

12. Російсько-українська криза не вплинула на торгові відносини України з Китаєм [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/ua/novyny/show/rosijsko-ukrainska-kriza-ne-vplnula-na-torgovi-vidnosini-ukraini-z-kitaem>.
13. Смикова М.О. Українсько-китайські відносини / М.О. Смикова, П.Д. Камінський [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2806>.
14. Торговельно-економічне співробітництво між Україною та Китаєм [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://china.mfa.gov.ua/ua/ukraine-cn/trade>.
15. Черник П. Україна – Китай: стан та перспективи взаємин / П. Черник, Г. Батишева // Держава і право. – 2010. – Вип. 50. – С. 678-688.

УДК 339.543

## МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ КРАЇН – ЧЛЕНІВ ЄСР ТА УКРАЇНИ: СЕКТОРАЛЬНИЙ АСПЕКТ

Коваленко О.О., к.е.н., доцент Донбаська державна машинобудівна академія (м. Краматорськ)

### Коваленко О.О. Міжнародна торгівля країн-членів ЄСР та України секторальний аспект

Дане дослідження присвячено аналізу міжнародної торгівлі України з країнами – членами ЄСР в розрізі галузей економіки. Визначено, що найбільш тісні коопераційні зв'язки збереглися в галузях сільського господарства, машинобудування та транспорту. Виявлено схожі характеристики виробничих комплексів України та країн ЄСР при збереженні галузевої спеціалізації на момент припинення функціонування СРСР. Надано оцінку динаміки ВВП України та країн ЄСР та визначено схожі тенденції розвитку даного показника, який характеризується нестабільністю та хаотичністю. Зроблено висновок, що структурні характеристики економіки країн пострадянського простору створюють певні обмеження для розвитку, що спирається виключно на сировинні ресурси. Проаналізовано експорт та імпорт України з країнами ЄСР та визначено позитивне сальдо з Білоруссю та Казахстаном і негативне – з Росією. Аналіз показав, що між країнами ЄСР і Україною зберігається висока інтенсивність внутрішньогалузевої торгівлі, що свідчить про розвиток інтеграції між країнами на основі коопераційних зв'язків і міжнародного внутрігалузевого розподілу праці. В результаті дослідження зроблено висновок щодо важливості подальшого розвитку торгових стосунків України з країнами ЄСР.

**Ключові слова:** коопераційні зв'язки, торгові стосунки, експортний потенціал, внутрішньогалузевий зв'язок, місткість ринку.

### Коваленко Е.О. Международная торговля стран-членов ЕЭП и Украины: секторальный аспект.

Данное исследование посвящено анализу международной торговли Украины со странами – членами ЕЭП в разрезе отраслей экономики. Определено, что наиболее тесные кооперационные связи сохранились в отраслях сельского хозяйства, машиностроения и транспорта. Определены похожие характеристики производственных комплексов Украины и стран ЕЭП при сохранении отраслевой специализации на момент прекращения функционирования СССР. Дана оценка динамики ВВП Украины и стран ЕЭП, а также выявлены общие тенденции развития данного показателя, который характеризуется нестабильностью и хаотичностью. Сделан вывод, что структурные характеристики экономик стран постсоветского пространства создают определенные ограничения для развития, которые опираются исключительно на сырьевые ресурсы. Проанализирован экспорт и импорт Украины со странами ЕЭП и определено положительное сальдо с Белоруссией и Казахстаном и негативное – с Россией. Анализ показал, что между странами ЕЭП и Украиной сохраняется высокая интенсивность внутриотраслевой торговли, что свидетельствует о развитии интеграции между странами на основе кооперационных связей и международного внутриотраслевого разделения труда. В результате исследования сделан вывод о важности дальнейшего развития торговых отношений Украины со странами ЕЭП.

**Ключевые слова:** кооперационные связи, торговые отношения, экспортный потенциал, внутриотраслевая связь, емкость рынка.

### Kovalenko O. Foreign trade of the CEA countries and Ukraine: sectorial aspect.

The article is devoted to the analysis of foreign trade of Ukraine with the CEA countries in a sectorial aspect. It is defined that the closest cooperative relations remained in agricultural, manufacturing and transport areas. Similar features of manufacturing complexes of Ukraine and the CEA countries at saving branch specialization on the moment of the USSR break-up are defined. It is given the assessment of the GDP dynamic of Ukraine and the CEA countries and it is defined similar tendencies of development of this indicator which is characterized by instability and chaotic character. It is concluded that structural features of economies of the post-soviet countries make restrictions for development which bases just on raw resources. It is analyzed export and import of Ukraine with the CEA countries and it is defined the positive trade balance with Belarus and Kazakhstan and negative balance – with Russia. Analysis shows that between the CEA countries and Ukraine high intensity of intra-branch trade is saved what shows the integration development between countries on the base of cooperation on relationships and international intra-branch specialization. It is concluded the importance of trade relationships of Ukraine with the CEA countries.

