійських енергоносіїв, зокрема через Чорноморський регіон. На тлі цілковитого несприйняття РФ діяльності ГУАМ, яке розглядають як санітарний кордон з РФ, США посилили співпрацю і з організацією, і з окремими її членами.

Стан реалізації рішень Київського саміту ГУАМ обговорили під час чергового засідання Ради національних координаторів (РНК) Організації за демократію та економічний розвиток 14–15 вересня 2006 р. РНК констатувала зростаючий інтерес з боку інших держав і міжнародних організацій до діяльності ГУАМ, а також високо оцінила рівень співробітництва США щодо реалізації проектів Рамкової програми ГУАМ – США у сфері торгівлі та транспортування, а також співробітництва у боротьбі з тероризмом та організованою злочинністю, проте вагомих результатів щодо реалізації рішень Київського саміту не було.

Основною перешкодою на шляху реалізації рішень Київського саміту щодо перетворення ГУАМ на повноцінну міжнародну організацію є затримка з боку України та Молдови процесу ратифікації статуту ОДЕР-ГУАМ. Відомо, що статут ратифікували лише парламент Грузії (25 липня 2006 р.) та парламент Азербайджану (22 грудня 2006 р.).

Щодо Молдови то, за інформацією, представленою на веб-сайті парламенту країни, проект закону з ратифікації статуту підготовлено у вересні 2006 року, проте він перебуває ще на розгляді у профільному комітеті. На обговорення проект закону ще не було представлено. У цьому контексті доцільно зазначити, що останнім часом Молдова гальмує реалізацію будь-яких проектів у рамках ОДЕР-ГУАМ. Основна причина – співробітництво з країнами Чорноморського регіону не є головним зовнішньополітичним напрямом Республіки Молдова. Про це свідчить зміст концепції зовнішньої політики Республіки Молдова, проект концепції національної безпеки Молдови, заяви вищих посадових осіб та висвітлення зовнішньополітичних подій у ЗМІ. Відповідно до концепції, пріоритетний напрям – європейська інтеграція та активізація участі Молдови у регіональних ініціативах, об'єднаннях та проектах Південно-Східної Європи. Співробітництво з Україною розглядається як пріоритет лише в межах двостороннього формату. У проекті концепції національної безпеки Молдови не йдеться про взаємодію Молдови з країнами Чорноморського регіону в рамках ГУАМ. Згадується лише про політику ЄС та НАТО в Чорноморському регіоні, місце Молдови в цій політиці, а також взаємодію Молдови з країнами регіону в рамках ОЧЕС.

Зміст останніх заяв президента Молдови В. Вороніна свідчить про низький рівень зацікавленості Молдови в реалізації проектів економічного та енергетичного спрямування в Чорноморському регіоні, зокрема в межах об'єднання ГУАМ, що пов'язано передусім з активізацією балканського напрямку зовнішньої політики Молдови та зростанням інтересу Молдови до інтеграційних процесів у Південно-Східній Європі. Молдова офіційно відмовилася від претензій на регіональне

лідерство в Чорноморському регіоні та не є рушійною силою розвитку ОДЕР–ГУАМ.

Небажання Молдови підтримати економічний проект «Придунайський енерготранспортний міст» свідчить насамперед про необізнаність молдовської сторони щодо проекту. Так, незнання щодо значущості проекту для розв'язання проблем енергозабезпечення, передусім Молдови, і вже потім решти країн регіону та перспектив для зміцнення енергетичної безпеки країн регіону призвело до таких обдуманих зовнішньополітичних кроків Молдови, як відмова від участі в реалізації вищезазначеного проекту та гальмування процесу ратифікації статуту. Подібні кроки з боку Молдови суперечать її зовнішньополітичному курсу стосовно ГУАМ. Так, раніше Молдова заявляла про доцільність її участі в ГУАМ лише за умови реалізації конкретних економічних проектів в рамках цього об'єднання з метою розв'язання проблеми транспортування нафти та газу, а також зміцнення енергонезалежності країн регіону. А за ситуації, коли ГУАМ може реалізувати конкретний економічний проект, Молдова не підтримує його реалізацію. По-перше, це свідчить про непослідовність у зовнішній політиці Молдови, по-друге, про небажання Молдови витрачати час і кошти на проект, мету та значення якого вона не може досягнути через небажання розібратися у його технічних аспектах. По-третє, у Молдови зовсім інші пріоритети: останні зовнішньополітичні події свідчать лише про активізацію двох напрямів: інтеграцію Молдови в ЄС та залучення ЄС до врегулювання придністровського конфлікту й співробітництво з країнами Південно-Східної Європи.

Тісна взаємодія з країнами Балканського регіону свідчить про бажання Молдови бути інтегрованою до спільноти успішніших країн, аніж держави Чорномор'я. Беручи участь в економічних та політичних проектах Південно-Східної Європи, Молдова хоче бути ближчою до ЄС. Молдова чудово розуміє, що балканські країни мають перспективи членства в Євросоюзі, а європейська політика сусідства не передбачає такої можливості. Отже, Молдова прагне стати невід'ємним елементом

загальної системи співробітництва у Південно-Східній Європі. Тому бере участь у всіх регіональних ініціативах, що є у Чорноморському регіоні, проте позиціонує себе як південна східноєвропейська країна, а не чорноморська. Процесу ствердження Молдови як південно-східноєвропейської держави сприяє Румунія. Завдяки зовнішньополітичним зусиллям Румунії Молдова стала членом пакту стабільності для Південно-Східної Європи та бере участь в Ініціативі зі співробітництва у Південно-Східній Європі.

Значний недолік молдовської дипломатії – їй невідома кінцева мета проекту «Придунайський енерготранспортний міст» – експорт електроенергії на Балкани. Таким чином, участь Молдови у реалізації проекту зміцнила б реалізацію балканського вектора зовнішньої політики країни, що, в результаті, підвищило б імідж Молдови у регіоні Південно-Східної Європи.

Наразі завдання української сторони полягає в доведенні до керівництва Молдови значущості проекту і для країн Чорноморського регіону, і для Балкан. Це дасть можливість Молдові виявити себе під час реалізації проекту. У разі подальшого небажання Молдови брати участь у проекті необхідно винести його за рамки роботи ОДЕР–ГУАМ та запропонувати цей проект країнам Балканського регіону в межах роботи окремих інтеграційних структур Південно-Східної Європи чи всього ОЧЕС, членами якої є також держави Чорноморського регіону і Балкан.

Щодо України, то рішення Верховної Ради направити на доопрацювання законопроект № 0034 «Про ратифікацію Статуту Організації за демократію та економічний розвиток – ГУАМ» свідчить про небажання зайвий раз загострювати відносини з РФ. Не виключають, що ратифікацію документа відкладено до остаточного розв'язання газових проблем з РФ.

Отже, рішення прийняті на саміті ОДЕР–ГУАМ 19 червня в Баку, матимуть декларативний характер, і жодних зобов'язань держави-учасниці на себе не беруть.

Важливо зазначити, що ратифікація статуту економічно та з погляду безпеки вигідна для України. Це дасть можливість розширити потенціал як транзитної держави, диверсифікувати джерела енергопостачання. В рамках ОДЕР-ГУАМ проводитимуться спільні заходи зі зміцнення безпеки усіх транспортних коридорів, газо- та нафтопроводів, які транспортують каспійську та середньоазійську нафту та газ.

Ратифікація статуту ОДЕР-ГУАМ – перший крок до енергетичної незалежності країн Чорноморського регіону від РФ. Для країн Каспійського регіону басейн Чорного моря – реальна можливість зменшити свою залежність від транзитних послуг РФ. Монопольна позиція РФ у транспортуванні енергоресурсів дає можливість їй диктувати умови під час переговорів з країнами Каспійського регіону, впливаючи одночасно на їхню енергетичну політику. Зацікавлена зберегти свій нинішній статус, РФ намагається не допустити реалізації жодних ініціатив, що йдуть від країн Каспійського регіону. Інакше, її можливості істотно зменшаться, а за середньоазійські енергоресурси доведеться платити більше. Яскравий приклад збереження РФ свого впливу – її позиція щодо будівництва транскаспійського газопроводу. Під час обговорення перспектив цього газопроводу, що має прокласти маршрут в обхід РФ, російські дипломати обґрунтовували неприйнятність підводного маршруту з погляду екології і наплягали, щоб проект був узгоджений всіма каспійськими державами. Тому заблокувати вихід країн Каспію до Чорного моря – завдання, що відповідає національним інтересам РФ.

Чорноморський регіон – стратегічна територія й для України. Він відкриває можливості для нових енергетичних транзитних шляхів, які, безумовно, потрібні Україні для зміцнення своєї енергетичної, а відтак, національної безпеки. Значна частка енергетичних проектів, запланованих в Чорноморському регіоні, пролягатиме через українську територію, що підвищує її стратегічну важливість для Європейського Союзу як споживача енергоресурсів і країн-постачальників. Окрім того, будучи залучена до енергетичних проектів,

Україна може успішно реалізувати політику власної диверсифікації, купуючи без посередників газ – з Туркменистану чи Ірану, і нафту – з Казахстану чи Азербайджану.

Перший енергетичний проект Чорноморського регіону, за який відповідає Україна, – нафтопровід Одеса-Броди. Його важливість визнана і в стратегічних документах Європейського Союзу («Зелена книга», березень 2006 року), і в країнах Каспійського регіону (Казахстан, Азербайджан), і в Україні. Незважаючи на розбіжності у багатьох політичних питаннях, необхідність аверсного запуску Одеси-Броди публічно підтвердили і Президент України Віктор Ющенко, і Прем'єр-міністр Віктор Янукович. Важливо, щоб цей проект, нарешті, перейшов зі стадії «очікування» (добудова нафтопроводу на польській території, запуск каспійської нафти) до транспортування енергоресурсів на територію Польщі. Від успіху цієї першої української ініціативи залежить залучення України до інших енергетичних проектів Чорноморського регіону.

Через загрози, які постануть зі створенням нових енергетичних маршрутів у Чорноморському регіоні, РФ намагатиметься зберегти тут свою присутність і контроль. Це єдина можливість утримати монопольні позиції постачальника енергоресурсів до Європи, реалізуючи стратегічну політику «енергетичної імперії». Інструментами, що застосовує Росія для реалізації власних інтересів, є збереження контролю над Чорноморським узбережжям, а також реалізація власних енергетичних проектів на території Чорноморського басейну (проект нафтопроводу Бургас-Александрополіс). Зберігаючи вплив у Чорноморському регіоні, РФ тим самим робить його недосяжним для остаточного закріплення там інтересів США й Європейського Союзу. Разом з тим, позиція Росії в Чорноморському регіоні має, швидше, оборонний і пасивний характер, аніж наступальний – практично всі країни регіону стримано ставляться до російських стратегічних ініціатив і не поспішають посідати категоричну проросійську позицію в міжнародній політиці.

З часом, коли питання енергетичної безпеки і диверсифікації набуватиме більшої ваги, активність кожного з гравців Чорноморського регіону зростатиме. Зацікавлені в широкій мережі енергетичних маршрутів США і ЄС у майбутньому можуть стати союзниками у багатьох проектах – і газових, і нафтових. Значну роль відіграватимуть країни Каспійського регіону, особливо Азербайджан, Казахстан, Грузія. Не виключено, що через деякий час почнуть реалізовувати відразу кілька проектів нафто- і газопостачання – спільних американських і європейських коштів для цього буде достатньо. На тлі зростання активності західних держав посилюватиметься діяльність Російської Федерації. Намагаючись зберегти свої переваги, Росія залучатиме всі можливі інструменти та механізми.

На жаль, казати про спільні енергетичну стратегію та бачення безпеки ОДЕР–ГУАМ до ратифікації статуту ОДЕР–ГУАМ Україною та Молдовою немає сенсу. Постає питання доцільності такої структури, якщо вона не спроможна виконати своє основне завдання – забезпечити диверсифікацію постачання енергоносіїв та безпеку функціонування трубопроводів. Звідси і недоцільність реалізації окремих енергетичних проектів в межах такої структури, як ОДЕР–ГУАМ. Якщо провідні європейські фінансові інституції і бажали б профінансувати окремий енергетичний проект у рамках ОДЕР–ГУАМ, то з якою організацією їм слід укладати контракт? ОДЕР–ГУАМ не є повноцінною міжнародною організацією. Аби вона такою стала, потрібен деякий час на підписання угоди про співробітництво ОДЕР–ГУАМ з ЄС, де чітко було б визначено процедуру участі ЄС у співфінансуванні міжрегіональних проектів, ініційованих країнами ОДЕР–ГУАМ. Отже, реалізація такого економічного проекту ГУАМ, як «Придунайський енерготранспортний міст», в рамках функціонування ОДЕР–ГУАМ нині виявляється просто неможливою. Однак є вірогідність реалізації цього проекту в межах ОЧЕС. Адже в рамках цієї структури є необхідні механізми для реалізації подібних міжрегіональних проектів. Тим паче, що ЄС зацікавлений у зміцненні співпраці з ОЧЕС, особливо

щодо реалізації енергетичних проєктів. Саме про це йдеться у стратегічному документі ЄС «Чорноморське співробітництво – нова ініціатива для співробітництва в регіоні» (Black Sea Synergy – a new regional cooperation initiative), який 11 квітня 2007 р. запропонувала Європейська комісія на розгляд Ради міністрів ЄС та Європарламенту для ухвалення у червні 2007 року. У цьому контексті слід зазначити, що в документі йдеться про наміри ЄС активізувати взаємодію з ОЧЕС та в рамках Чорноморського форуму за діалог та партнерство, про співробітництво з ОДЕР–ГУАМ не згадується. Невже румунська ініціатива «Чорноморський форум за діалог та партнерство» відіграє значнішу роль в регіоні у процесі налагодження взаємодії, ніж ГУАМ чи СДВ? З цього приводу МЗС України коментує так: прикро, що в документі ЄС «Чорноморська синергія» жодної згадки про ОДЕР-ГУАМ немає.

Таким чином, незважаючи на те, що Україна ініціювала економічний проєкт «Придунайський енерготранспортний міст» саме в рамках ГУАМ у 2005 році під час консультативної зустрічі секретарів рад безпеки країн-учасниць тоді ще ГУУАМ (16 квітня 2005 р.), наша держава може ініціювати розгляд цього проєкту в рамках роботи ОЧЕС, яка, безсумнівно, погодилася б на реалізацію цього проєкту. Звичайно, обговорення та затвердження стратегії реалізації, плану виконання робіт тощо потребуватиме деякого часу. Проте це робочі процедури, через які мають пройти всі проєкти економічного, енергетичного чи будь-якого іншого спрямування. Є ще одна перевага. ОЧЕС має значний досвід щодо співфінансування проєктів з іншими провідними міжнародними та європейськими інституціями. Отже, це забезпечить безперервне фінансування проєкту та гарантуватиме незалежність процесу реалізації проєкту від фінансових труднощів окремих країн-учасниць проєкту.

