

СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ УГРУПУВАНЬ ЗА УЧАСТЮ ПОСТРАДЯНСЬКИХ КРАЇН

Наукові праці МАУП, 2009, вип. 1(20), с. 25–31

Розглянуто напрями економічної інтеграції на пострадянському просторі, роль і місце України у цих процесах. На підставі фактичних даних проаналізована динаміка інтеграційних процесів, у яких бере участь Україна.

У результаті шістнадцятилітньої практики ринкової трансформації національної економіки пострадянських країн суттєво змінили свій вигляд. Повністю демонтовано механізми командної економіки, зникли загальні дефіцити товарів і послуг, значно розширився їх асортимент. Повсюдно звільнена до того скута особиста ініціатива, відбувається швидке становлення класу підприємців, що формує основу майбутнього національного добробуту, тобто майже в усіх пострадянських країнах, у тому числі в Україні, одержані перші позитивні результати.

Останнім часом почали робитися реальні кроки до зміцнення і розвитку дружніх партнерських відносин народів з урахуванням таких факторів, як географічна близькість, спільна історія, близькі культурні цінності, взаємодоповнення національних економік. Унаслідок цього як історичну закономірність було сприйнято створення організацій СНД, Чорноморського економічного співробітництва і ГУАМ.

Якщо розвиток відносин з ЄС є досить проблематичним, а інтеграція України в це об'єднання може розглядатися лише у віддаленій перспективі, то напрям економічної інтеграції із сусідніми країнами є абсолютно реальним і реалізується практично шляхом членства України в СНД, ОЧЕС і ГУАМ.

Передумови, що сприяли створенню СНД у 1991 р. [12]:

- розподіл праці, який не уявлялося можливим цілком змінити за короткий проміжок часу. До того ж у багатьох випадках подібна зміна була б недоцільною, тому що

сформований розподіл праці багато в чому відповідав реальним природно-ресурсним і кліматичним умовам;

- історично обумовлене бажання широких мас населення підтримувати досить тісні контакти, пов'язане зі змішаністю населення, великою кількістю змішаних шлюбів, загальними мовними і культурними традиціями та ін.;
- технологічна взаємозалежність, єдині технічні норми;
- відсутність в Україні на момент створення СНД державних військових і господарських структур, здатних забезпечити її економічну та політичну безпеку.

На цьому етапі спільна діяльність країн співдружності відбувалася за такими напрямами [5]:

- координація зовнішньополітичної діяльності;
- співробітництво у формуванні й розвитку загального економічного простору, загальноєвропейського та євразійського ринків, у розробленні митної політики;
- кооперація в розвитку систем транспорту і зв'язку;
- соціальне партнерство і вживання спільних заходів у сфері охорони навколишнього середовища;
- міграційна політика;
- боротьба з організованою злочинністю.

Участь України в СНД була, крім інших причин, викликана необхідністю виходу на ринки Росії та інших пострадянських держав українських виробників, їхнього наступного закріплення

на цих ринках і забезпечення їм однакових стартових умов з конкурентами, здебільше російськими.

Торгівля в рамках ЄЕП характеризується:

- наявністю порівняльних переваг у традиційних (з низькою доданою вартістю) товарів;
- практично повною відсутністю товарної диверсифікованості експорту;
- для всіх країн тенденцією зниження їх порівняльних переваг у машинах та устаткуванні.

При цьому продукція, що поставляється у країни ЄЕП (за винятком мінеральних продуктів і недорогоцінних металів), не може бути реалізована на інших ринках.

Що стосується інвестиційного співробітництва України з країнами ЄЕП, можна відзначити, що жодна країна не посідає значного місця в загальному обсязі інвестицій України. Наприклад, інвестиції з Росії в Україну становлять 4,9 %, а з

України в Росію — 53,8 %. Білорусі і Казахстану навіть немає у списку основних країн — інвесторів України. Обсяг інвестицій з Росії в Україну з 2001 р. до I півріччя 2007 р. стабільно зростав з 292 млн дол. до 1236,2 млн дол. США (рис. 1) [11; 12].