**Keywords:** cooperative relations, trade relationships, export potential, intra-branch relationships, market capacity.

**Постанова проблеми.** Країни ЄСР та Україна досягли таких масштабів економіки, коли використання старих виробничих потужностей, створених в радянські часи, є недостатньою умовою для підтримки стійкого і збалансованого економічного зростання. Надмірна залежність від зовнішніх ринків і дефіцит інвестиційних ресурсів для модернізації промислового потенціалу значно підвищують загальні економічні ризики для країн ЄСР та України. Незважаючи на те, що після розпаду СРСР пройшло 20 років, рівень взаємної торгівлі продукцією високої міри обробки між країнами ЄСР і Україною залишається на досить високому рівні, що дозволяє говорити про можливість використання потенціалу цих зв'язків для забезпечення стійкого та збалансованого економічного зростання. Тривожною тенденцією є зниження рівня взаємної торгівлі продукцією високотехнологічних галузей. Послаблення рівня коопераційних зв'язків пов'язано з реалізацією в Російській Федерації проектів по імпортозаміщенню у сфері оборонних виробництв, розривом ряду технологічних ланцюжків, витісненням постачальників з країн пострадянського простору виробниками з далекого зарубіжжя. Проте потенціал співпраці, що зберігається, у високотехнологічних виробництвах дозволяє і в перспективі чекати більш високої інтенсивності взаємної внутрішньогалузевої торгівлі між Росією, Білоруссю, Казахстаном і Україною в порівнянні з торгівлею з країнами далекого зарубіжжя.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Вивченню проблеми міжнародної торгівлі присвячені роботи багатьох зарубіжних авторів, а саме П.Р. Кругмана [1], Б. Оліна [2], В. Савайера [3] та багатьох інших всесвітньовідомих економістів. П. Кругман вивчає теоретичні аспекти міжнародної торгівлі, Б. Олін акцентував увагу на абсолютних перевагах країн, які забезпечують високий рівень конкурентоспроможності на світовому ринку. В. Савайер аналізує інструменти торгової політики, а також політичну економію торгової політики. Що стосується українських вчених, автором проаналізовано роботи таких вітчизняних економістів: Ю. Макогона [4], Д. Лук'яненка [5], В. Будкіна [6], які зробили певний внесок у вивчення проблеми зовнішньої торгівлі України з країнами близького та далекого зарубіжжя.

**Виділення невирішеної проблеми.** Незважаючи на велику кількість публікацій на тему аналізу зовнішньої торгівлі України, існують певні аспекти, які потребують детального вивчення. При аналізі значущості секторальних зв'язків між країнами ЄСР та Україною необхідно розглядати не лише прямі, але й непрямі ефекти що відбивають залучення у виробничий процес суміжних галузей економіки.

Крім того необхідно проаналізувати розподіл ефектів на різних стадіях формування випуску кінцевої продукції. Інструментом такого аналізу може служити інтегрований міжгалузевий баланс Росії України, Білорусі і Казахстану.

**Мета дослідження** полягає в аналізі міжнародної торгівлі України з країнами - членами ЄСП в розрізі секторів економіки, а також виявлення ефектів, що виникають в результаті торгової співпраці.

**Результати дослідження.** Аналіз показує, що коопераційні зв'язки між підприємствами країн ЄСП та України збереглися практично в усіх сегментах обробляючих виробництв. Найбільш значущі в – машинобудівних галузях - між Російською Федерацією та Україною. Більше того, частина цих зв'язків (у суднобудуванні, авіабудуванні, атомній промисловості) зараз носить безальтернативний характер. При постачаннях проміжної продукції для високотехнологічних виробництв найбільш суттєві зв'язки зберігаються між Україною та Росією. Це пов'язано з тим, що значним споживачем морської техніки для України залишається Росія, а при виробництві цієї техніки використовується великий об'єм російських комплектуючих. В інших високотехнологічних видах діяльності значущість зв'язків також істотна. Вивчення системи галузевих і міжгалузевих зв'язків між економіками країн ЄСП та Україною дозволяє говорити про те що у ряді виробництв співпраця носить безальтернативний характер проте може бути чутливою до різкого погіршення торгових стосунків між країнами, що створює додаткові ризики, особливо це стосується виробництва продукції подвійного призначення.

За своїм масштабом економіки країни ЄСП та Україна в 2013 році перевищили рівень в 3,4% світового ВВП. Слід зазначити, що це більше частки названих країн у світовому ВВП, досягнутою до кінця радянського періоду (2,9% в 1990 році за оцінками Всесвітнього банку). Звичайно, радянська економіка функціонувала у абсолютно іншому господарському і ціновому середовищі, і коректні оцінки її внеску у світове господарство украй скрутні, проте слід визнати, що до теперішнього моменту ключові країни пострадянського простору досягли показників, що перевищують максимуми радянського періоду. Проте, пряме використання ланцюгових індексів не повністю описує реальний стан речей. Річ у тому, що на динамічні характеристики розвитку впливають чинники, що відбивають зміну галузевої структури економіки. Розриви в динаміці ВВП між Російською Федерацією, Білоруссю і Україною певною мірою пояснюються структурою виробничого капіталу, характерною для цих країн, інвестиційною політикою останніх 20 років. Концентрація промислових підприємств в Україні в радянський період привела до того, що після 1991 року значні виробничі потужності в українській економіці виявилися надмірними по відношенню до внутрішнього ринку. Низький рівень завантаження основного капіталу фактично не стимулював проведення активної інвестиційної політики, що уповільнювало зростання ефективності виробництва. При цьому, в порівнянні з іншими країнами пострадянського простору українська економіка спочатку характеризувалася високою енергоємністю, пов'язаною з високою часткою енергоємних виробництв (таких як металургія та хімічна промисловість) в структурі економіки. При порівнянні української економіки з економіками Росії, Казахстану та Білорусі слід розглядати не лише динаміку валового внутрішнього продукту в цілому, але й чинники, що її обумовлюють (Рис. 1).