З другого боку, Україна може спробувати підвищити рівень ефективності міжрегіональних проєктів, застосовуючи досвід ЄС, та залучаючи до імплементації цього процесу провідні європейські фінансові інституції. З цією метою доцільно

створити спеціальну структуру (міністерство чи управління), яка координувала б регіональну політику в Україні та забезпечувала реалізацію міжрегіональних проектів. Створення українсько-європейського фонду реалізації економічного проекту «Придунайський енерготранспортний міст» остаточно вирішило б питання фінансового забезпечення реалізації проекту.

Під час реалізації регіональних проектів Україні та іншим країнам регіону доцільно звернути увагу на зростаючу зацікавленість Японії процесами, що відбуваються в Балтійсько-Чорноморсько-Каспійському регіоні. Посилена увага Японії до Балтійсько-Чорноморсько-Каспійського регіону пояснюється кардинальними змінами у зовнішній політиці цієї держави, що спрямовані на утвердження Японії як впливового геополітичного гравця в регіоні – від Каспійського до Чорного та Балтійського морів. Яскравим підтвердженням цього є зміни у зовнішньополітичних документах та рукописах Японії стосовно країн вищезазначеного регіону. На особливу увагу в цьому контексті заслуговує виступ міністра закордонних справ Таро Асо на семінарі Інституту міжнародних питань Японії «Арка свободи і процвітання – розширення горизонтів зовнішньої політики Японії» (30 листопада 2006 року).

Зі змісту виступу бачимо, які конкретні зовнішньополітичні завдання, що їх висуває Японія на найближчу перспективу щодо країн Балтійсько-Чорноморсько-Каспійського регіону. Однак в контексті співпраці під час реалізації регіональних проектів нас цікавить поглиблення співпраці з ОДЕР–ГУАМ та СДВ з метою забезпечення стабільності (економічної і політичної) в країнах цих регіональних об'єднань шляхом збільшення кількості японських дипломатичних представництв та дипломатів, а також активізації участі Японії в регіональних проектах економічного та енергетичного спрямування. З огляду на аналіз офіційних зовнішньополітичних документів Японії, а також заяви вищих посадових осіб, японська зовнішньополітична еліта розробляє нову стратегію розвитку відносин з країнами Чорноморсько-Каспійського регіону, основна мета якої – зміцнення відносин з цими

країнами в межах регіональних структур, діяльність яких спрямована на відродження Великого шовкового шляху. Стратегія містить три основні елементи: розвиток політичного діалогу, зміцнення економічного співробітництва та взаємодії в енергетичній галузі, зокрема, активізація участі Японії у врегулюванні конфліктів та підтримка миру у Чорноморсько-Каспійському регіоні. Отже, Японія має наміри поглибити співробітництво з країнами Балтійсько-Чорноморсько-Каспійського регіону в межах різних регіональних структур, зокрема, ОДЕР–ГУАМ, участь у реалізації окремих енергетичних проєктів ОДЕР–ГУАМ шляхом фінансового сприяння. Наразі Японія очікує від країн цієї регіональної структури конкретних пропозицій щодо необхідності фінансування енергетичних та транспортно-комунікаційних проєктів. З другого боку, японське керівництво останнім часом зацікавлене у взаємодії з питань безпеки у рамках ОДЕР–ГУАМ та працює над визначенням ролі Японії в урегулюванні «заморожених» конфліктів на просторі країн ОДЕР–ГУАМ. Проте фінансове сприяння країнам ОДЕР–ГУАМ з метою реалізації енергетичних проєктів може залишитися лише наміром, якщо остаточно не буде завершено процес перетворення ОДЕР–ГУАМ на повноцінну міжнародну організацію. Японія звикла мати справу з прогнозованим партнером. Таким чином, лише після того, як ОДЕР–ГУАМ стане повноцінною організацією, Японія зможе укласти низку контрактів, основна мета яких – фінансове забезпечення енергетичних регіональних проєктів, зокрема ключового економічного проєкту «Придунайський енерготранспортний міст». Лише тоді доцільно запропонувати Японії конкретний формат взаємодії, зокрема, надати статусу асоційованого члена в рамках ОДЕР–ГУАМ шляхом укладання угоди про асоційоване членство з метою участі Японії в реалізації енергетичних проєктів ОДЕР–ГУАМ. Україні доцільно прискорити процес просування власних регіональних проєктів за фінансової підтримки Японії (прискорення пов'язане з прагненням Румунії скористатися цією підтримкою для реалізації своїх проєктів),

зокрема економічного проекту «Придунайський енерготранспортний міст».

Якщо становлення ОДЕР–ГУАМ не відбудеться, Японія розглядає ОЧЕС як структуру, з якою можна налагодити взаємодію в енергетичній та транспортній галузях. Японія зацікавлена в інвестуванні транспортних проектів у межах ОЧЕС, зокрема, готова надати пільгові кредити на будівництво автошляху завдовжки близько семи тисяч кілометрів навколо Чорного моря, який з'єднає Туреччину, Грузію, РФ, Україну, Молдову, Румунію та Болгарію. Країни регіону сподівалися на допомогу ЄС, проте останній особливого зацікавлення щодо часткового фінансування проекту не виявив. Наразі постає необхідність розробити конкретні пропозиції в межах ОЧЕС щодо можливого часткового фінансування Японією енергетичних та транспортно-комунікаційних проектів, які були ініційовані країнами-членами цієї регіональної структури.

У контексті посилення процесів економічної взаємодії в межах ОЧЕС Україні необхідно активно домагатися реалізації конкретних спільних проектів у галузі енергетики і транспорту, акцентувати на реалізації економічного проекту «Придунайський енерготранспортний міст».

Висновки. Значний вплив внутрішньополітичної ситуації на здійснення зовнішньополітичних цілей України ставить під загрозу реалізацію ключових завдань нової зовнішньої регіональної політики держави. Україна, на жаль, вже не є головним рушієм розвитку ОДЕР–ГУАМ, адже через нератифікацію статуту вона гальмує процес становлення ОДЕР–ГУАМ як повноцінної міжнародної організації. Незважаючи на те, що наша держава готова замінити російських миротворців у зоні конфліктів, запропонувала альтернативний варіант розв'язання придністровського конфлікту та сконцентрувала навколо себе вісь держав, які прагнуть тісної взаємодії з НАТО та ЄС, казати про ефективну реалізацію її зовнішньої регіональної політики зарано. Відсутність законодавчого забезпечення зовнішньої регіональної політики, неузгодженість призводять непослідовної зовнішньої політики загалом,

і, як наслідок, до України не ставляться як до прогнозованого та передбачуваного партнера. Це дає підстави казати про нефективне зовнішньополітичне забезпечення регіональної політики України та віддаленість перспектив регіонального лідерства нашої держави. Без системної, послідовної, стратегічно обґрунтованої політики в ширшому Чорноморському регіоні неможливо вирішити найголовніше для України завдання – диверсифікації джерел енергопостачання і створення надійної системи енергетичної безпеки України. І це завдання потребує нагального вирішення незалежно від того, яка наразі склалась внутрішньополітична ситуація в країні.

*Сергій Давиденко,
старший консультант Національного інституту
стратегічних досліджень*

ПЕРСПЕКТИВИ ПОГЛИБЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ГУАМ

Економічне співробітництво між країнами – членами ГУАМ протягом 2006 р. та першої половини 2007 р. не мало якісної динаміки зростання, незважаючи на відсутність формальних перешкод для взаємної торгівлі та інвестицій. Основними ознаками економічної співпраці між країнами стали:

- повільність динаміки товарної торгівлі та обмеженість внутрішньоблокової торгівлі, на яку припадає менше 5% загального експорту країн-членів;
- вузькість спеціалізації взаємної торгівлі, що пов'язано із значною різницею у структурі промисловості, сільського господарства, інституційного середовища та споживчих пріоритетах в країнах-учасниках ГУАМ (див. рис.);
- низький рівень внутрішньогалузевої торгівлі. За підсумками 2006 р. на внутрішньогалузеву торгівлю України

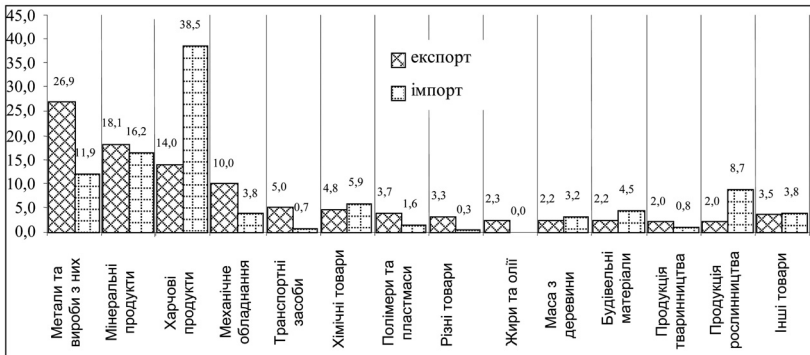


Рис. Структура експорту та імпорту товарів України з країнами ГУАМ у 2006 р., %

з країнами ГУАМ припадає: з Азербайджаном – лише 4,8% товарообороту; Молдовою – 8,6%, а з Грузією – менше 2,5%. Така незначна внутрішньогалузева торгівля обмежує можливості та стимули до поглиблення коопераційних зв'язків між країнами;

- практично відсутня інвестиційна складова економічного співробітництва, особливо з боку України – найпотужнішого економічного партнера. Станом на 1 квітня 2007 р. обсяги інвестицій з України в ГУАМ становлять лише 5,5 млн. дол., що майже у 7 разів менше за обсяги інвестицій, вкладених Азербайджаном, Грузією та Молдовою в Україну. Без зростання інвестиційних потоків країнам буде важко інтенсивно забезпечити модернізацію власних виробничих потужностей та виробництво конкурентоспроможної продукції і, як наслідок, докласти спільних зусиль для утвердження на ринках третіх країн;

- низька активність у наданні зовнішньоекономічних послуг між країнами ГУАМ. Зокрема, у структурі українського експорту послуг на країни ГУАМ припадає менше 2%, а частка імпортованих Україною послуг з країн ГУАМ має стійку тенденцію до зниження. Відсутність значної практики надання послуг підкреслює слабкість напрацьованого

потенціалу реалізації транзитних коридорів через країни ГУАМ;

- повільність розв'язання проблем енергетичної незалежності (за винятком Азербайджану) та зниження енергомісткості продукції, висока енерговитратність виробництва якої обмежує конкурентоспроможність продукції і на зовнішніх, і на внутрішніх ринках.

Загалом, низька якість та динаміка зовнішньоекономічного співробітництва значною мірою зумовлюється відсутністю цілеспрямованих економічних стратегій розвитку країн у контексті міжрегіональних інтеграційних процесів. Чому перешкоджають виклики системного, глобального характеру, до яких на сьогодні належать:

- закріплення регіону як об'єкта геополітики США, ЄС та РФ, жорстке протистояння яких обмежує самостійні дії країн-учасниць ГУАМ у реалізації довгострокових стратегій зовнішньої регіональної політики;

- збереження внутрішньополітичної нестабільності в країнах, особливо в Україні, що може закріпити економічну нестабільність і повільність соціально-економічних реформ;

- загострення територіальних проблем, що зберігатиме домінування в зовнішній політиці питань безпеки та цілісності країн, а не потенційні економічні проекти в рамках ГУАМ;

- посилення конкуренції з боку інших країн, особливо РФ та країн Азії, виробники яких витісняють національних виробників ГУАМ і з власних та інших зовнішніх ринків, і з внутрішніх ринків самого блоку.

А тому для посилення економічної складової інтеграції в рамках ГУАМ потрібно розробити й запропонувати концепцію та стратегію економічного співробітництва, в основу якої має бути покладено конкретизовані національні інтереси країн-учасників.

Концептуальним завданням є збалансування стратегічних та локальних сфер співробітництва, що дозволило б сконцентрувати зусилля на відповідних економічних проектах у тих секторах, де країни мають досить сформовану базу –

у сільському господарстві та харчовій промисловості, рекреаційній сфері, електроенергетиці та транспорті. А одним із базових індикаторів, що відображатиме реальні зрушення в напрямі поглиблення економічного співробітництва, має слугувати рівень вкладних прямих та портфельних інвестицій. Практичною метою розширення економічного співробітництва на наступні 3–5 років має стати в першу чергу, істотне зростання обсягів спільного інвестування а також нарощування частки внутрішньої торгівлі до рівня 6–8% від загального товарообороту країн ГУАМ.

Ефективній реалізації економічного потенціалу співробітництва країн в рамках ГУАМ сприятиме реалізація низки заходів вже у короткостроковій перспективі, зокрема:

- забезпечення, в першу чергу з боку України, зростання обсягів бюджетного фінансування для реалізації інформаційних, організаційних та інших проектів розширення інституціоналізації та покращання геополітичного іміджу блоку ГУАМ;
- розширення інформаційної підтримки інвестиційних проектів на теренах країн ГУАМ з метою активнішої участі українських компаній в інвестуванні економік країн учасниць блоку;
- нарощування співробітництва з Молдовою та Грузією в електро- та атомній енергетиці з метою збереження присутності на їхніх ринках електроенергії та спільного розвитку альтернативних енергетичних проектів;
- розробка і реалізація програми модернізації транспортної інфраструктури з метою підвищення стандартів транзитних коридорів, що пролягають через Україну та пов'язані з транзитними коридорами інших членів ГУАМ;
- ініціювання спільних проектів за участю держави в розробці сучасних технологій в сільському господарстві та переробці сільгоспсировини, в першу чергу рослинництві та харчовій промисловості, і на двосторонній основі: Україна-Молдова та Україна-Грузія, і на багатосторонній: Україна-Молдова-Грузія;

- пропозиція щодо спільних проєктів з удосконалення рекреаційної сфери та розвитку туристичної інфраструктури з метою підвищення її привабливості і для національних, і для іноземних туристів. Перспективним напрямом може стати діловий туризм, що поєднує відпочинок та здійснення бізнесу в країнах ГУАМ;

- активізація здійснення спільних локальних екологічних проєктів в акваторії Чорного моря, а також в басейнах Дністра та Дунаю, реалізація яких матиме не лише економічний, а й соціальний ефект.

Ольга Маслова,

головний спеціаліст Міністерства економіки України

СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП И ПРЕДПОСЫЛКИ ДАЛЬНЕЙШЕГО СТАНОВЛЕНИЯ ГУАМ

Интересен ГУАМ, прежде всего, тем, что эта организация является альтернативной, это – первая форма кооперации на постсоветском пространстве, которая возникла в достаточной степени демократически, без единой доминирующей силы. Во всяком случае, существует возможность сбалансировать интересы всех ее участников.

Основными целями сотрудничества государств-участников ГУАМ в рамках организации является: содействие социально-экономическому развитию государств-участников ГУАМ, укрепление и расширение торгово-экономических связей, развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры, а также сотрудничество в других сферах, включая общую борьбу с международным терроризмом, организованной преступностью и наркобизнесом.

В институциональном становлении ГУАМ прошла несколько этапов.

I. Консультативный форум ГУАМ.

Был основан 10 октября 1997 года в рамках саммита Совета Европы в г. Страсбурге.

II. Объединение ГУАМ.

Было основано 7 июня 2001 г. с подписанием Ялтинской хартии ГУУАМ в рамках саммита глав государств.

III. Организация за демократию и экономическое развитие – ГУАМ.

Создана 23 мая 2006 г. на Киевском саммите ГУАМ, в ходе которого главы государств подписали устав организации.

Сегодня, структура организации включает в себя совет и секретариат. Совет является основным органом организации. Он проводит свою работу на уровнях глав государств (саммит), министров иностранных дел, национальных координаторов и постоянных представителей.

В соответствии с решениями саммита ГУАМ в мае 2006 года в Киеве создается постоянно действующий секретариат организации, возглавляемый генеральным секретарем. До создания секретариата его функции исполняет Информационный офис ГУАМ в Киеве. В 2004 году учреждена Парламентская ассамблея ГУАМ, в состав которой входит три комитета: политический, торгово-экономический, по вопросам науки, культуры и образования.

В рамках ГУАМ с целью осуществления отраслевого сотрудничества действуют межведомственные органы координации в виде рабочих групп:

- рабочая группа по транспорту;
- рабочая группа по экономике и торговле;
- рабочая группа по энергетике;
- рабочая группа по вопросам информационных технологий;
- рабочая группа по туризму;
- рабочая группа по вопросам культуры, науки и образования;
- рабочая группа по вопросам борьбы с терроризмом, организованной преступностью и распространением наркотиков;

- руководящий комитет по содействию торговле и транспорту.

С целью развития сотрудничества деловых кругов в организации действует деловой совет ГУАМ, который призван создать условия для постоянного обмена деловыми предложениями, поиска партнеров для сотрудничества, обсуждения на предпринимательском уровне насущных проблем экономического и правового характера, выявления препятствий, которые мешают активному осуществлению этого сотрудничества, разработки предложений для правительств государств – участников ГУАМ об устранении этих препятствий. На данное время следует отметить очень низкую активность Делового совета. Поэтому, по нашему мнению, при наличии соответствующей инициативы деловых кругов государств – участников ГУАМ следует рассмотреть вопрос относительно создания международной Торгово-промышленной палаты (ТПП) ГУАМ – для содействия взаимной торговле стран ГУАМ, решения проблем инвестиционного сотрудничества, в частности привлечения инвестиций для реализации общих проектов.

Государства – участники ГУАМ взаимодействуют в рамках международных организаций, в частности ООН и ОБСЕ. В 2003 году ГУАМу был присвоен статус наблюдателя в Генеральной Ассамблее ООН, что открыло новые возможности для развития сотрудничества между ГУАМом и ООН.

Укрепление взаимодействия государств ГУАМ в этой организации зависит от решения ряда вопросов, таких как:

- эффективно ли будут работать учреждения ГУАМ;
- удастся ли обеспечить реальные ощутимые результаты от проектов ГУАМ, сохранить интерес США и развить интерес ЕС к ГУАМ;
- удастся ли продолжить согласование внешнеполитических линий стран ГУАМ в международных организациях и выступления с единой позицией;
- будут ли привлечены другие страны в том или ином статусе в организацию ГУАМ, прежде всего это – Литва, Румыния, Польша, Беларусь.

Организации ГУАМ и СНГ с самого начала своего создания преследовали различные цели. Если СНГ обеспечивало бесконфликтную и организованную дезинтеграцию стран бывшего Советского Союза, то ГУАМ призван обеспечить региональную интеграцию.

Участие стран ГУАМ в этих двух организациях не является противоречивым, напротив на данном этапе формирования и становления ГУАМ можно назвать взаимодополняющим, поскольку ГУАМ был создан не в противоположность СНГ, а с целью решения вопросов, которые накапливались и не решались в рамках СНГ.

Успех ГУАМ будет зависеть от успешности реформ и изменений в каждой стране, успешности каждой из них, а также двустороннего сотрудничества. Особенно актуальным этот тезис является для Украины.

Сегодняшнее состояние сотрудничества стран ГУАМ в экономической сфере нельзя считать удовлетворительным, для каждой страны ГУАМ торговые связи с другими членами объединения являются отнюдь не приоритетными. На протяжении следующих нескольких лет, возможно, нескольких месяцев, Украине следует осуществить ряд шагов для того, чтобы превратить ГУАМ в ключевую международную организацию, которая будет определять политический ландшафт региона. Успех этого проекта позволит выйти из качества объекта европейской политики и перейти к классу влиятельных европейских игроков.

Следует отметить, что поражение проекта не только ослабит региональные позиции Украины, но и усложнит реализацию курса на европейскую и евроатлантическую интеграцию. Учитывая, что процесс организационного становления ГУАМ носит продолжительный характер, то дальнейшая судьба ГУАМ, не в последнюю очередь, будет зависеть от выбранной модели дальнейшего развития ГУАМ. Построение организационной структуры с использованием опыта постсоветской административно-бюрократической системы (наподобие СНГ и ЕврАзЕС) неактуально и нецелесообразно, следует перенять

опыт развития организаций, построенных на европейской модели, направленной на поэтапное создание исполнительных учреждений на базе профильных экономических объединений.

Необходимой предпосылкой для динамичного развития ГУАМ является поиск политических компромиссов, достижение конкретных практических результатов, которые подтвердили бы способность объединения оказывать содействие экономическому развитию, укреплению безопасности в регионе. Это стало бы общим достоянием не только стран ГУАМ, а и других государств региона и таким образом подтвердило бы неконфронтационный характер объединения, его готовность к взаимовыгодному сотрудничеству с другими государствами и международными организациями.

Развитие ГУАМ нуждается в разработке общей стратегии действий, устранении расхождений между интересами государств-участников и способами их достижения. Для достижения этой цели необходимо подписать ряд соглашений, которые были бы направлены на повышение эффективности деятельности ГУАМ, а именно:

- о проведении согласованной экономической политики в ряде областей, скоординированное развитие которых отвечает общим интересам стран ГУАМ (прежде всего в сфере энергообеспечения, транспорта, туристического бизнеса, пищевой промышленности);

- об определении правил транспортирования по территории Украины транзитных грузов государств-участников ГУАМ;

- о развитии инвестиционной деятельности между государствами ГУАМ, разработке совместных экономических программ, а также создании совместных предприятий в области машиностроения, энергетики, транспорта и агропромышленного комплекса;

- о координации позиций государств-участников по ключевым вопросам переговорного процесса относительно вступления в СОТ;

- согласовании позиции государств-участников ГУАМ по ключевым вопросам создания нового международного экономического порядка, являющимся предметом обсуждения на форумах международных организаций, прежде всего ООН и ВТО.

Очень важным, на сегодня, является начало работы секретариата ГУАМ, что, по нашему мнению, добавит в позитивном имидже ОДЕР-ГУАМ и придаст импульс развитию экономических отношений между странами ГУАМ. Кроме этого, необходимо активизировать диалог по направлениям: ГУАМ-Япония, ГУАМ-США, ГУАМ-ЕС, а также попробовать наладить контакт ГУАМ-Российская Федерация (РФ может выступать в качестве наблюдателя), что позволит привлечь инвестиции во взаимовыгодные проекты.

СПІВРОБІТНИЦТВО В ЕНЕРГЕТИЧНІЙ ГАЛУЗІ

*Ігор Корнілов,
завідувач відділу НППМБ*

ПРО РОЗРОБКУ МІЖДЕРЖАВНОЇ ПРОГРАМИ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОЕКТУ ГУАМ «ПРИДУНАЙСЬКИЙ ЕНЕРГОТРАНСПОРТНИЙ МІСТ»

1. Хронологія питання, заходи із забезпечення розробки та реалізації «Концепції економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст»

Відповідно до п. 5 переліку ініціатив, висунутих під час консультативної зустрічі секретарів рад безпеки країн – членів ГУАМ з актуальних питань всебічної взаємодії (квітень, 2005 р.), розробка та реалізація економічного проекту «Придунайський енерготранспортний міст» розглядалася як один із ключових заходів щодо розвитку загальних положень Кишинівської декларації голів держав ГУАМ «В ім'я демократії, стабільності та розвитку» (м. Кишинів, 22 квітня 2005 р.) в частині:

- удосконалення транспортно-комунікаційної структури в стратегічно важливому регіоні ГУАМ, використання транзитного потенціалу, ефективного та безпечного функціонування транспортних коридорів з метою сприяння та посилення процесів європейської інтеграції, забезпечення міжнародної безпеки, розвитку торгово-економічних зв'язків між Сходом та Заходом;
- активізації зусиль у сфері енергетичного співробітництва, реалізації спільних програм і проектів з транспортування енергоресурсів Каспійського регіону за умов їхньої

комерційної рентабельності з метою входження на європейські енергетичні ринки через територію держав – учасниць об'єднання.

Указані ініціативи отримали повну підтримку на парламентському рівні. А саме, п. 5 комюніке другого засідання Парламентської асамблеї ГУАМ (м. Ялта, 28 травня 2005 р.) парламентарії країн – членів об'єднання підтримали рішення голів держав на саміті ГУАМ в м. Кишиневі, зобов'язалися активно сприяти подальшому розвитку організації.

За таких умов склалася вельми сприятлива ситуація, коли ідею реалізації проекту «Придунайський енерготранспортний міст» підтримали всі гілки влади: президентська вертикаль, законодавчі органи, виконавча влада країн – членів організації.

На виконання вказаних рішень та доручень Президента України й уряду з цього питання українська сторона упродовж другого півріччя 2005 – першого півріччя 2006 року провела широке обговорення та підготувала проект «Концепції розробки та реалізації економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст». Проект вказаної концепції було презентовано у процесі підготовки чергового Київського саміту ГУАМ (м. Київ, травень 2006 р.) під час роботи спільного засідання міністрів економіки, енергетики, транспорту та керівників митних служб держав – учасниць ГУАМ. Протоколом спільного засідання міністрів від 22 травня 2006 року урядам держав ГУАМ було запропоновано протягом трьох місяців розглянути концепцію проекту та направити українській стороні пропозиції для подальшого опрацювання та підготовки до погодження.

Таким чином, станом на червень 2006 року, на міжнародному та на національному рівні було створено всі необхідні умови для розробки економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст», ключовою ланкою якого повинна була стати реалізація конкретної міждержавної програми відповідно до концепції проекту. А саме:

на міжнародному рівні основні напрями проекту:

- було визначено і відповідали рішенням Кишинівського та Київського самітів об'єднання;
- напрями було підтримано рішеннями другого засідання Парламентської асамблеї ГУАМ;
- концептуальні положення щодо проекту керівники галузевих профільних відомств запропонували для розгляду урядам країн ГУАМ;

на національних рівнях – як ініціатива секретарів рад безпеки країн-членів ГУАМ було запропоновано створити національні робочі експертні групи для оцінки перспектив реалізації проекту «Придунайський енерготранспортний міст».

Разом з тим, експертна оцінка українськими фахівцями роботи над проектом «Придунайський енерготранспортний міст», висновки, отримані під час засідань галузевої робочої групи ГУАМ з економіки та торгівлі, свідчать, що процес опрацювання проекту концепції значною мірою загальмувався і на міжнародному, і на національних рівнях.

Під час 5-го засідання галузевої робочої групи ГУАМ з економіки та торгівлі українська сторона висловила занепокоєння (п. 4 протоколу засідання від 5–6 грудня 2006 року) через відсутність пропозицій держав-учасниць ГУАМ стосовно ініціатив України в частині «Концепції економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст», звернулася до інших сторін з проханням інформувати відповідні міністерства та відомства про необхідність прискореного розгляду проекту концепції, яку було передано дипломатичними каналами іншим країнам ще в липні 2006 року. До цього часу зауваження або пропозиції з боку інших країн ГУАМ із зазначеного питання не отримано.

Показова також позиція представників Азербайджанської Республіки та Республіки Молдова під час 6-го засідання галузевої робочої групи ГУАМ з економіки та торгівлі (31 травня – 1 червня 2007 року), на якому азербайджанська сторона наполягала виключити з порядку денного питання «Про стан розгляду Концепції економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст». Зі свого боку

представники Республіки Молдова заявили про незацікавленість в розгляді цього питання (окрема думка української сторони, додаток до протоколу засідання від 31 травня – 1 червня 2007 року).

Зазначене дає підстави для висновку, що на міжнародному рівні упродовж 2007 року відбувається певна трансформація політики економічного співробітництва країн ГУАМ в енергетичній та транспортно-комунікаційній сферах, зокрема в частині налагодження такого співробітництва в рамках економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст». Насамперед це стосується Азербайджанській Республіки та Республіки Молдова, що знаходить своє відображення у відповідних рішеннях галузевої робочої групи ГУАМ з економіки та торгівлі. Тому, виносячи на засідання секції I цього міжнародного «круглого столу» тему виступу з питань розробки міждержавної програми економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст» як базову доповідь, ми маємо на меті:

- отримання з боку іноземних учасників, в першу чергу – представників країн ГУАМ, певних експертних оцінок та коментарів стосовно доцільності економічного співробітництва за їхньою участю в рамках концепції проекту взагалі;

- довести до широкого кола громадськості позицію експертів від української сторони щодо бачення проблем та перспектив економічного співробітництва між країнами – членами ГУАМ в контексті діяльності ОДЕР–ГУАМ як міжнародної організації з пріоритетами колективних інтересів над індивідуальними (як це визначали ініціативи секретарів рад безпеки країн – членів ГУАМ в 2005 році).

Окрім того, українська сторона має на меті ознайомити зацікавлені кола з деякими деталями роботи вітчизняних фахівців над проектом «Придунайський енерготранспортний міст», про що йтиметься нижче.

2. Про опрацювання Україною «Концепції економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст» протягом 2006–2007 років

За підсумками Київського (2006 р.) саміту ГУАМ українська сторона виконала всі потрібні заходи щодо ініціатив з розробки та реалізації проекту. А саме:

- на міжнародному рівні – протягом 2006 року по дипломатичних каналах до інших країн – членів ГУАМ було направлено проект концепції, хід якої розглядався на засіданнях галузевої робочої групи ГУАМ з економіки та торгівлі;
- на національному рівні – було прийнято розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 травня 2006 року № 285-р «Про заходи щодо розроблення економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст».

Відповідно до розпорядження уряду головними координаторами розроблення міждержавної програми зазначеного економічного проекту з боку України було визначено:

- МЗС – у відносинах з державами – учасницями ГУАМ щодо економічного проекту;
- **Національний інститут проблем міжнародної безпеки (НІПМБ)** – в частині науково-методологічного забезпечення економічного проекту, проведення його експертизи відповідно до законодавства у сфері національної безпеки.

На виконання вказаного розпорядження та за дорученням РНБОУ, починаючи з січня 2007 року, НІПМБ започаткував роботи з теми «Розробка міждержавної програми реалізації економічного проекту ГУАМ «Придунайський енерготранспортний міст».

У рамках цієї теми фахівці НІПМБ розробили та реалізують програму робіт за проектом на 2007 рік. Ця програма спрямована на реалізацію основних пріоритетів регіонального співробітництва у Балто-Чорноморсько-Каспійському регіоні, визначених Стратегією національної безпеки України (Указ Президента України від 12 лютого 2007 року № 105/2007), а саме на:

- розширення й поглиблення співпраці у форматі ОДЕР–ГУАМ;
- розширення двостороннього і багатостороннього співробітництва з країнами регіону щодо формування спільної енергетичної політики, зокрема у сфері енергоносіїв;
- активізацію взаємодії з європейськими регіональними організаціями, участь в реалізації багатосторонніх проектів, формування субрегіональних систем колективної безпеки в інтересах усіх держав регіону;
- участь у процесах врегулювання «заморожених» конфліктів у регіоні, насамперед у Придністров'ї.