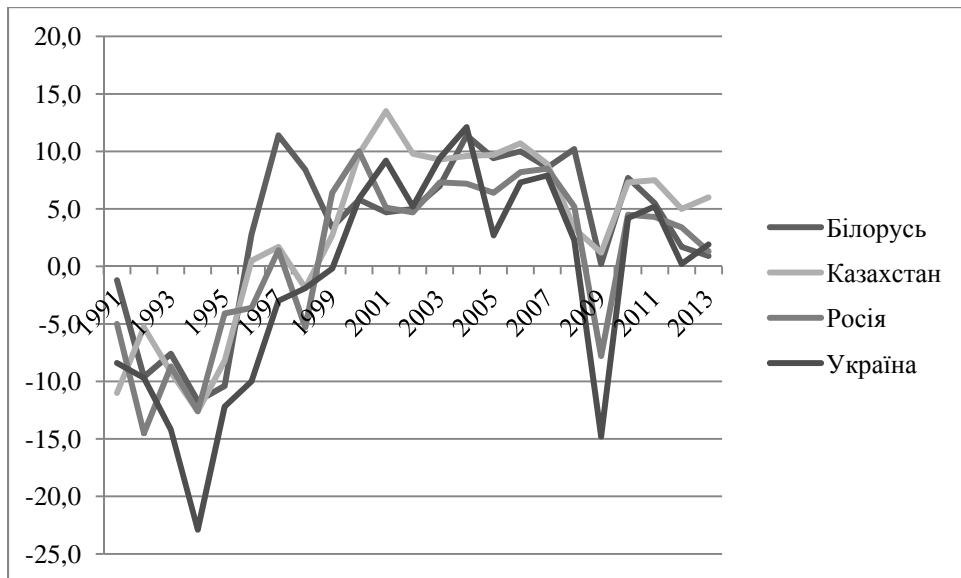


Рис. 1. Динаміка приросту ВВП країн ЄСП та України в 1991-2013 роках, %\*

\*Складено автором на основі: [7].

Стосовно Російської Федерації та Казахстану істотна частина приросту ВВП визначалася видобуванням і експортом природних ресурсів, в першу чергу паливно-енергетичних. Зростання ВВП Білорусі – частково, але обумовлювалося іноземними інвестиціями, в основному російськими. Для проведення порівняння якості розвитку економік можна порівняти динаміку ВВП з виключенням даних чинників.

В даному випадку видно, що розрив у рівні розвитку між Україною і країнами ЄСП значною мірою скорочуються. В той же час можна зробити висновок про те, що економічне зростання Росії та Білорусі було більш якісним, ніж зростання в Україні та Казахстані. Причому реальний розрив в якості зростання між Україною та Росією виник після 2005 року. Якість зростання білоруської економіки частково визначалася первинною відсутністю в її структурі високої частки енергоємних виробництв і підприємств оборонно-промислового комплексу.

На підставі наявної інформації можна зробити ряд висновків стосовно економічної ситуації і ключових проблемах розвитку країн ЄСП та України в середньо- і довгостроковій перспективі. Росія, Україна, Казахстан, Білорусь у момент розпаду СРСР відрізнялися дуже схожими характеристиками ефективності виробництва при збереженні галузевої спеціалізації. Тепер після двадцяти років самостійного розвитку цих країн, можна зробити певні висновки про якість економічної політики в цей період. Явною конкурентною перевагою Росії та Казахстану була наявність великої кількості енергетичних ресурсів (передусім нафти і газу). З цієї точки зору Україна, незважаючи на потенціал своєї хімічної і металургійної галузей, мала спочатку скромніші стартові позиції. На початку 90-х років Україна по забезпеченості сировинним експортом (у силу істотно більшого населення) була порівнянна з Білоруссю.

Економічна політика, що проводиться в Україні та Білорусі, мала різні підсумкові результати. До 2013 року Білорусь перевищила за об'ємом ВВП рівень 1990 року на 90%, тоді як Україна в 2013 році мала лише менше 80% від об'єму ВВП 1990 року. Не менш вражаючі відмінності спостерігаються і в рівні ВВП на душу населення. Якщо в 1990 році в Україні ВВП на душу населення (по ППС у цінах 2005 року) склав 5818 дол., а у Білорусі 4713 дол., то в 2013 році цей показник в Україні досяг 7418 дол., а у Білорусі \$15579. Можна помітити, що даний результат став наслідком того, що білоруська влада використала механізми прихованого і прямого субсидування за рахунок

російської сторони. Проте використання таких механізмів також є одним з елементів економічної політики, яким білоруська сторона, на відміну від української, змогла скористатися.

Структурні характеристики економіки країн пострадянського простору створюють певні обмеження для розвитку, що спирається виключно на сировинні ресурси. З іншого боку значне зниження внеску сировинного експорту в економічну динаміку може створити очевидні проблеми в поточних умовах. Зміна положення можлива тільки у рамках поступової зміни структури економіки. При цьому обмеження для прискореного нарощування сировинного експорту в найближчі роки стимулюватимуть процес подальшої диверсифікації структури економік країн пострадянського простору. У цих умовах країни пострадянського простору вимушені приймати рішення, спрямовані на збереження стійких темпів економічного зростання. У зв'язку з цим інтеграційні процеси на пострадянському просторі можуть стати одним з елементів довгострокової економічної політики, що дозволяє якнайповніше задіяти наявний науково-промисловий потенціал і що дає можливість найраціональніше розподіляти наявні в країні інвестиційні ресурси.