Аналізуючи програму робіт можна виділити три групи питань, що розглядаються та плануються до завершення, в такій хронології:

червень 2007 року:

- розробка науково-методологічних матеріалів щодо порядку формування міждержавної програми, обліку та звітності за результатами її виконання;
- науково-методологічне обґрунтування розвитку міжкорпоративних, транснаціональних та транскордонних механізмів співробітництва в рамках міждержавної програми;

вересень 2007 року:

- пропозиції щодо механізмів реалізації скоординованої стратегії співробітництва країн-членів ГУАМ у транспортній, енергетичній та торгово-економічній сферах в рамках міждержавної програми;
- розробка нормативно-правових матеріалів щодо інституційного забезпечення проведення скоординованої стратегії країн – членів ГУАМ у транспортній, енергетичній та торгово-економічній сферах;
- науково-методологічне обґрунтування, визначення основних принципів та форм державно-приватного співробітництва в рамках міжкорпоративних, транснаціональних та транскордонних механізмів;
- розробка пропозицій щодо економічних механізмів розв'язання конфлікту в Придністров'ї, переведення відносин

з площини політичного протистояння в площину економічного співробітництва;

- розробка порядку ведення загального міждержавного енергетичного балансу країн ГУАМ відповідно до рекомендацій МЕА;

- розробка порядку створення міждержавного резерву нафти і нафтопродуктів;

- розробка пропозицій щодо спільної тарифної політики в інтересах підвищення конкурентоспроможності країн – членів ГУАМ на ринках транзитних перевезень у системі міжнародних транспортних коридорів;

грудень 2007 року:

- пропозиції щодо основних напрямів співробітництва в рамках міждержавної програми, структури та завдань першого рівня програми;

- презентація проекту та окремих його складових у вітчизняних та зарубіжних ЗМІ, в міжнародних організаціях та на міжнародних конференціях;

- розробка проекту та створення українського фрагмента міжнародної інформаційно-аналітичної системи ситуаційного моделювання та прогнозування процесів формування енергетичних балансів;

- розробка методики та системи показників для оцінки рівня енергетичної безпеки, оптимізації енергетичних балансів.

3. Інституціональне забезпечення розробки та реалізації міждержавної програми «Придунайський енерготранспортний міст»

Посилення процесів глобалізації, активний розвиток і структуризація світових та регіональних ринків вимагають вільного переміщення людей, капіталів, товарів і послуг. Необхідною умовою переміщення є створення атмосфери довіри, взаєморозуміння та добросусідства між країнами світу на рівні керівництва держав, суб'єктів господарювання і населення. Така атмосфера стимулює зростання обсягів взаємови-

гідної торгівлі, розвиток і зміцнення економічних, господарських, культурних, гуманітарних та інших зв'язків.

У свою чергу, поглиблення і розширення торговельно-економічних, виробничих, науково-технічних, культурних та інших відносин між країнами вимагає, з одного боку, вдосконалення принципів і форм міждержавних відносин, з другого, об'єктивно обумовлює створення міжнародних організацій (світових та регіональних) на основі спільності інтересів та мети країн-учасниць. У межах цих міжнародних організацій колективно вирішуються питання впорядкованості й прозорості діалогу органів державної влади, взаємовідносин представників ділових кіл і спілкування населення країн; створення умов для спрощення процедури і скорочення часу проходження капіталів, товарів, послуг та інформації через кордони, в тому числі за рахунок формування глобальної транспортно-комунікаційної інфраструктури; створення системи колективної безпеки та попередження надзвичайних ситуацій планетарного або континентального характеру; вироблення та проведення узгодженої політики для збереження і відновлення навколишнього природного середовища або запобігання чи усунення наслідків епідемій хвороб.

Результатом такого співробітництва є вироблення уніфікованих правил і процедур міждержавних відносин, оформлених у вигляді конвенцій, хартій, протоколів, директив тощо, а також започаткування і реалізація міжнародних програм і проектів, спрямованих на розв'язання спільних для світового співтовариства або певних груп країн проблем у різних сферах суспільного життя.

Вироблення принципів, форм, правил і процедур міждержавних відносин, контроль за їх дотриманням, вирішення суперечок, координацію дій з реалізації програм і проектів забезпечує низка відповідних міжнародних інституцій – універсальних, як-от ООН та її головні структури (Генеральна Асамблея, Рада Безпеки, Економічна і Соціальна Рада, Міжнародний суд і Секретаріат тощо), а також спеціалізованих (СОТ, НАТО, МЕА, Міжнародний союз залізниць, Міжнародний

морський комітет тощо), світових (усі вищезазначені) та регіональних програм (зокрема, ЄС, ОАЕ, АСЕАН, СНД тощо).

Участь України в роботі міжнародних інституцій, а також у міжнародних програмах і проектах слід розглядати, насамперед, як засіб реалізації концептуальних та стратегічних положень щодо обраних моделей розвитку держави на середньо- та довгострокову перспективу за рахунок розвитку системи міжнародних відносин країни з іншими суб'єктами міжнародного права. Повною мірою це стосується енергетичної та транспортно-комунікаційної сфер – одних із найважливіших в економічній діяльності.

Загальні принципи створення міжнародних інституцій за участю України в часі можна поділити на дві категорії. До першої категорії належать принципи, яких потрібно дотримуватися на етапах обговорення доцільності створення та участі України у діяльності міжнародних організацій того чи того спрямування. До другої категорії – ті принципи формування міжнародних інституцій, що визначають загальний характер та особливості співпраці країн-учасниць, зокрема України, в процесі функціонування таких організацій.

На етапі обговорення доцільності формування міжнародних інституцій за участю України потрібно виходити з визначення таких загальних засад співробітництва:

- мети співробітництва України з іншими потенційними членами організації в рамках повного формату або в рамках окремих домовленостей та застережень, у тому числі з окремими членами;
- визначення основних напрямів співробітництва, що відображають основне спрямування діяльності організації та відповідають інтересам учасників, передусім України;
- визначення основних завдань, що є або можуть виникнути перед членами організації в процесі співпраці, спрямованої на досягнення головної мети її створення;
- визначення основних пріоритетів співробітництва в певні періоди часу реалізації поставленої мети та визначених завдань.

Не менш значущими є **принципи співробітництва країн-учасниць міжнародних інституцій**. Серед принципових засад такого співробітництва, на нашу думку, варто виділити такі:

- вироблення нормативно-правових засад і договірної бази для організації та здійснення співробітництва, що визначатимуть верховенство тих чи тих норм міжнародного права в процесі співпраці, їхню відповідність нормам національного законодавства;

- послідовну реалізацію принципу балансу інтересів усіх сторін, що беруть участь у роботі організації;

- визначення оптимальних управлінських та організаційних структур, спроможних забезпечити повною мірою досягнення мети створення інституції та вирішення поставлених перед нею завдань;

- визначення дієвих механізмів багатостороннього та суто національного забезпечення діяльності організації, реалізації стратегій, програм, проєктів, що розробляються та реалізуються в її межах.

Стосовно енергетичної та транспортно-комунікаційної сфер діяльності, співробітництво України з профільними міжнародними інституціями, які функціонують (або створюються) на світових енергетичних ринках та ринках транспортно-комунікаційних послуг, насамперед, має на меті:

- в довгостроковій перспективі відповідати вимогам концептуальних та стратегічних засад внутрішньої та зовнішньої політики держави у визначених сферах діяльності;

- бути спрямованим на реалізацію погоджених програм Президента, Верховної Ради та уряду України на середньострокову перспективу;

- забезпечувати захист національних інтересів та сприяти підвищенню рівня національної безпеки країни в усіх її проявах – економічної, енергетичної, екологічної, зовнішньої, внутрішньої безпеки тощо.

Під час визначення основних напрямів співробітництва України в рамках міжнародних інституцій, що створюються

(або функціонують) в енергетичній і транспортно-комунікаційній сферах, насамперед залежатиме від:

- профільного спрямування міжнародної інституції, що функціонує, або мети міжнародної організації, яка створюється;

- місця економічної діяльності, яка розглядається, у сукупності інтересів діючих міжнародних організацій відповідного профілю;

- ступеня залежності інших провідних суміжних (або залежних) сфер діяльності від постановки та вирішення енергетичних і транспортно-комунікаційних завдань у рамках створюваних міжнародних інституцій.

Під час визначення завдань, у вирішенні яких Україна братиме участь, потрібно спиратися на:

- об'єктивну оцінку наявного енергетичного та транспортно-комунікаційного потенціалу, можливість його технологічного оновлення та нарощування у ринкових умовах за рахунок власної вітчизняної науково-технічної та промислово-технологічної бази без визначального втручання ззовні;

- реальну економічну, а не політизовану оцінку можливостей участі України в міжнародному поділі праці в обраних сферах діяльності;

- середньо- та довгострокові прогнози результатів участі України в діяльності існуючих (або новостворюваних) міжнародних інституцій з позицій захисту національних інтересів та забезпечення національної безпеки.

Пріоритети у реалізації співробітництва в процесі обговорення та створення міжнародної інституції (або в процесі підготовки до входження України до існуючих міжнародних організацій) залежатимуть від урахування та дотримання змісту вищезазначених принципів, що належать до першої категорії.

Практика останніх років свідчить, що зовнішньоекономічні відносини України в енергетичній та транспортно-комунікаційній сферах з іншими країнами відігравали вторинну роль, підпорядковану зовнішньополітичним цілям. Насамперед це

стосувалося відносин з промислово розвинутими країнами, в тому числі країнами – членами ЄС, а також з Росією. Внаслідок цього склався такий стан речей, коли взяті Україною багатовекторні політичні зобов'язання, наміри та прагнення вступу до різних економічних та політичних міжнародних структур не дають змоги повною мірою реалізувати енергетичну та транспортно-комунікаційну стратегію країни на глобальному та регіональному рівнях без урахування інших складових національної безпеки. Певною мірою це стосується економічної політики інших країн ОДЕР–ГУАМ, в тому числі в рамках співробітництва у форматі цієї організації.

Аналіз загальних результатів та структури торговельно-економічних зв'язків між країнами – членами ОДЕР–ГУАМ дає підстави вважати, що між державами-учасницями ще не сформувався поняття загальних принципів організації й обліку результатів економічного співробітництва у форматі міжнародної організації. У діяльності організації домінують політичні складові співробітництва, економічна складова ще не розглядається як один із провідних чинників визначення та реалізації спільних багатосторонніх інтересів.

За таких умов, сподіваємося, що під час «круглого столу» в процесі обговорення буде отримано висновки та рекомендації, які у міжнародному форматі можливо буде взяти за основу конкретних економічних проектів та програм ОДЕР–ГУАМ, зокрема проекту «Придунайський енерготранспортний міст», створивши відповідну ефективну інституціональну інфраструктуру для забезпечення економічного співробітництва між країнами – членами організації.

*Михайло Гончар,
директор енергетичних програм Центру «НОМОС»*

ГУАМ У КОНТЕКСТІ ЗРОСТАЮЧИХ ЕНЕРГОРЕСУРСНИХ ПОТОКІВ У ЧОРНОМОР'І ТА ЗА УМОВ СУСІДСТВА З РОЗШИРЕНИМ ЄВРОСОЮЗОМ

Вихід НАТО та ЄС до Чорного моря, поширення міжнародної кооперації в протидії асиметричним загрозам обумовили зміни геополітичної ситуації в Чорноморсько-Каспійському регіоні, які за певних умов можуть сприяти створенню своєрідної дуги стабільності від Каспію до Балтики, як альтернативи так званій дузі нестабільності. У цьому процесі важливу роль відіграватимуть країни Каспійсько-Чорноморсько-Балтійського простору з огляду на значні запаси енергетичних ресурсів (Казахстан, Туркменістан, Азербайджан), транзитну значущість і сусідство з ЄС (Грузія, Україна). ГУАМ може виявитися своєрідним інтерконектором, що здатен поєднати постіндустріальний Євросоюз з енергоресурсними регіонами Каспію та Центральної Азії.

Для східної периферії розширеного ЄС (країни Балтії, Польща, Словаччина) актуалізується тематика енергетичної безпеки та диверсифікації енергопостачання з метою подолання традиційної залежності від поставань з РФ. Вироблення ЄС спільної зовнішньої енергетичної політики є адекватною реакцією Європейського співтовариства на виклик і загрози в енергетичній сфері, що виникли в Європі впродовж останніх 2 років.

Для ЄС Чорне море тепер є ще не внутрішнім, але вже й не зовнішнім. Із прийомом Болгарії й Румунії в ЄС відкриваються нові можливості. В результаті збільшення виходу в басейн Чорного моря енергоресурсних потоків з Каспію, почав формуватися **чорноморський енергоконектор**. Його основою можуть стати:

- 1) нафтогазовий коридор Каспій – Південний Кавказ – Україна – Центральна Європа;
- 2) нафтовий маршрут Новоросійськ – Бургас – Александруполіс та газопровід «Блакитний потік-2»;
- 3) нафтовий маршрут Самсун – Джейхан;
- 4) нафтовий маршрут АМБО (Бургас – Вльора (Дуррес));
- 5) нафтовий маршрут Новоросійськ – Констанца – Омішаль – Трієст.

Останній, з причин екології Адріатики, має досить обмежену перспективу. Другий нафтовий маршрут Бургас – Александруполіс після встановлення РФ контролю над Каспійським трубопровідним консорціумом та маршрутом Тенгіз – Новоросійськ розвивається як контрольований Росією проект експорту нафти з Казахстану, спрямований на територію ЄС. Третій – являє собою спробу Туреччини зорієнтувати нафтовий транзит з Казахстану через власну територію на противагу Бургас – Александруполіс. Четвертий, АМБО, має фінансові показники, що залишають йому невеликі шанси на успіх.

Перший маршрут базується на проектах нафтотранспортного коридору Баку – Супса (Батумі) – Одеса – Броди – Плоцьк – Гданськ і газового Баку – Супса – Феодосія – Одеса і далі трасою нафтотранспортного коридору, що буде, по суті, північно-західним відгалуженням проекту Баку – Тбілісі – Ерзурум з території Грузії. **У фазі повномасштабного розвитку це дозволить транспортувати до 45 млн. тонн нафти і 32 млрд. куб. м газу щорічно.**

Означений маршрут майже цілком повторює формат Організації за демократію та розвиток – ГУАМ. Саме в цьому може критися головна перспектива ГУАМ – простір для розвитку енергетичних комунікацій: Каспій – ЄС через територію євроорієнтованих країн (Грузія та Азербайджан) та країну-сусіда ЄС – Україну. Маршрут отримує стратегічно важливе значення для України і її центральноєвропейських сусідів – членів ЄС (Польщі, Словаччини, Чехії, Угорщини), уразливих через постачання енергосировини з Росії, з позиції диверсифікації джерел та шляхів постачання енергоресурсів.

Також це важливо для Азербайджану та Казахстану. Під час реалізації названих трубопровідних проектів для каспійських енергоресурсів розширюється ринок – за рахунок центральноєвропейського сегмента ринку ЄС. Створюються передумови для одержання Азербайджаном і Казахстаном доступу до енергетичних активів на території ЄС. Ключовим може стати проект нафтопроводу Одеса – Броди – Плоцьк, якщо його буде реалізовано.

Наразі створюються передумови для партнерства ГУАМ – ЄС у сфері енерготранзиту й енергобезпеки. Східний берег Каспію містить основні запаси вуглеводнів – нафти й газу – усього регіону. Тому маршрути через територію країн ГУАМ можуть бути одними з основних під час транспортування енергоносіїв. Ключову роль при цьому відіграють Азербайджан і Грузія. Нафта зі східного берега Каспію ще з кінця минулого століття проклала собі шлях на східний берег Чорного моря через Південний Кавказ. Актау – Баку, Баку – Батумі і Баку – Супса є вже звичними маршрутами транзиту каспійської нафти. Азербайджан і Грузія до того ж мають серйозний транзитний потенціал для енергоносіїв східного берега Каспію.

Географічне й інфраструктурне наближення ЄС до багатого на енергоресурси Каспійського регіону стає необхідністю. Водночас, це стосується і Чорноморського регіону в контексті розробок нафтогазоносних шельфових родовищ. Активність РФ щодо чорноморських енергоресурсних комунікацій не в останню чергу пояснюється стратегічною перспективою розробки цих родовищ, особливо, в українському секторі моря. ЄС ризикує поступитися РФ в Чорноморському регіоні, незважаючи на те, що Румунія та Болгарія з 2007 року стали форпостом євроспільноти в Чорномор'ї.

ГУАМ необхідне зближення з ЄС. **Асоціація країн ГУАМ з ЄС може сприяти Євросоюзу в просуванні глибоко в регіон, трансформації зовнішнього енергоконектору у внутрішній, запобіганню небажаному перетворенню його на ще один російський конектор.** У свою чергу, ЄС повинен визначитися не тільки з загальною енергетичною політикою, а й з техноло-

гією свого просування в критично важливих для співтовариства регіонах, насамперед, у Каспійському і Чорноморському. Необхідний інтенсивний діалог ЄС і країн регіону і на двосторонньому, і на багатосторонньому рівні.

Ці обставини вимагають розглядати нинішню ситуацію в контексті спільних інтересів України, ЄС, країн ГУАМ і формування спільної з Єврокомісією регіональної транзитної політики, а це вимагає інтенсифікації регіонального співробітництва з реалізації перспективних проектів транспортування енергоносіїв зі створенням нової інфраструктури, яка не залежала б від монополістичної політики традиційного постачальника (РФ).

Важливо встановлення стійких зв'язків з ЄС, обговорення умов можливого співробітництва за формулою «ГУАМ+» з країнами ЄС, передусім з Польщею та Литвою. Генеральному секретареві ГУАМ, можливо, було б доцільно зніціювати переговори з Європейською Комісією щодо започаткування енергетичного діалогу ГУАМ – ЄС.

З метою забезпечення стійкого функціонування національних економік країн ГУАМ і посилення їхньої ролі в процесах європейської інтеграції в Україні було розроблено проект Придунайського енергетичного мосту. Однак його формат у реалізації ряду напрямів виходить за межі гуамівського квартету і вписується у формат ГУАМ+ЄС. Основні сфери реалізації проекту:

- розробка шельфу в північно-західному секторі Чорного моря;
- створення додаткових електрогенеруючих потужностей і розвиток експортного потенціалу в напрямку Румунія – Балкани – Туреччина;
- оптимізація електромереж з метою входження в майбутньому в об'єднану енергосистему ОЧЕС;
- створення стратегічних енергетичних резервів для подолання наслідків можливих кризових ситуацій.

Для реалізації означеного необхідна тісна координація ГУАМ з Європейською комісією. Провідну роль має відігравати

ти Україна. Якщо Київ уникатиме лідерства в ГУАМ, зволікатиме з реалізацією енерготранзитних проєктів, то ГУАМ де-факто переформатується відповідно до руху основних енергоресурсних потоків в Чорномор'ї. І в аббревіатурі ГУАМ замість літери «У» може з'явитись літера «Р» – Румунія. Бухарест вже нині є перспективнішим партнером для трьох країн ГУАМ, оскільки Румунія, незважаючи на тривале європейське аутсайдерство, вже є членом НАТО і ЄС, на відміну від України з її непослідовною зовнішньою та енергетичною політикою «маятникового» зразка.

*Галина Пепелова,
головний економіст департаменту
Держкомстату України*

НЕОБХОДИМОСТЬ В ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЙ ИНФОРМАЦИИ ПО ЭНЕРГЕТИКЕ

Любые процессы, которые происходят в экономике, должны быть измерены, данные обобщены и опубликованы.

Развитие экономического сотрудничества в рамках ГУАМ в энергетической сфере должно предполагать организацию обмена данными на единой методологической основе в соответствии с достигнутыми договоренностями. Политики должны быть осведомлены о серьезности ситуации и о ее влиянии на процесс принятия решений. Пользователи должны иметь понятие об определенных качественных явлениях при использовании данных.

Своевременные и надежные статистические данные имеют важное значение для мониторинга положения в области энергетики как в каждом государстве, так и на международном уровне. Нехватка основных данных может привести к ошибкам при принятии политических решений и, следовательно, будет стоить гораздо больше, чем сбор информации. Сбор и обработка любых данных требуют определенных затрат.

Надежная энергетическая информация также требуется для расчета показателей эффективности энергетики, уровня проникновения конкретного вида энергии или топлива на рынки, для сопоставления различных видов топлива, определения энергетической безопасности и зависимости, эконометрической модели прогнозирования и планирования будущих инвестиций и т. д.

Для того, чтобы иметь четкое представление о сложившемся положении в государствах-участниках, необходимы подробные данные по всей цепочке производства и потребления энергоресурсов. Для этого требуется определенный механизм составления отчетности, эффективные процедуры сбора и проверки и соответствующие ресурсы, иными словами, надежная и стабильная статистика энергетики.

В мире существует практика организации работ по сбору и предоставлению энергетических данных, есть примеры успешного сотрудничества. Большинство международных организаций применяют одинаковый подход к сбору данных. Для сбора имеющихся статистических данных каждая международная организация направляет ежегодные вопросники своим странам-членам и странам, попадающим под их полномочия, с разной степенью детализации. В целях уменьшения отчетной нагрузки на страны некоторые организации приняли решение привести в соответствие свои вопросники. МЭА, Евростат и ЕЭК направляют всем своим странам-членам один общий вопросник. Статистический отдел ООН также пользуется методом совместного сбора данных, а не направляет свой собственный вопросник в эти страны. Между организациями существует определенное согласие об обеспечении доступа к базам данных друг друга. Проводятся заседания рабочей группы по статистике энергетики, на них, среди прочих, рассматриваются проблемы, с которыми сталкиваются международные организации и организации отдельных стран в определении передовых методов работы и поиске решений. Для однозначного понимания и использования основ и концепций энергетической статистики международными организациями

выпускаются определенные методологические рекомендации, справочно-методологические документы, учебники, содержащие рекомендации по разработке статистических данных об энергоносителях.

Так, в продолжение и совершенствование методологической работы в 2004–2005 годах МЭА и Евростатом было подготовлено и распространено «Руководство по статистике энергетики» (Energy Statistics Manual), на тридцать шестой сессии Статистической комиссии ООН был представлен доклад статистического управления Норвегии о статистике энергетики, материалы которых положены в основу настоящего доклада. Следует отметить, что Евростат в настоящее время занимается разработкой нового законодательства для своих стран-членов, приспособленного к условиям более либерального рынка энергии. Однако такая возможность есть не у всех организаций.

Один из важных факторов успешного сбора данных – возможности и потенциал отдельных государств в плане представления требуемой информации с учетом имеющегося комплекса определений и на основе конкретного методологического подхода. В разных странах эти возможности и потенциал сильно разнятся. Кроме того, влияние оказывают такие факторы, как ответственность и конфиденциальность, различия в определениях, группы, охват, своевременность, качество данных.

Однако собрать данные по энергетике – только половина дела, вторая половина состоит в том, чтобы распространить эту информацию в понятном виде.

При распространении данных нельзя использовать универсальный подход. Каждая организация разрабатывает свою собственную стратегию распространения с учетом всех имеющихся факторов (полномочия, цели, обязательства по предоставлению информации и финансовые трудности). Традиционным видом предоставления данных об энергетических продуктах рекомендуется использовать баланс, в котором в формате таблицы или сводной ведомости данные сведены воедино на региональном и глобальном уровне, кроме того, пригодны для сопоставления между видами топлива и госу-

дарствами. В таком виде они могут использоваться для подготовки комплекса базовых или более сложных показателей.

Информация о сложившемся положении в государствах – участниках ГУАМ по вопросам составления энергетических балансов с использованием рекомендаций международных организаций не собиралась. Так, в Украине на сегодня такие балансы не составляются, только проводится работа по созданию нормативно-правовой базы для их формирования. Исходя из сказанного, одним из постановочных вопросов, который требует обсуждения и имеет существенно важное значение, может быть предложен вопрос, включающий организацию передачи информации в рамках сотрудничества между государствами-участниками, ее формы, методы, сроки, возможности использования уже имеющихся наработок международных организаций. Для содействия обмену информацией и уменьшения возлагаемого на отдельные государства бремени межгосударственной отчетности одной из приоритетных задач должно быть расширение сотрудничества между государствами и организациями, согласование определений, методологии и отчетности организаций.

Для выражения количеств топлива и энергии используются единицы измерения, относящиеся к объему, массе и энергии. Фактически применяемые единицы измерений зависят от страны и местных условий и отражают историческую практику в стране. Международно-признанными единицами, которые охватывают почти все измерения количеств топлива и энергии, являются кубический метр и метрическая тонна. Для оценки энергоресурсов и проведения сравнения в разных регионах, за разные периоды и в разных секторах потребления используется общая энергетическая единица. В национальной практике в качестве такой единицы применяется тонна условного топлива. Международная статистика предлагает для всех видов топлива и энергии единую единицу измерения – джоуль или его кратные, тонну нефтяного эквивалента и другие единицы. Для перевода показателей из одной системы измерения в другую страны и организации

используют переводные коэффициенты и коэффициенты теплотворной способности. Однако коэффициенты, которые используют страны и организации, различны. Этот факт также нужно учитывать при организации информационного обмена.

Необходимость совершенствования энергетической информации, повышения ее качества, расширения сферы охвата и повышения степени своевременности статистики энергетики вызвана процессами, связанными с Киотским протоколом, и требующими тесной связи вопросов энергетики и окружающей среды.

Это коротко, что можно сказать по предложенному вопросу. Однако тема необходимости в высококачественной информации по энергетике значительно обширнее и должна быть рассмотрена отдельно.

Олег Канцуров,

*заступник начальника управління Міністерства
фінансів України;*

Євген Капінус,

завідувач відділу Секретаріату Президента України

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПРОГРАМИ «ПРИДУНАЙСЬКИЙ ЕНЕРГОТРАНСПОРТНИЙ МІСТ»

Визначальним під час формування міжнародної програми «Придунайський енерготранспортний міст» є етап її інституалізації, який передбачає створення інституту або сукупності інститутів, що повинні забезпечити практичну реалізацію програми, так би мовити, запустити механізми, визначені на політичному рівні країнами-засновницями цієї міжнародної програми. Наскільки придатними будуть ці інституції до діяльності в ринковому середовищі і забезпечення політичної волі країн-засновниць, залежатиме ефективність та результативність всієї міжнародної програми.

В Україні створено правове підґрунтя для міждержавного співробітництва – міжнародні акти, до яких приєдналась Україна, та Закон України «Про транскордонне співробітництво».

Основними міжнародними актами, ратифікованими Україною, які регулюють зазначене питання є:

- Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями від 21 травня 1980 року (Постанова Верховної Ради України від 14 липня 1993 року № 3384-ХІІ «Про приєднання України до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями»);

- Додатковий протокол до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями« від 9 листопада 1995 року;

- Протокол № 2 від 5 травня 1998 року до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, який стосується міжтериторіального співробітництва» (Закону України від 24 червня 2004 року № 1879-IV «Про внесення змін до Постанови Верховної Ради України «Про приєднання України до Європейської конвенції про основні принципи транскордонного співробітництва між територіальними общинами або органами влади 1980 року» та про ратифікацію додаткових протоколів до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями»).

Відповідно до протоколу № 2 сфера застосування цих міжнародних актів поширена на співробітництво не тільки із властями сусідніх держав (транскордонне співробітництво), але й з іноземними властями, які не є сусідами, але з якими існують спільні інтереси (міжтериторіальне співробітництво), а також відзначено, що таке співробітництво здійснюється не тільки в рамках транскордонного співробітництва між органами та асоціаціями територіальних общин або властей, а й на двосторонньому рівні.

Враховуючи, що відповідно до ст. 9 Конституції України чинні міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких

надала Верховна Рада України, є частиною національного законодавства України, а також те, що у міжнародній програмі можуть брати участь країни, які також ратифікували вищезазначені акти, саме вони мають стати правовим підґрунтям для формування міжнародної програми, і, зокрема, її інституалізації.

У цьому контексті Конвенцією передбачено створення уповноваженого органу співробітництва. Враховуючи завдання, покладені на такий орган, та положення національного законодавства, в угоді зазначається, суб'єктом якого права, державного чи приватного, він є в національних правових системах, до яких належать територіальні общини або власті, що укладають угоду. Якщо уповноважений орган виступає суб'єктом правовідносин (реєструється юридичною особою), його права та обов'язки повинні визначатися відповідно до законодавства країни, на території якої розташована його штаб-квартира.

Закон України «Про транскордонне співробітництво» визначає правові, економічні та організаційні засади транскордонного співробітництва.

За результатами аналізу міжнародних актів та національного законодавства, які регулюють питання інституалізації проектів міжнародного співробітництва, можна зробити такі висновки.

1. Формування міжнародної програми має відбуватися з урахуванням позицій Європейської конвенції про основні принципи транскордонного співробітництва між територіальними общинами або органами влади 1980 року та додаткових протоколів до неї.

2. Закон України «Про транскордонне співробітництво» визначає засади транскордонного співробітництва, але безпосередньо не розглядає міжтериторіальне співробітництво. Однак у законі є посилання, що пріоритетними є міжнародні договори у цій сфері, ухвалені Верховною Радою України. Оскільки протоколом № 2 до Європейської конвенції про основні принципи транскордонного співробітництва між

територіальними общинами або органами влади визнано тотожність понять транскордонного співробітництва та міжтериторіального співробітництва вважаємо, що положеннями цього закону можна керуватися при регулюванні і міжтериторіального співробітництва, зокрема при формуванні міжнародної програми.

3. Створення адміністратора (дирекції) міжнародної програми визначає міждержавна угода.

4. Угода визначає організаційно-правову форму адміністратора, його статус, функції, повноваження адміністративні права та відповідальність перед державами – учасницями міжнародної програми.

5. Регулювання діяльності адміністратора здійснюється відповідно до законодавства країни, на території якої він зареєстрований.