Динаміка взаємної торгівлі є ключовим індикатором, що характеризує тісноту господарських зв'язків країн. Проте, окрім динаміки і величини зовнішньоторгових потоків, істотне значення для економічної інтеграції має якість взаємної торгівлі. Аналіз показує, що між країнами ЄСП і Україною зберігається висока інтенсивність внутрішньогалузевої торгівлі, що свідчить про розвиток інтеграції між країнами на основі коопераційних зв'язків і міжнародного внутрігалузевого розподілу праці.

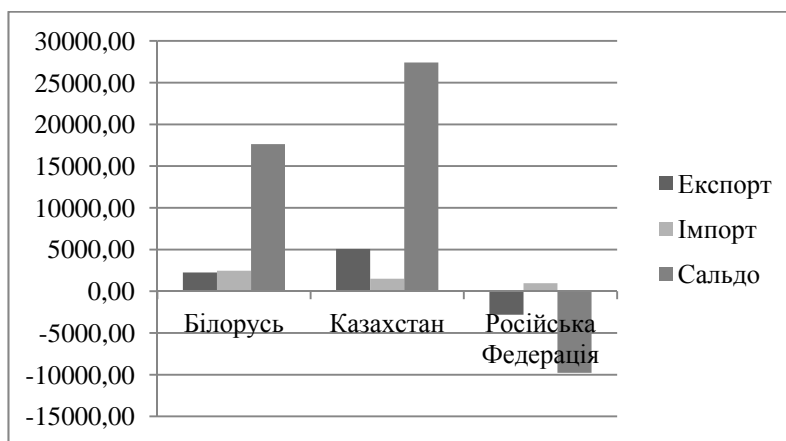


Рис. 2. Торговля України з країнами ЄСП в 2013 р., млн. дол. США\*

\*Складено автором на основі: [8].

Наведена гістограма демонструє зовнішню торгівлю України з країнами ЄСП. Торговля з Білоруссю та Казахстаном характеризується позитивною динамікою, про що свідчить позитивне сальдо зовнішньої торгівлі. Що стосується торгівлі з Росією, зовнішньоторговельне негативне сальдо сягає майже 10 млрд. дол. США. Даний показник в основному формується імпортованими в Україну енергоносії (нафтові та газові ресурси).

В цілому економіки Росії, Білорусі, Казахстану та України досить близькі за показниками ефективності виробництва і рівнем технологічного розвитку. В будь-якому разі, різниця між цими країнами значно менше, ніж різниця між кожною з країн і такими технологічними лідерами як країни ЄС.

При аналізі рівня коопераційних зв'язків між країнами ЄСП та Україною надзвичайно важливо оцінити потенціал їх можливого впливу на економіку країн, що аналізуються. В умовах, що склалися, збереження наявного коопераційного потенціалу і означатиме максимальне використання цього чинника в цілях забезпечення економічного зростання. У зв'язку з цим приведені оцінки слід розглядати не як сценарний прогноз, а як оцінку фактично наявного потенціалу торгово-економічної співпраці. Можливості використання цього потенціалу пов'язані з економічною політикою, що проводиться в кожній з аналізованих країн, і рівнем торговельно-економічних стосунків, що фактично складається.

#### Аналіз торгових відносин у галузі сільського господарства.

З початку 2000-х років сільськогосподарське виробництво в країнах ЄСП та Україні динамічно розвивалося. За 2000-2013 роки фізичні обсяги виробництва аграрної продукції зросли в Росії на 33%, у Білорусі - на 76%, в Казахстані - на 46%, в Україні - на 48%. Зростання сільгоспвиробництва було пов'язане як з відновленням внутрішнього попиту на аграрну продукцію, так і з нарощуванням об'ємів експорту сільгосппродукції. При цьому для Білорусі основним експортним ринком залишався російський ринок м'яса і молочної продукції, для Казахстану - ринки зерна і борошна середньоазіатських країн СНД, тоді як експорт сільгосппродукції (в основному зерна і рослинної олії) з Росії та України був орієнтований на країни далекого зарубіжжя. При збереженні тенденцій, що склалися, економічна інтеграція відкриває додаткові можливості нарощування сільгоспвиробництва для Білорусі та України і створює додаткові ризики для Росії та Казахстану. У зв'язку з цим найважливішим елементом дослідження перспектив і ефектів економічної інтеграції має стати оцінка потенційної місткості ринків аграрної продукції країн ЄСП.

У сценарії позитивного соціально-економічного розвитку країн ЄСП та України рівень добробуту населення буде зростати, а показники споживання основних видів продовольства - наблизяться до показників розвинених країн. В даному випадку слід чекати збільшення місткості національних ринків м'ясної і молочної продукції, оскільки зберігається істотне відставання країн ЄСП та України по рівнях її середньодушового споживання від розвинених країн. Місткість внутрішніх ринків продукції рослинництва (зерна, картоплі) навпаки, зменшуватиметься внаслідок заміни в раціоні харчування населення рослинних білків тваринними білками. Важливу роль зіграє і зниження кормо-ємкості тваринницького виробництва. Розрахунки показують, що потенційна місткість внутрішніх ринків для виробників країн ЄСП та України складає: по м'ясу - 16-17 млн. тон, по молоку - 77-80 млн. тон, по зерну - 94-96 млн. тон, по олійним культурам - 11-12 млн. тон, по цукровому буряку - 42-43 млн. тон, по картоплі - 47-48 млн. тон, по овочах і баштанних культурах - 27-28 млн. тон. (табл. 1).