6. Угода має визначити порядок фінансування діяльності адміністратора, самоокупність чи бюджетне фінансування. Адміністратор не має права встановлювати збори фіскального характеру, але може отримувати прибуток від надання послуг.

7. Адміністратор складає та подає державам-учасникам, іншим користувачам фінансову звітність про результати своєї діяльності, затверджену незалежним аудитором.

8. Адміністратор повинен надавати інформацію державам-учасникам про результати реалізації міжнародної програми.

9. Держави-учасниці можуть договором делегувати певні повноваження адміністратору щодо здійснення адміністративного управління підприємствами – учасниками програми, у тому числі порядок та форму звітності.

Виходячи з правового регулювання міждержавного співробітництва під час підготовки міждержавної угоди щодо утворення міжнародної програми «Придунайський енерготранспортний міст» обов'язково потрібно визначити порядок створення, правовий статус, повноваження адміністратора цієї програми. Статус адміністратора має ґрунтуватися на законодавстві країни, на території якої розташований адміністратор.

Враховуючи, що адміністратор зобов'язаний надавати інформацію про результати реалізації міжнародної програми, в угоді необхідно передбачити його право отримувати статистичну або іншу відомчу інформації всіх країн-учасниць, що стосується реалізації міжнародної програми, а також наділити його повноваженнями вимагати від учасників міжнародної програми додаткової інформації, необхідної для прийняття відповідних рішень, аналізу та презентації результатів реалізації міжнародної програми.

З урахуванням міжнародної практики реалізації проектів міжтериторіального співробітництва доцільно побудувати схему взаємозв'язків між суб'єктами міжнародної програми на таких засадах.

1. Поєднання державної політики співробітництва з приватною ініціативою.

Підприємства – учасники міжнародної програми, які реалізують її завдання є суб'єктами господарських відносин. Залежно від особливостей господарської діяльності зазначених підприємств можливі такі варіанти їхнього утворення, коли засновниками виступають:

- а) держави-учасниці;
- б) держави-учасниці та недержавні інвестори;
- в) недержавні інвестори.

2. Опосередковане управління міжнародною програмою.

Держави-учасниці здійснюють управління міжнародною програмою через уповноважений орган (адміністратора) шляхом делегування йому відповідних повноважень, насамперед з адміністративного управління, зокрема щодо обліку та звітності результатів діяльності підприємств-учасників, а також розпорядчих повноважень – шляхом передачі йому в управління корпоративних прав держав-учасниць підприємств – учасників міжнародної програми.

Провідна роль адміністратора у взаємовідносинах суб'єктів міжнародної програми.

У разі бюджетного фінансування міжнародної програми адміністратор здійснює розподіл бюджетних коштів та

контроль за ефективністю їхнього використання підприємствами – учасниками програми.

Адміністратор виступає єдиним суб'єктом, який представляє інтереси міжнародної програми у стосунках із зацікавленими інвесторами та недержавними фінансовими установами.

Адміністратор визначає механізм розподілу коштів, які виділили держави-учасниці, між підприємствами – учасниками міжнародної програми, умови фінансування, критерії відбору проектів для виділення фінансування. Створює систему контролю за ефективністю використання суб'єктами програми виділеного фінансування.

Адміністратор забезпечує координацію залучення недержавних інвестицій у підприємства – учасники програми.

Адміністратор співпрацює з організаціями-донорами щодо залучення технічної допомоги у реалізації міжнародної програми.

3. Централізація інформаційних потоків реалізації міжнародної програми.

Адміністратор створює автономну систему інформаційного забезпечення діяльності міжнародної програми, визначає порядок та форми звітності підприємств-учасників.

Виходячи з делегованих повноважень, адміністратор визначає принципи звітування перед країнами-учасницями, обсяг такої звітності, показники, які розкривали б мету міжнародної програми та досягнуті результати, а також ефективність використання фінансування.

Адміністратор формує та презентує результати діяльності міжнародної програми.

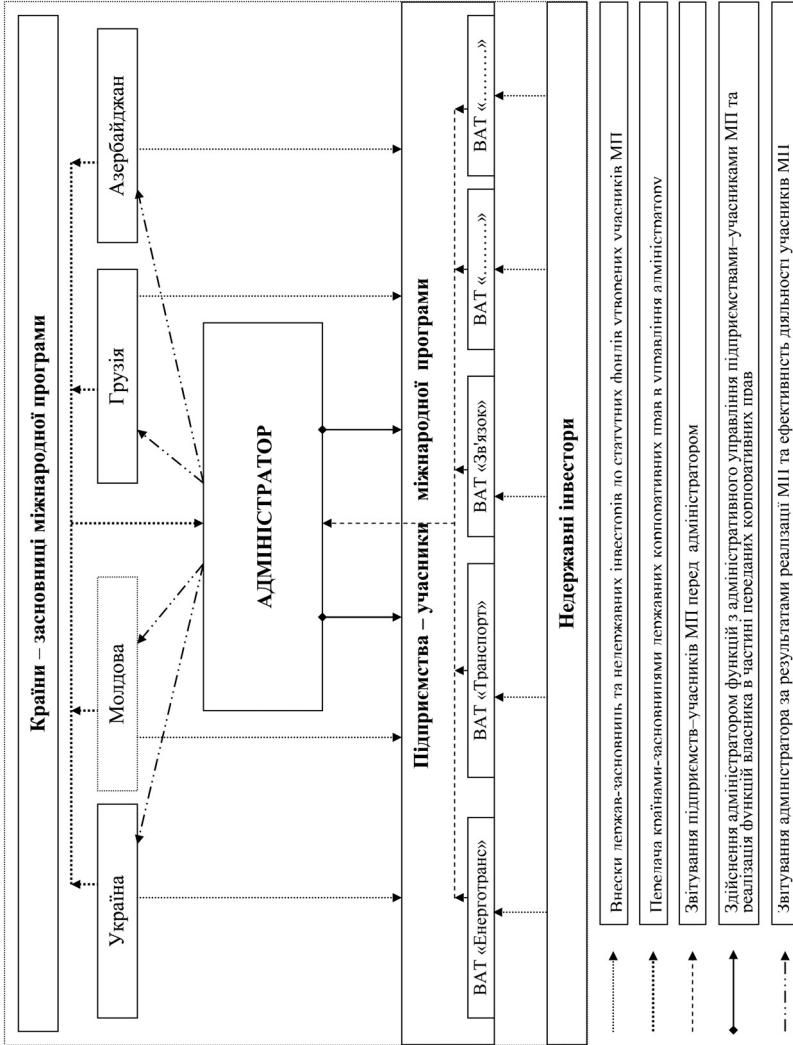
5. Розмежування політичних та адміністративно-управлінських функцій.

Вивчення досвіду організації управління міждержавними економічними об'єднаннями свідчить, що управління ними має будуватися щонайменше за дворівневою структурою. Перший рівень – вищий орган управління, другий – виконавчий. Зазвичай, вищим органом управління є рада глав урядів,

або уповноважених представників країн-засновниць. Безпосереднє управління здійснює виконавчий орган. Таким чином розмежовуються політичні та адміністративно-управлінські функції.

Відповідне розмежування доцільно передбачити під час формування міжнародної програми.

Модель взаємовідносин, побудована на вищезазначених принципах, графічно можна представити у такому вигляді (рис. 1).



Модель взаємовідносин суб'єктів МП

*Володимир Омельченко,
експерт Українського центру економічних і політичних
досліджень ім. О. Разумкова*

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ГАЗОВЫХ РЫНКОВ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАН ГУАМ

Газовые рынки, в качестве институциональной основы поставок газа, являются одним из важнейших компонентов ресурсного обеспечения экономического развития стран ГУАМ. Их состояние в той или иной мере сказывается также на степени свободы проведения политического курса государств, входящих в это международное объединение. Все страны ГУАМ, за исключением Азербайджана, не имеют перспектив избавиться от газовой зависимости от внешних источников, поэтому задачи, которые стоят перед Грузией, Молдовой и Украиной, довольно схожи, и их решение находится в плоскости уменьшения зависимости от одного источника поставок как путем диверсификации, так и за счет повышения эффективности использования энергоресурсов.

Украина занимает седьмое место в мире по объемам потребления природного газа, после США, России, Германии, Японии, Италии и Великобритании. Ее доля в общеевропейском газовом балансе составляет 13%. Другими словами, с 563,8 млрд. куб. м природного газа, который ежегодно используется европейскими странами, на Украину приходится около 74 млрд. куб. м. Доля природного газа в структуре потребления первичной энергии в Украине составляет 41% (в странах ЕС – 22%), что является одним из наибольших показателей среди всех стран мира, и явно слишком высоким для страны, которая более, чем на 70% зависит от его импорта.

Государственными институтами страны на протяжении 15 последних лет уделялось повышенное внимание вопросам диверсификации поставок энергоносителей. В этом плане особое значение имел проект «Одесса-Броды», определенные

надежды также связывались с газопроводным проектом «Nabucco». Но, к сожалению, пока никаких положительных результатов не получено. Диверсификация поставок не означает низкие цены, этот процесс призван, в первую очередь, создать конкуренцию между различными источниками поступления ресурсов и снизить риски недопоставок. Это возможно осуществить наилучшим образом только в условиях развитого внутреннего рынка на основе справедливой конкуренции и прозрачности. Главное условие реализации идей диверсификации – достижение баланса между стратегической составляющей проектов и коммерческими интересами. Все эти предпосылки не были созданы, поэтому и расчеты на реализацию проектов по диверсификации не имели под собой надежного фундамента.

Хорошо высказался по этому поводу комиссар ЕС по вопросам энергетики Андрис Пиебалгс: «Некоторые могут придерживаться точки зрения, что в настоящее время мы должны уделять внимание безопасности поставок, а не либерализации и конкуренции на нашем рынке энергоносителей. Я согласен – мы должны уделять внимание бесперебойности поставок. Но это не противоречит принципам либерализации и конкуренции. Напротив, я уверен, что безопасность поставок может быть обеспечена только в условиях свободного конкурентного рынка. Грамотно регулируемый свободный рынок привлекателен для поставщиков ресурсов, желающих использовать возможности либерализованного рынка, быстро реагируя на его сигналы. Более того, гибкость свободного рынка позволяет решать вопросы бесперебойности поставок с помощью эффективных рыночных механизмов».

Проблемы, связанные с безопасностью поставок энергоносителей для стран ГУАМ, нельзя отделять от общеевропейского контекста, наиболее эффективным образом они могут быть решены только на базе системной и поэтапной либерализации рынков энергоносителей.

Деформация рыночных отношений в газовом секторе Украины, которая происходила за счет перекрестного

субсидирования, необоснованно существенного вмешательства государства в рыночные отношения, а также гиперсоциальной политики привели к искажению сигналов для субъектов рынка. В результате спрос на инновационные технологии в области энергосбережения был неудовлетворительный, незначительными темпами осуществлялась структурная перестройка экономики. Свидетельством тому является показатель энергоемкости, который в 2,6 раза выше среднемирового. Наилучшие результаты здесь у стран с развитой рыночной экономикой, построенной на либеральных принципах, – Австрии, Великобритании, Дании. От них Украина по показателям энергоемкости отстает еще заметнее – от 3,8 до 4,4 раза.

В процессе формирования энергетической политики странами ГУАМ ценовой фактор не должен быть самоцелью, его следует ориентировать, прежде всего, как средство стимулирования энергоэффективности, оптимизации межотраслевого баланса и структуры экономики каждой из стран, что позволит достигнуть высокого уровня конкурентоспособности в глобальном масштабе. Именно такое отношение к ценовому фактору отличает страны, находящиеся на постиндустриальном уровне развития, от государств с более низким технологическим укладом, не способных обеспечить ощутимый спрос на инновации.

Адаптация законодательства стран ГУАМ к энергетическому законодательству ЕС должна способствовать созданию конкурентных энергетических рынков, которые смогут постепенно интегрироваться в рынок ЕС, что создаст дополнительные условия для безопасности поставок энергоносителей и конкурентоспособности экономик государств данного объединения. В качестве ориентира для такой адаптации целесообразно выбрать положение директивы Европейского парламента от 26 июня 2003 г. 2003/55/ЕС относительно совместных правил внутреннего рынка природного газа.

Создание таких рынков базируется на следующих принципах:

- обеспечение надежности и прозрачности поставок энергоносителей;
- недискриминационного доступа к газотранспортным и газораспределительным системам;
- разделения функций поставок, транспорта и добычи;
- существования независимого регулирующего органа, способного обеспечить справедливые условия работы всем участникам рынка;
- расширения конкуренции;
- стимулирования технологий по энергоэффективности.

СПІВПРАЦЯ КРАЇН – ЧЛЕНІВ ГУАМ У ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНІЙ СФЕРІ

*Давид Прейгер,
радник директора НІПМБ*

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ И НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ В РАМКАХ ГУАМ

Известно, что Украина имеет развитый транзитный потенциал как на водном, наземном, так и авиационном транспорте. Скажем, железные дороги могут перевозить до 1 млрд. т грузов, существенная часть которых направляется транзитом через территорию страны. Трубопроводный транспорт в целом может доставлять до 200 млн. т углеводородного сырья, при этом нефтетранспортная система имеет мощность на выходе 66 млн. т, газотранспортная – до 140 млрд. кубометров газа, которые можно отправлять транзитом в Европу. Существенен транзитный потенциал водного транспорта (морской и речной) – до 160 млн. т грузов. К сожалению, реализуется он на всех видах транспорта не полностью, а на трубопроводном мы наблюдаем устойчивую тенденцию к снижению уровня реализации потенциальных возможностей. Как отмечается в Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства в 2002-2010 годах (*Утверждена Законом Украины от 7.02.2002 № 3022-III // Відомости Верховної Ради (ВВР), 2002, № 24, ст. 166*), наличный транзитный потенциал реализуется только на 70%, а на транспорте общего пользования (без трубопроводного) – всего на 50%. Правда, на отдельных видах транспорта в последнее время наблюдается некоторое улучшение ситуации. Например, если железные

дороги перевезли в 2000 г. 357,3 млн. т грузов, из них транзитных – 39,8 млн. т, то в 2006 г. – уже 478,7 млн. т и 56,7 млн. т, или на 33,9 и 42,5 процента соответственно больше. Наблюдается повышение интереса к транспортной системе Украины со стороны Российской Федерации, которая традиционно отправляет значительные объемы грузов на экспорт через территорию республики (в 2005 г., например, из общих перевозок грузов по железной дороге между Украиной и Россией в 70,8 млн. т транзит составил 39,1 млн. т, или 55,2%). В первом квартале 2007 г. всеми видами транспорта (без трубопроводного) было перевезено свыше 81,7 млн. т российских грузов, что на 39,2 млн. т, или на 92,2% больше по сравнению с аналогичным периодом годом раньше (*Инвестгазета, 2007, 11–17 июня, с. 33*). При этом почти в 9 раз возросли перевозки транзитных грузов автомобильным транспортом (составили 0,9 млн. т), в 1,3 раза больше – железнодорожным и морским видами транспорта (24,7 млн. и 308,3 тыс. т соответственно). Гораздо хуже в сфере использования Россией транзитных возможностей Украины. За годы независимости объемы транзитного транспортирования российской нефти через НТС Украины сократились в 6 раз. О проблемах организации железнодорожного движения на юге Украины в системе отношений в рамках ГУАМ между Украиной и Молдовой говорил представитель «Укрзалізници». Здесь есть над чем работать, особенно в контексте реализации транзитных возможностей Украины по МТК № 9.