Порівняння оцінок ресурсного потенціалу рослинництва країн ЄСП та України з відповідними оцінками потенціалу зростання внутрішніх потреб показує, що є значні можливості для нарощування експорту аграрної продукції, перш за все зерна (до 135 млн. тон з урахуванням України і до 102 млн. тон без урахування неї).

**Оцінка торгових відносин у машинобудівній галузі.** У сфері літакобудування головним спільним російсько-українським проектом є виробництво літаків АН-140, АН-148 і АН-158. Частка російської участі в літаках сімейства "АН" дуже велика. У загальній вартості усіх літаків сімейства частка російських комплектуючих складає більше 50%. У виробництві АН-148 беруть участь 126 підприємств Росії, на яких виробляється майже 70% комплектуючих літака. Значну роль в кооперації з російськими виробниками авіатехніки займає «Харківське агрегатне КБ».

Ресурсний потенціал сільського господарства країн ЄСІ та України\*

Показник	Одиниця виміру	Росія	Білорусь	Казахстан	Україна
Ресурсний потенціал виробництва зернових культур	млн.т	133,3	9,5	32,5	54,1
Внутрішні потреби в зерні	млн.т	59,3	4,4	10,1	21,2
Експортний потенціал виробництва зернових культур	млн.т	74,0	5,1	22,4	32,9
Ресурсний потенціал виробництва олійних культур	млн.т	20,2	0,9	0,4	14,2
Внутрішні потреби в олійних культурах	млн.т	8,3	0,5	0,7	1,9
Експортний потенціал виробництва олійних культур	млн.т	11,9	0,4	-0,3	12,3
Ресурсний потенціал виробництва цукрового буряку	млн.т	51,4	4,5	2,8	20,6
Внутрішні потреби в цукровому буряку	млн.т	19,7	3,2	4,2	15,2
Експортний потенціал виробництва цукрового буряку	млн.т	31,7	1,3	-1,4	5,4
Ресурсний потенціал виробництва картоплі	млн.т	44,7	6,7	3,8	28,8
Внутрішні потреби в картоплі	млн.т	23,6	3,7	3,3	17,3
Експортний потенціал виробництва картоплі	млн.т	21,1	3,0	0,5	11,5
Ресурсний потенціал виробництва овочів	млн.т	20,6	1,6	5,3	12,4
Внутрішні потреби в овочах	млн.т	16,7	1,5	2,5	6,7
Експортний потенціал виробництва овочей	млн.т	3,9	0,1	2,8	5,7
Внутрішні потреби в м'ясі (з урахуванням імпорту)	тис.т	10752,0	764,0	1567,0	3432,0
Внутрішні потреби в молоці (з урахуванням імпорту)	тис.т	51010,0	3693,0	7168,0	16784,0
Внутрішні потреби в яйцях (з урахуванням імпорту)	млн.т	40364,0	2697,0	5694,0	14350,0

\*Складено автором на основі: [9].

Таблиця 2

Сукупні ефекти від коопераційних зв'язків між Україною та Росією у галузі літакобудування\*

	2011	2015	2020	2025	2030
Обсяг виробництва авіабудування Росії, млн. дол. (в цінах 2011)	14066	16680	25317	42922	58543
Приріст обсягів виробництва України, млн. дол. (в цінах 2011)	1675,2	1986,4	3015	5111,6	6972
Приріст ВВП України, млн. дол. (в цінах 2011)	580,9	688,8	1045,5	1772,5	2417,6
Частка авіабудування в ВВП України, %	0,75	0,74	0,82	0,94	1,06
Частка ВВП України, обумовлена взаємозв'язками з російським авіабудуванням, %	0,35	0,34	0,43	0,5	0,65
Експорт продукції авіабудування в Росію в ВВП України, %	0,08	0,08	0,11	0,15	0,19

\*Джерело: [9].

При збільшенні валового випуску в економіці формуються додаткові доходи, які стають джерелом збільшення споживчого та інвестиційного попиту. Додатковий попит задовольнятиметься як за рахунок зростання внутрішнього виробництва, так і за рахунок імпорту з інших країн - стимулюючи збільшення обсягів виробництва в них. Таким чином, повні ефекти від зростання виробництва російського авіабудування на \$1 тис. полягатимуть: для України в зростанні валового випуску на \$86,8, валовій доданій вартості - на \$32,2; для Казахстану в зростанні обсягів виробництва на \$17,4, валовою доданою вартістю - на \$11; для - Білорусі в зростанні валового випуску на \$25,8, валовою доданою вартістю - на \$10,7.

**Торгові відносини у сфері суднобудування.** В суднобудівельній галузі тісні коопераційні зв'язки зберігаються між російськими та українськими партнерами. Підприємство "Науково-виробничий комплекс газотурбінного будування (НВКГ) «Зоря» - «Машпроект» (Миколаїв) є відомим в СНД розробником і виробником газотурбінних двигунів для суден і кораблів, а також агрегатів і електростанцій. Більше 95% продукції компанії поставляється на експорт, в першу чергу в Росію. Силовиими установками НВКГ «Зоря»-«Машпроект» оснащуються російські корвети, патрульні і ракетні катери. Енергетична установка НВКГ «Зоря» - «Машпроект» обрана в якості основної для фрегатів проекту 22350, які ВМФ Росії до 2020 року планує замовити у кількості 10-12 одиниць. Підприємство також поставляє устаткування на російські нафтогазові об'єкти (бурові платформи, плаваючі електростанції, припортові виробництва, судна - газозовози). Ще однією сферою, де спостерігається висока залежність російських судно-партнерів, є постачання вентиляційного і кліматичного устаткування. Цей ринок практично повністю монополізував завод "Екватор" (Миколаїв). Крім того, підприємство робить кліматичне устаткування для атомної і теплової енергетики, металургії, хімічної промисловості та ін.

Як і у випадку з авіабудуванням, розглядалися ефекти від зростання імпорту товарів проміжного попиту. Якщо враховувати зростання імпорту товарів кінцевого споживання, викликане зростанням доходів і кінцевого попиту в економіці Росії, то величина даних мультиплікативних ефектів зростає. Аналогічне зростання українського виробництва морського транспорту буде забезпечувати для

російської економіки зростання сукупного валового випуску на \$328,9, валової доданої вартості - на \$165,8. Зростання обсягів виробництва в економіці Білорусі складатиме біля \$25,4, а породжуваний ним приріст валової доданої вартості - приблизно \$9,8. В економіці Казахстану зростання валового випуску складе біля \$23,5, зростання валової доданої вартості - \$13,5 [9].

Вплив коопераційних зв'язків України з країнами ЄС при виробництві нею продукції машинобудування слід в першу чергу розглядати на основі об'ємів постачань українськими виробниками продукції проміжного споживання російським, білоруським та казахським машинобудівним підприємствам. Запропоновано розглянути такі сценарії розвитку коопераційних зв'язків.

**Інерційний сценарій**, який передбачає збереження рівня коопераційних зв'язків України та країн ЄС в умовах інерційного зростання економік країн ЄС з середніми темпами 3,6% в рік, що передбачено прогнозом МВФ до 2018 року.

**Сценарій інноваційного розвитку** передбачає збереження коопераційних зв'язків України та країн ЄС на існуючому рівні в умовах інноваційного розвитку економік країн ЄС. Зокрема, відповідно до ряду урядових програм розвитку економіки Росії передбачено нарощування об'ємів в окремих галузях машинобудування до 2030 року (у авіабудуванні - в чотири рази, в суднобудуванні - в 2 рази, в залізничному машинобудуванні - в три рази).

**Сценарій імпортозаміщення**, який враховує очікувані результати реалізації затверджених у кінці 2012 року державних програм розвитку окремих галузей економіки, що передбачають здійснення імпортозаміщення у виробництві. В першу чергу це стосуватиметься виробництв, пов'язаних з судно - та авіабудуванням. В результаті, після введення у дію відповідних виробничих потужностей, відбуватиметься скорочення об'ємів імпорту української продукції, використовуваної по коопераційним зв'язкам російськими машинобудівними підприємствами.

**Оцінка торгових відносин у транспортній галузі.** Географічне положення Білорусі, Казахстану, Росії та України саме по собі дає можливість цим країнам грати роль "мосту" між європейськими і азійськими країнами. Проте доки дана конкурентна перевага використовується лише в дуже малому ступені, в основному унаслідок недостатнього розвитку транспортних мереж і невирішеності проблем по оформленню вантажів, що перетинають кордони. За оцінками різних експертів, сумарна частка держав-членів ЄС на ринку транзитних перевезень в даний час не перевищує 1-2%. Таким чином, переключення частини транзитних вантажів на магістралі, які проходять через країни-члени ЄС, забезпечить помітний приріст ВВП і бюджетних доходів держав-членів. Саме інтеграційні зусилля у рамках ЄС можуть і повинні стати ключовим чинником, який забезпечить перетворення транспортного транзиту на один з важливих джерел зростання ВВП і збільшення доходів країн - членів ЄС.

Залізничний транспорт пострадянського простору впродовж багатьох десятиліть існував як єдина система, яка працювала за єдиними правилами і що дотримувалася єдиних стандартів. Багато в чому такий стан справ зберігся й досі. Залізничні країни - члени ЄС та України в переважному числі випадків використовують дуже близькі або навіть повністю співпадаючі нормативи, регламенти, технічні стандарти. До числа співпадаючих стандартів можна віднести однакову ширину залізнично-дорожньої колії і однакову величину допустимого кліренсу, ширину і висоту тунелів, правосторонній принцип організації руху, використання метричних стандартів, використання однакових сигнальних систем, однакові характеристики використовуваного електропостачання (напруга, частота струму).

Система взаємодії між країнами ЄС та Україною на залізничному транспорті в цілому задовольняє потреби вантажовідправників, перевізників, експедиторів, клієнтів цього виду транспорту. У частині внутрішніх пасажирських перевезень і перевезень між державами ЄС і Україною зміни сталися не лише в об'ємах, але і в структурі пасажиропотоку. Пропозиція з боку авіакомпаній значною мірою сконцентрувалося на вузькому сегменті заможних громадян. Користуватися послугами авіаперевезень стала значно менша кількість населення - лише близько 3%. У пасажиропотоку скоротилася кількість груп населення, які мають низькі доходи. При цьому зросла кількість туристичних і ділових поїздок. Вартість польоту не має істотного значення лише для співробітників великих компаній, чого не можна сказати про організації малого і середнього бізнесу.