Особое беспокойство с точки зрения эффективности использования вызывает украинская часть ЕАНТК. Загрузка нефтепровода и терминала в порту «Южный» может быть осуществлена исключительно (речь об аверсном направлении) за счет каспийской нефти, которую доставляют из Казахстана или Азербайджана к Черному морю. Азербайджан с момента создания ГУАМ является активным участником организации, как и Украина. Однако до сих пор вопрос об использовании им ЕАНТК не решен, хотя переговоры между нашими двумя государствами по этому поводу ведутся почти 10 лет.

Ещё в 1999 году на открытии маршрута по доставке азербайджанской нефти из Баку в порт Супса присутствовал Президент Украины. Накануне было заявлено, что государство готово приобретать азербайджанскую нефть для её возможной переработки на отечественных НПЗ. Но первый и последующие танкеры с нефтью из порта Супса пошли не в Украину, а направились в Средиземное море. На мой взгляд, данную ситуацию можно объяснить несколькими причинами, которые не устранены до сих пор. Первая. Украина не была готова приобретать нефть на рыночных условиях. Вторая. Для отправки нефти и её выгрузки в Одессе нужны были танкеры меньшей грузоподъемности, чем те, на которые она грузилась в порту Супса. Третье. В названный порт поступает нефть не Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики (ГНКАР), а иностранных компаний, работающих в Азербайджане на Каспии. Именно им принадлежит нефть, доставляемая в порт Супса. Они (компании АМОК) не были заинтересованы в переработке своей нефти на украинских НПЗ, в том числе Одесском, который тогда ещё находился в государственном управлении.

Позже (в феврале 2001 г.) во время визита Председателя Верховной Рады Украины в Баку его уверяли в том, что к 2005 году Азербайджан будет добывать 50 млн. т нефти, часть из которой может попасть в ЕАНТК. Но Украине предлагалось создать международный консорциум для строительства и эксплуатации трубопровода Одесса-Броды, продолжения его до Гданьска. В июне 2004 года между КМУ и правительством Азербайджана было подписано соглашение о принципах сотрудничества в нефтяной сфере. В нем констатировалось, что Азербайджан предоставит возможность Украине приобретать на недискриминационной основе по коммерческим ценам нефть для загрузки нефтепровода Одесса-Броды. К сожалению, эти положения, как и решения СНБОУ, введенные в действие соответствующими указами Президента Украины по данному вопросу, до сих пор не реализованы органами исполнительной власти. Сейчас мы видим, что Азербайджан как государство не владеет достаточным количеством нефти,

которую он мог бы предложить Украине. Из 32,3 млн. т, добытых в 2006 году, часть ГНКАР составила 9 млн. т. Из них на отечественные НПЗ нужно направить как минимум 7,5 млн. т (Азербайджан сейчас закупает нефть в Туркменистане и Казахстане, часть которой при соответствующих условиях можно было бы поставлять на НПЗ). Реально, по нашим расчетам, к 2010 году в акваторию Черного моря может поступить не более 13–15 млн. т азербайджанской нефти (всех собственников), из которых примерно 2–3 млн. т непосредственно будут принадлежать государству. Этими ресурсами, очевидно, и сможет распоряжаться Азербайджан и на них может рассчитывать Украина.

В рамках ГУАМ Украина имеет определенный шанс послужить транзитером и стать участником закупки природного газа, который должен идти в Европу по газопроводу Nabucco из Ирана (возможно), Туркменистана, Казахстана, Узбекистана и Азербайджана. Но и здесь есть проблемы: до сих пор не определен статус Каспия, что не позволяет строить подводные газопроводы с его восточного берега на западный – до Баку; нет уверенности в том, что Ирану разрешат поставлять газ в Турцию и далее в Европу; России удалось убедить Казахстан, Туркменистан и Казахстан экспортировать углеводородное сырьё по территории России. Так что газопровод Nabucco может и не состояться в проектные сроки (2008–2011 гг.). Поэтому для Украины очень важно участвовать в тендерах на поставку оборудования, трубной продукции, выполнение строительных работ в проектах, реализация которых намечается во исполнение договоренностей России, Казахстана, Туркменистана по расширению поставок углеводородного сырья из Центральной и Средней Азии в Европу через Россию (возможно, и Украину). Не снимается с повестки дня вопрос участия Украины в разработках нефтяных и газовых месторождений за рубежом, в том числе в рамках сотрудничества стран, входящих в ОДЭР – ГУАМ, активизации действий по сокращению общего энергопотребления, использования возобновляемых источников энергии, совершенствования энергетического баланса страны.

*Сергій Проценко,
завідувач відділу Укразалізниці*

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ СОВРЕМЕННОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ «УКРЗАЛИЗНЫЦІ»

Как пример могу привести работу пограничных переходов на границе с Молдовой: Кучурган–Новосавицкая и Слободка–Ковбасная.

Следует отметить, что на развитие этих переходов и оборудование для проведения необходимых таможенных и пограничных процедур Укразализныцей было потрачено свыше 7,8 млн. грн.

Однако в силу сложившейся политической и экономической ситуации, Молдовской железной дорогой было закрыто движение вагонов с грузами через указанные переходы в адреса экономических агентов Молдовы. Передача грузов осуществлялась только через пункт перехода Могилев-Подольский – Окница.

Из-за увеличения тарифного расстояния и как следствие – увеличения стоимости перевозки объёмы перевозок сократились, в результате убытки Укразализныцы составили около 3 млн. дол. США. Ситуация значительно ухудшилась после 3 марта 2006 г., когда движение на Приднестровском участке было полностью заблокировано. В ожидании изменения маршрута следования через погранпереход Могилев-Подольский – Велчинец простаивало около 3000 вагонов. Осуществление перевозок через этот переход привело к увеличению их стоимости, как результат – снижению грузопотока.

Украинская сторона понесла убытки в сумме 14 млн. дол. США.

Только после закрытия моста через р. Днестр из-за его технического состояния и полной остановки движения в сторону Молдовы и Румынии стороны сели за стол переговоров, результатом которых явилось Временное соглашение между Государственной администрацией железнодорожного транс-

порта Украины и ГП «Железная дорога Молдовы». Это позволило восстановить движение транзитных грузовых поездов на участке Кучурган – Кеушень, ликвидировать накопление грузов на украино-молдовской границе. Однако молдовской стороной было принято решение о повышении тарифа за перевозку, что было расценено Укрзалізницею как попытка экономического давления. В свою очередь молдовская сторона в мае 2006 года обратилась к руководству Укрзалізници с просьбой о восстановлении движения на пограничном переходе Басарабьяска – Березино.

По этому поводу 23.06.2006 состоялось заседание рабочей группы. Украинской стороной принято решение о нецелесообразности восстановления указанного участка, так как это, в первую очередь, не решает основную проблему – беспрепятственного пропуска грузов для Ренийского транспортного узла, а решает внутренние молдовские проблемы. При этом необходимо отметить, что восстановление движения на этом участке потребует затрат на сумму более 350 млн. грн. и увеличит маршрут движения грузов на 100 км.

На сегодняшний момент движение транзитных грузов назначением на Румынию и в порт Рени осуществляется через погранпереход Кучурган, в Молдову – через погранпереход Могилев-Подольский.

Остается открытым вопрос работы погранперехода Слободка со значительными объемами передачи в адрес Молдовского металлургического комбината (г. Рыбница), проблемы, связаны с таможенным оформлением готовой продукции и работой молдовского таможенного контроля в целом на этом участке.

*Ганна Карпенко,
державний експерт НІПМБ*

ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНОГО КАПІТАЛУ ДЛЯ ФІНАСУВАННЯ ТРАНСПОРНИХ ТА ЕНЕРГЕТИЧНИХ ПРОГРАМ у РАМКАХ ГУАМ

Саме по собі залучення приватного капіталу для фінансування великих міжнародних програм та проектів має довгу історію. Так, ще в 19 ст. корпорації брали безпосередню участь у фінансуванні та будівництві таких великих проектів, як Суецький канал або Транссибірська магістраль.

Але до середини 20 ст. майже всі зобов'язання в подібних ініціативах перейшли до національних держав. Уряди країн проводили масштабні позики, кошти яких спрямовували на реалізацію інфраструктурних проектів. Та вже на початку 80-х років 20 ст. ситуація кардинально змінилася.

Гостра нестача коштів та навіть боргові кризи в окремих національних державах унеможливили подальше фінансування подібних масштабних проектів. У той самий час, великі світові корпорації, що переживали період економічного спаду, були зацікавлені у пошуку нових шляхів та напрямів інвестування своїх проектів. Окрім того, конкуренція на світовому ринку обладнання змусила виробників підтримувати проекти, які сприяли б реалізації їхньої продукції на світовій арені.

Але передача важливих інфраструктурних проектів у повну приватну власність була (і залишається) з очевидних політичних та стратегічних причин неможливою. Тож виникла необхідність пошуку альтернативних шляхів розвитку й фінансування інфраструктурних проектів.

Сьогодні дедалі частіше висловлюється думка, що залучення приватного сектору до реалізації інфраструктурних проектів може відігравати провідну роль у прискоренні економічного зростання. Більшість країн вітає та підтримує державно-приватне партнерство.

Найяскравіше ця тенденція проявляється саме у нафтогазовій галузі. Оскільки значна частка енергоресурсів сконцентрована у країнах, що розвиваються, нафтогазові корпорації розвинених країн беруть активну участь у фінансуванні енерготранспортних проєктів з метою доступу до ресурсних запасів країн, що розвиваються.

Як приклад, можна навести будівництво газопроводу Nabucco, який зв'яже середземноморські країни з Центральною Європою. Будівництвом займатиметься консорціум на чолі з австрійською OMV. Також до нього входять компанії з тих країн, територією яких пролягатиме газопровід – угорська Mol, румунська Transgaz, болгарська Bulgargaz і турецька Botas.

Окрім того, у березні 2007 року ці п'ять основних акціонерів ухвалили рішення про приєднання до будівництва газопроводу шостого учасника. Певний час фаворитом тут вважалася французька компанія Gaz de France. Також розглядали німецьку RWE AG і французьку Total SA. Нині Туреччина активізує переговорний процес і з іншими країнами, серед яких є і Україна, що також зацікавлена в участі в проєкті.

Приєднання України до проєкту дало б можливість диверсифікувати джерела постачань газу. Адже на цей час весь імпорт надходить з території Росії.

Великі потенційні можливості щодо розвитку міжнародних та транснаціональних форм співробітництва із залученням значного обсягу приватного капіталу у нафтогазову галузь має Україна і як учасник ГУАМу. Фундаментом і рушійною силою розвитку ГУАМу могла б стати ідея створення євразійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК). Це обумовлюється спільними інтересами країн ГУАМ: усі країни – учасники цієї організації та інші країни Каспійського регіону мають вагомий інтерес у сфері видобутку та транспортування нафти до Європи.

Ініціювання таких інфраструктурних проєктів міжнародного значення може виявитися суттєвим поштовхом до активізації співробітництва між країн та наповнити ГУАМ економічним змістом.

Також, дуже ефективною ГУАМ, як міжнародна організація може виявитися й при розв'язанні Україною транспортних проблем регіонального значення. Передусім йдеться про покращення залізничного сполучення між Україною та Республікою Молдова. Серед шляхів розв'язання цієї проблеми найбільш перспективним та ефективним видається розвиток транснаціональних форм функціонування залізничних мереж в Придунайському регіоні, а саме створення придунайського залізничного консорціуму, основною складовою якого могла б стати придунайська частина мереж «Укрзалізниці» та ДП «Залізниця Молдови» на ділянці Роздільна – Кучурган та Кучурган – Новосавицька – Бендери.

Створення консорціуму саме в такому, подвійному, форматі дозволило б Україні уникнути негативного впливу конфлікту в Придністров'ї на обсяги транзитних перевезень, а також посилило б позиції нашої держави у відносинах з Республікою Молдова і стосовно функціонування МТК № 9, і в процесі врегулювання придністровського конфлікту взагалі.

Дмитро Могильний,
головний консультант НІПМБ

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПОРОМНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

З 2004 року на всіх основних лініях і маршрутах Чорноморського басейну було відзначено зростання пасажирських та вантажних перевезень – від 8 до 25%. Це сталося значною мірою завдяки сталому розвитку економік держав Чорноморського регіону, зокрема України, Росії та Туреччини. В свою чергу, збільшення обсягів регіональної торгівлі та експорту із цих країн вплинули на зростання ринку поромних перевезень на Чорному морі. Звісно, масштаби цього ринку неможливо порівняти з вантажообігом та пасажирооборотом поромних

ліній Балтійського та Північного морів, але значення чорноморського ринку поромних перевезень постійно зростає.

На сьогоднішній день основні поромні перевізники в Чорноморському басейні:

- ЗАТ СК «Укрферрі» (Україна). Флот компанії складається з найбільших поромів у регіоні. З 1978 року працює на напрямках Іллічівськ-Варна (спільно з компанією «Болгарський морський флот»), Іллічівськ-Поті (з 1999 року) та Іллічівськ-Деріндже (з травня 2001 року);

- «Inershipping» (Болгарія). Здійснює перевезення за маршрутом Новоросійськ-Бургас-Поті з круговим рейсом тривалістю 7 днів;

- «Ulusoy Lines» (Туреччина). Обслуговує лінію Самсун-Новоросійськ;

- «Karadeniz» (Туреччина). Обслуговує вантажопасажирські лінії Скадовськ-Зонгулдак та Самсун-Новоросійськ;

- «Cenk Shipping» (Туреччина). Працює на лініях Самсун-Новоросійськ, Деріндже-Іллічівськ та Зонгулдак-Євпаторія;

- «Karden Gemicilik» (Туреччина). Здійснює вантажопасажирські перевезення Сочі-Трабзон;

- «Irekyolu Denizcilik» (Туреччина). Працює за маршрутом Різе-Поті (вантажопасажирські перевезення);

- «Yildiz Denizcilik» (Туреччина). Обслуговує поромні перевезення Зонгулдак-Одеса;

- «Medlines» (Румунія). Здійснює перевезення за маршрутом Стамбул-Констанца;

- Судноплавна компанія «Аншип» (Росія). Підтримує залізнично-поромне сполучення через Керченську протоку між портами Крим та Кавказ;

- Державна судноплавна компанія «Керченська поромна переправа» (Україна). Багато років виконує перевезення автомобілів та пасажирів на лінії порт Крим – порт Кавказ.

Окрім зазначених, з середини квітня поточного року новий поромний сервіс запропонувала компанія «UPM Transportation» (Швейцарія) – перевезення залізничних

вагонів з порту Кавказ до порту Поті (заплановано покриття напрямку Кавказ-Самсун). Передбачається, що протягом поточного року поромами компанії буде перевезено 120 тис. тонн вантажів, що імпортуються до Вірменії, та 12 тис. тонн експортних вірменських вантажів.