Автомобільні перевезення є найбільш конкурентною галуззю серед усіх видів транспорту, і розбіжності, які належить усувати, тут найбільш великі. Відповідні органи СНД прийняли цілий ряд концептуальних програмних документів, які переглядають ключові положення по інтеграції в області транспорту, проте на практиці вони не були реалізовані повною мірою. Передумовами формування погодженої транспортної політики країн пострадянського простору у сфері автомобільного транспорту є:

наявність загальної автодорожньої мережі, що функціонує з використанням єдиних технічних стандартів і правил руху;  
необхідність використання автодорожньої мережі держав для транзитного переміщення товарів і транспортних засобів;

можливість використання автодорожніх мереж країн для організації нових транспортних коридорів і розширення транзитних перевезень з третіх країн;

наявність типових двосторонніх договорів про міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автотранспортом між країнами.

Необхідно відмітити, що на початковому етапі формування національних ринків транспортних послуг двосторонні міждержавні угоди у сфері автоперевезень зіграли свою позитивну роль, створивши правові рамки здійснення автомобільних повідомлень як між окремими країнами в межах співтовариства, так і між державами ЄС, Україною і третіми країнами.

Для водного транспорту країн пострадянського простору також характерні риси, що відбивають колишню єдність цього комплексу. По-перше, це ідентична організація руху по водоймах, включаючи правила системи сигналізації і сповіщення, правосторонній рух; близькі нормативи для водних шляхів і водних споруд (глибина фарватерів, висота мостів ширина шлюзів і так далі); відсутність мовного бар'єру; практично співпадаюча професійна термінологія. По-друге, це дуже близька система професійної підготовки (аж до здобуття професійної освіти у ВНЗ і учбових центрах інших країн пострадянського простору). В той же час бар'єром розвитку для водного транспорту є відсутність вільного доступу до внутрішніх водних шляхів.

Значущість взаємної торгівлі для транспорту країн ЄС та України (у першу чергу залізничного і трубопровідного) складається з частки обслуговування експортних та імпорتنних постачань. Окрім цього, необхідно враховувати, що об'єм послуг транспорту, пов'язаний з обслуговуванням експорту, не обмежується безпосередньо перевезеннями вантажів, що йдуть на український, російський, білоруський або казахський ринок. У нього також необхідно включати об'єм внутрішніх перевезень продукції проміжного попиту, використовуваної для виробництва товарів, що експортуються. Так, наприклад, окрім перевезень продукції авіабудування на ринки країн ЄС, в об'ємі послуг транспорту, обумовлених експортом в Росію, Казахстан і Білорусь, входять і перевезення сировини і комплектуючих для цих обсягів виробництва авіаційної техніки. Таким чином, для оцінки частки послуг транспорту, обумовлених міжнародною торгівлею, потрібно враховувати і міжгалузеві зв'язки. Розрахунки показують, що внесок перевезень, пов'язаних з торгівлею між країнами ЄС та Україною, складає близько 23,1% від усього об'єму транспортної роботи в українській економіці, з яких 9,4% доводиться на обслуговування перевезень вантажів, що імпортуються, і надання послуг з транзиту вантажів; 13,7% - на обслуговування експортних постачань і пов'язаних з ними внутрішніх перевезень сировини та комплектуючих.

**Висновки та пропозиції.** В роботі проаналізовано міжнародну торгівлю України та членів ЄС в розрізі галузей економіки. Проведений аналіз свідчить, що коопераційні зв'язки після припинення функціонування СРСР збереглися майже в усіх галузях економіки країн - членів ЄС та України.

Визначено, що найбільш значущі коопераційні зв'язки спостерігаються в галузях машинобудування (авіа-, суднобудування), сільського господарства та транспорту. Відмічено, що в торгівлі з Білоруссю та Казахстаном Україна має позитивне сальдо (приблизно 17,5 млрд. дол. та більше 26 млрд. дол. - з Казахстаном). Стосовно Росії, визначено, що зовнішня торгівля України з даною країною характеризується негативною тенденцією для останньої, про що свідчить негативний показник зовнішнь-торгівельного сальдо (майже 10 млрд. дол.). Структуру даного показника формують імпортовані з Росії енергоносії, а саме газ та нафта.

Аналіз торгівлі України з країнами ЄС у сфері сільськогосподарства демонструє наявність можливостей для нарощування експорту аграрної продукції, в першу чергу, зерна. В результаті дослідження виявлено позитивні ефекти від зростання виробництва російського авіабудування для економік України, Білорусі та Казахстану. Визначено сценарії розвитку коопераційних зв'язків у сфері суднобудування: інерційний, інноваційного розвитку та імпортозаміщення. Аналіз торгових відносин України та країн ЄС в галузі транспорту показав наявність тісних зв'язків у сфері автомобільного, авіа- та залізничного перевезення. Таким чином, проведене дослідження підтверджує важливість для України підтримки та подальшого розвитку торгових стосунків з країнами – членами ЄС.

#### СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Krugman P.R. International economics: theory & policy / Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz. – 9<sup>th</sup> ed. – 2012. – 736 p.
2. Flam H. The young Ohlin on the theory of “interregional and international trade” / Harry Flam, M. June Flanders // Seminar Paper № 684: [Electronic resource] / <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:328550/FULLTEXT01.pdf>.
3. Sawyer W.C. International economics / W. Charles Sawyer, Richard L. Sprinkle: Prentice Hall. – 2003. – 444 p.
4. Макогон Ю.В. Нова регіональна економічна політика в Україні: проблеми і перспективи розвитку: [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.experts.in.ua/baza/doc/download/econompolitic.pdf>.
5. Convergence and divergence in Europe: Polish and Ukrainian case: monograph / scientific editors Dmitro Lukianenko, Viktor Chuzhykov, Machal Gabriel Wozniak. – Kiev: KNEU, 2013. – 687 p.
6. Budkin V. The current economic situation in the CIS region: between the crises / V. Budkin // Central Asia and Caucasus, Vol. 14/3// Sweden: SA&CC, 2013. – P. 116-127.
7. GDP growth (annual %): [Electronic resource] / [http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?order=wbapi\\_data\\_value\\_2013%20wbapi\\_data\\_value%20wbapi\\_data\\_value-last&sort=asc](http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?order=wbapi_data_value_2013%20wbapi_data_value%20wbapi_data_value-last&sort=asc).
8. Зовнішня торгівля України товарами та послугами [за 2013 рік]: Статистичний збірник. – К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр України», 2013. – 157 с.
9. Экономическая и технологическая кооперация в разрезе секторов ЕЭП и Украины. – ЦИИ ЕАБР, 2013. – 96 с.

УДК [502.171:620.9]:332.146

### ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ

*Коломицева О.В.*, д. е. н., проф., завідувач кафедри економічної кібернетики і маркетингу Черкаського державного технологічного університету (Україна)

#### **Коломицева О.В. Теоретичні основи формування регіональної політики у сфері енергозбереження.**

У статті виокремлені основні проблеми енергозбереження в регіоні та визначено, що головним елементом їх подолання є формування регіональної політики у сфері енергозбереження. Визначено особливості регіональної політики у сфері енергозбереження та запропоновано систему її формування з виокремленням головних суб'єктів та інструментів реалізації. Успішне здійснення започаткованих в Україні реформ можливе, завдяки узгодженості та чіткості спрямування інструментів регіональної політики, що сприятиме подоланню залежності країни від імпортованих енергоносіїв та підвищенню рівня енергоефективності в регіонах. Отримано висновок, що подальші дослідження повинні спрямовуватися на удосконалення регіональних інструментів у сфері енергозбереження, які повинні бути складені з нормативно-законодавчих, організаційних, науково-технічних, фінансово-економічних і інформаційних механізмів, та враховувати їх особливості, ступінь опрацьованості і характер впливу на регіональну економічну систему.

**Ключові слова:** енергозбереження, політика у сфері енергозбереження, регіони України.

#### **Коломицева О.В. Теоретические основы формирования региональной политики в сфере энергосбережения.**

В статье выделены основные проблемы энергосбережения в регионе и определено, что главным элементом их преодоления является формирование региональной политики в сфере энергосбережения. Определены особенности региональной политики в сфере энергосбережения и предложена система ее формирования с выделением главных субъектов и инструментов реализации. Успешное осуществление начатых в Украине реформ возможно благодаря согласованности и четкости инструментов региональной политики, что будет способствовать преодолению зависимости страны от импортируемых энергоносителей и повышению уровня энергоэффективности в регионах. Сделано вывод, что дальнейшие исследования должны направляться на совершенствование региональных инструментов в сфере энергосбережения, которые должны быть составлены с нормативно-законодательных, организационных, научно-технических, финансово-экономических и информационных механизмов, и учитывать их особенности, степень проработанности и характер воздействия на региональную экономическую систему.

**Ключевые слова:** энергосбережение, политика в сфере энергосбережения, регионы Украины.

#### **Kolomytseva O. Theoretical basis for regional policy in the sphere of energy saving.**

The article highlights the main problems of energy conservation in a region; forming regional policy in the sphere of energy saving is identified as the main element of overcoming said problems. The features of regional policy in the sphere of energy saving are determined; a system for its formation with the identification of main actors and means of implementation is proposed. The successful implementation of reforms initiated in Ukraine is possible through consistency and clarity of regional policy instruments, which will help to overcome the country's dependence on imported energy and increase energy efficiency in regions. It is concluded that further research should be directed at improving regional instruments in the field of energy efficiency, which should be created on the basis of the regulatory and legislative, organizational, scientific, technical, financial, economic and information mechanisms, and take into account their particular degree of maturity and the nature of the impact on regional economic system.

**Keywords:** energy saving, regional policy in the field of energy savings, Ukraine regions.

**Постановка проблеми.** Неефективне використання енергетичних ресурсів, залежність України від імпорту природного газу та складна ситуація в енергетичному секторі диктує необхідність переходу до енергозберігаючих технологій та докорінної модернізації обладнання, які потребують значних капітальних інвестицій та ефективного регулювання як на державному, так і на регіональному рівні. Тому, формування та вдосконалення політики ощадного використання енергетичних ресурсів набуває актуальності у теперішній час розвитку нашої держави, яка передбачає впровадження енергозберігаючих заходів, використання відновлювальних джерел енергії та узгодженості дій органів державного та регіонального самоврядування.

**Аналіз останніх наукових досліджень.** Посидання ринкових і державних механізмів регулювання енергозбереження висвітлено в працях українських та зарубіжних науковців. Посидання ринкових і державних механізмів регулювання енергозбереження присвячені роботи О.М.Суходолі [1], у наукових працях В.В.Микитенка [2] висвітлено дослідження критеріїв енергоефективності та розробки адаптивної енергетичної політики на засадах синергетичного підходу, Поповченко О. М. аналізує комплекс проблем, які пов'язані із