З лютого 2006 року відкрила регулярний лінійний сервіс між портами Іллічівськ-Пірей-Деріндже компанія «K Line». З жовтня 2007 року компанія планує додатково розширити маршрут з перевезеннями між портами Пірей-Деріндже-Іллічівськ-Констанца.

В останні шість місяців також на регулярну основу виходить автопоромне сполучення Іллічівськ-Тартус, яке обслуговує українська компанія «Фенікс Транс Сервіс Лтд.».

Як бачимо, з 14 поромних операторів, які обслуговують 16 маршрутів, сім представляють турецькі компанії. Таким чином, на сьогоднішній день є всі підстави вести мову про експансію турецьких транспортників на ринку лінійних автопоромних перевезень. Вони почали домінувати після розпаду СРСР – в період з 1993 по 1998 рік. Турецькі компанії використовують вертикально інтегровану схему: більшість операторів мають власний автопарк, забезпечуючи йому пріоритети, і, таким чином, витісняють конкурентів.

Вантажовласники та автоперевізники відзначають деякі «мінуси» функціонування лінійного поромного ринку в Чорноморському басейні. По-перше, це – висока вартість поромних перевезень, яка складається з різних видів зборів та плат – наслідок того, що портова інфраструктура та пороми перебувають в управлінні у різних власників. По-друге, існуючий лінійний сервіс покриває лише вузькі географічні напрямки і не дозволяє, комбінуючи сервіс різних операторів, здійснити перевезення на довгому плечі за конкурентними наскрізними ставками. По-третє, сегмент перевезень водним транспортом, що аналізується, не має яскраво вираженого логістичного центру – порту, який був би поєднальним в перевезеннях між Чорним та Середземноморським морями (якими, наприклад, на півночі Європи є Антверпен та Гамбург). І останнє –

поромні сервіси, що обслуговують українські і російські порти, не мають взаємного з'єднання, що не дозволяє, наприклад, російським експортерам використовувати переваги поромних сервісів, що обслуговують Іллічівськ, і навпаки.

Вартість поромних перевезень. Порівняємо собівартість поромних перевезень в Чорноморському регіоні з басейном Балтійського моря на основі розрахунків ставки фрахту за лінійний метр, віднесений на морську милю (див. таблицю).

Таблиця

Собівартість паромних перевезень

Маршрут	Від- стань, <i>в милях</i>	EUR за лінійний метр	USD за лінійний метр	USD за лінійний метр
Санкт-Петербург – Бремерхафен	1171	0	104	0,08
Санкт-Петербург – Любек	262	65	84,5	0,11
Новоросійськ – Бургас	476	100	130	0,27
Самсун – Новоросійськ	213		60	0,28

Як бачимо, собівартість поромних перевезень в Чорноморському басейні практично в 2,5 разу перевищує собівартість поромних перевезень на Балтиці. Єдиним винятком на Чорному морі є ставки українського оператора «Укрферрі» – 0,12–0,17 дол. США/на лінійний метр на милю. Пов'язано це з тим, що основним видом вантажу цього оператора є залізничні вагони, які перевозять порівняно великими суднами, що дозволяє отримати низьку складову фрахту. Таким чином, основною причиною високої собівартості поромних перевезень у Чорноморському басейні є використання невеликих суден, що експлуатуються в регіоні. Одним із додаткових чинників високої собівартості можуть бути високі ставки за обслуговування суден в колишніх радянських портах – Поті, Новоросійськ, Іллічівськ. Вартість суднозаходу в ці порти в 3 рази більша, ніж в турецькі порти.

Нові тенденції в лінійних поромних перевезеннях. В останні роки відзначається стійке зростання імпорту нової

автотехніки в Україну та Росію через порт Іллічівськ. За інформацією експертів нині в Росії відкриваються фантастичні перспективи для бізнесу автомобільних компаній. За підсумками 2006 року росіяни придбали автомобілів на 23% більше, ніж у 2005 році – 2 млн. машин. В сегменті іноземних машин зростання становило 65%, тобто 1 млн. машин на рік. Причини подібного вибухового зростання автомобільного ринку в Росії лежать на поверхні. Темпи зростання російської економіки декілька років не падають 5% на рік, в результаті зростають і доходи громадян. За останні п'ять років доход на душу населення збільшився в Росії з 8% до 10% на рік.

Незважаючи на те, що імпорт автотехніки через південь Росії не перевищує 10% відсотків від загального імпорту, спостерігається стійке зростання поставок автомобілів, зроблених на турецьких заводах «Рено» та «Пежо». Ці автомобілі відправляють транзитом через Україну, а саме через порт Іллічівськ. Причина полягає в тому, що російські порти не мають відповідного поромного сервісу: або площадок на складах тимчасового зберігання, або, наприклад, як у порті Кавказ, – можливостей переробки акцизних вантажів, до яких належить автотехніка.

Інша тенденція поромних перевезень – зростання вантажообороту з Росії до Вірменії. Цей процес пов'язаний із закриттям пункту пропуску Верхній Ларс в районі російсько-грузинського кордону на Військово-грузинській дорозі в Північній Осетії. Пункт пропуску закрито на планову реконструкцію 8 липня 2006 року, яка може тривати до 2008 року. Між тим, в останні роки Росія входить до трійки найбільших імпортерів продуктів з Вірменії (переважно сільгосппродукції). В структурі експорту Росії до Вірменії переважають паливо, продукція алюмінієвої промисловості, машини, устаткування та транспортні засоби. На сьогоднішній день до 80% вірменського експорту та імпорту проходить через порт Поті. При цьому в літній період наявний поромний сервіс не може впоратися з вантажопотоком, у зв'язку з чим очевидна необхідність введення додаткових транспортних засобів для з'єднання Росії та порту Поті.

Поромні термінали півдня Росії. Серед портів, задіяних в поромних перевезеннях, найбільш розвинену інфраструктуру мають Іллічівськ, Деріндже та Самсун. Сучасний поромний термінал повинен бути обладнаним необхідними сліпами та причалами з відповідною висотою над рівнем моря та, найголовніше, достатньою площиною для накопичення та зберігання колісної техніки. Часто-густо цю проблему розв'язують за рахунок використання припортових терміналів, що збільшує собівартість переробки в порту.

Росія нині не має прийняттого поромного терміналу і, вірогідно, ця проблема в майбутньому стане найбільш гострою. Можливо згадати поромні термінали в порту Новоросійськ – «Геопорт» та «НУТЕП», де обслуговуються турецька та болгарська лінія. Однак останнім часом керівництво «НУТЕПу» неодноразово висловлювалося про наміри максимально використовувати контейнерні потужності порту, для чого планує задіяти всі площадки для зберігання контейнерів. Тоді поромні оператори стають непотрібними, тому що ефективність роботи порту від переробки контейнерів набагато перевищує перевалку накатних вантажів. Поромні лінії гальмують контейнерний бум, що змушує замислитись усіх поромних операторів про своє майбутнє.

Термінал «Геопорт», на думку фахівців, також має смутні перспективи. Враховуючи необхідність в базі для Чорноморського флоту в Новоросійську, військові не дозволять розвиватися поромному сервісу іноземних операторів поблизу флотської інфраструктури. Вже з 1 січня 2008 року частину портової інфраструктури передають в управління Міністерства оборони Російської Федерації.

Термінал «КСК», керівництво якого із задоволенням прийняло б постійний обсяг роботи, порівняно малий. Головне, що не дає йому розвиватися як перспективному проекту – обмеження осадки до 5 метрів, небезпека причалів за південним вітром та заперечення прикордонної та митної служб стосовно відкриття нового поромного сервісу.

На півдні Росії є ще один глибоководний порт – Туапсе. Але термінал «Родина» має також обмежені глибини, що не

дозволяє розглядати його як альтернативу Новоросійську. Порт Сочі неефективний з причини його курортного значення та відсутності безпечної траси, що з'єднає Сочі з іншими наземними маршрутами. Інші порти Росії, які можуть зацікавити інвесторів стосовно поромних перевезень, також обмежені глибинами – в середньому 3,7–5,0 метрів. Між тим, найбільш затребуваними на перевезеннях в Чорноморському регіоні є поромні судна дедвейтом 3500–7000 тонн та місткістю 700–1300 лінійних метрів, мінімальна осадка яких становить 5,5 метра і більше.

Розглянемо, наприклад, як обладнано причали зі сліпами в таких портах: Кавказ – максимальна осадка 5 метрів; Геленджик – максимальна осадка 3,8-4,2 метра; Сочі – максимальна осадка – близько 6 метрів. Технічну проблему малих глибин можна розв'язати за рахунок використання поромних суден дедвейтом до 2500 тонн. Зазвичай, це судна з максимальною осадкою 4,5 метра і місткістю до 500 лінійних метрів. Такий флот не дуже розвинений, і використовують його переважно оператори Східного Середземномор'я, при цьому собівартість перевезення такими суднами буде вища. За оцінками спеціалістів, найбільш високий потенціал для розвитку альтернативного новоросійському поромного терміналу на півдні Росії має порт Кавказ, у якого достатні для зберігання площадки, розташовані безпосередньо на причалі. Але існує одне суттєве обмеження з боку митних органів – обмеження щодо переробки акцизних вантажів (алкогольної продукції та нових машин), що становлять значну частку імпорту в Росію.

*Олександр Власюк,
директор Національного інституту
проблем міжнародної безпеки*

ЗАКЛЮЧНЕ СЛОВО

Шановні учасники «круглого столу» !

Насамперед дозвольте подякувати усім за відвертий, конструктивний підхід до обговорення напрямів подальшого економічного співробітництва країн – членів ОДЕР–ГУАМ, визначення проблемних питань багатосторонніх міжнародних відносин у форматі цієї Організації, посилення її ролі у розвитку систем регіональної міжнародної безпеки.

Висловлені вами думки та пропозиції обов'язково буде враховано у подальшому опрацюванні українськими фахівцями напрямів та пріоритетів економічного співробітництва країн – членів ОДЕР–ГУАМ.

Хочу наголосити, що наш «круглий стіл» є першим у низці інших заходів, які здійснюватиме Інститут найближчим часом у процесі визначення шляхів збільшення взаємодовіри, окреслення можливих контурів економічної взаємодії країн регіону відповідно до основної мети, визначеної керівними органами ОДЕР–ГУАМ.

Зокрема, 27 вересня цього року Інститут планує провести черговий «круглий стіл» на тему «Східний вимір політики ЄС», де ми продовжимо сьогоднішнє обговорення і спробуємо окреслити шляхи імплементації ідеї співробітництва у форматі ГУАМ в плани та програми ЄС. Окрім того, в листопаді 2007 р. ми передбачаємо провести міжнародну конференцію з проблем співробітництва в рамках ОДЕР–ГУАМ.

Сподіваюся, конструктивна позиція експертів та науковців щодо питань розвитку багатосторонніх відносин між нашими країнами, озвучена під час нашого «круглого столу», відіграє належну роль у формуванні ефективного економічного співробітництва країн – членів ОДЕР–ГУАМ.

Шановні учасники «круглого столу»!

Ще раз дякую за плідну роботу, а також за ті зауваження та пропозиції, які надійшли на нашу адресу. Запрошую всіх вас взяти участь у наступних заходах Інституту з цього питання.

ДОДАТОК

(список учасників «круглого столу»)

1. ВЛАСЮК Олександр Степанович – директор Національного інституту проблем міжнародної безпеки РНБО України

2. ГЕНЧА Адіна – перший секретар Посольства Румунії в Україні

3. ГУЦАЛ Анатолій Феодосійович – перший заступник директора НІПМБ

4. ГОНЧАР Михайло Михайлович – директор енергетичних програм Центру «НОМОС»

5. ГРИГОРЕНКО Володимир Кирилович – головний консультант НІПМБ

6. ДАВИДЕНКО Сергій Васильович – старший консультант Національного інституту стратегічних досліджень

7. ДІБРОВ Євген Володимирович – завідувач відділу Міністерства економіки України

8. КАНЦУРОВ Олег Олександрович – заступник начальника управління Міністерства фінансів України

9. КАПНУС Євген Валерійович – завідувач відділу Секретаріату Президента України

10. КАРПЕНКО Ганна Василівна – державний експерт НІПМБ

11. КЕЛЧЕВ Любомир – радник Посольства Болгарії в Україні

12. КОРНІЛОВ Ігор Євгенович – завідувач відділу НІПМБ

13. КУЗЬМЕНКО Валерій Павлович – державний експерт НІПМБ

14. ЛАПШИН Роман Олександрович – головний консультант НІПМБ

15. ЛЕОНОВ Дмитро Борисович – помічник директора НІПМБ

16. МАСЛОВА Ольга Володимирівна – головний спеціаліст Міністерства економіки України

17. МИРОНЮК Геннадій Іванович – генеральний директор Міжнародного інституту безпеки та якості харчових продуктів

18. **МОГИЛЬНИЙ** Дмитро Григорович – головний консультант НППМБ

19. **МУНТЯН** Валерій Іванович – заступник Міністра економіки України

20. **ОМЕЛЬЧЕНКО** Володимир Юрійович – експерт Українського центру економічних і політичних досліджень ім. О. Разумкова

21. **ПАРАХОНСЬКИЙ** Борис Олександрович – завідувач відділу НППМБ

22. **ПЕПЕЛОВА** Галина Сократівна – головний економіст департаменту Держкомстату України

23. **ПРЕЙГЕР** Давид Каспарович – радник директора НППМБ

24. **ПРОЦЕНКО** Сергій Георгійович – завідувач відділу Укрзалізниці

25. **РУКОМЕДА** Роман Миколайович – державний експерт Апарату РНБО України

26. **СТАРОДУБ** Тетяна Сергіївна – головний консультант НППМБ

27. **СОТНІКОВА** Ксенія Владиславівна – головний консультант НППМБ

28. **СПОЯЛЕ** Євгенія – директор Центру акредитації у сфері оцінки відповідності продукції, Республіка Молдова

29. **СУХОРУКОВ** Аркадій Ісмаїлович – завідувач відділу НППМБ

30. **ТИШАКОВ** Петро Олексійович – радник Посольства Молдови в Україні

31. **ТКАЧЕНКО** Валентина Анатоліївна – заступник директора департаменту Міністерства економіки України

32. **ЧЕЧЕЛАШВІЛІ** Валерій – Генеральний секретар ГУАМ

33. **ШЕВЧЕНКО** Володимир Павлович – директор департаменту Міністерства економіки України

34. **ШИЙКО** Альона Анатоліївна – спеціаліст першої категорії НППМБ

Наукове видання

**Проблеми та перспективи розвитку
економічного співробітництва в рамках ГУАМ**

Національний інститут проблем міжнародної безпеки

Відповідальний редактор – І. Є. Корнілов

Підготували до друку:

К. В. Сотнікова

А. А. Шийко

Т. С. Стародуб

Підп. до друку 22.08.2007 р. Формат 60x84/16.

Папір офс. Друк. репр. Гарнітура SchoolBook.

Ум.-друк.арк. 7,8. Обл.-вид. арк. 7,1.

Наклад 300 прим. Зам. 0822-07.

Національний інститут проблем міжнародної безпеки

Україна, 01133. Київ-133, вул. Кутузова, 18/7.

Тел.: (044) 285-34-66

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи серія ДК № 514 від 03.07.2001.