Що стосується інвестицій з України в Росію, то тут Росія посідає перше місце, оскільки обсяг інвестицій становить 53,8 % загального обсягу інвестицій з України, хоча в натуральному виразі ця сума незначна і на I півріччя 2007 р. становить 102,5 млн дол.

Проаналізувавши інформацію, подану на рис. 2, можна відзначити, що в період 2001 р. — I півріччя 2007 р. спостерігалось стабільне зростання інвестицій з України в Росію з 63,1 млн дол. до 116,4 млн дол. США [5].

Активно розвивається процес взаємного інвестування. За офіційними російськими даними, прямі російські інвестиції в Україну з 2001 р. по I півріччя 2007 р. зросли у 6,3 раза і досягли

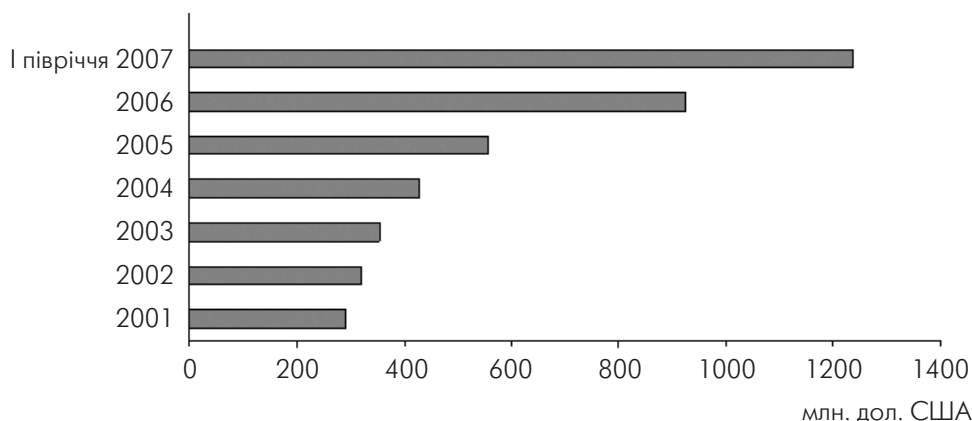


Рис. 1. Динаміка інвестицій з Росії в Україну

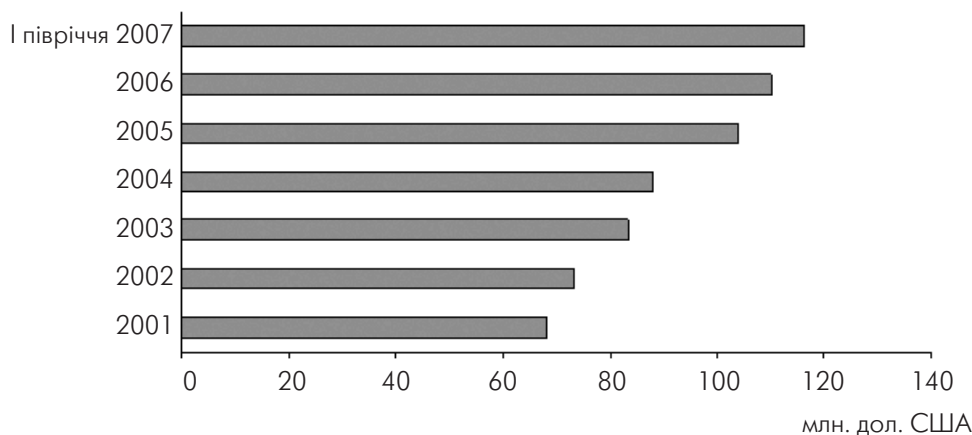


Рис. 2. Динаміка інвестицій з України в Росію

3001,3 млн дол. За даними української статистичної служби, тільки російські інвестиції в економіку України на 1 жовтня 2007 р. становили понад 116,4 млн дол., на їх частку припадало 44,2 % усіх накопичених прямих іноземних інвестицій. Однак обидва показники уявляються заниженими, оскільки не враховують надходження російського капіталу в Україну за допомогою різних “схем” (переважно через офшорні центри — Кіпр, Британські Віргінські острови, штат Денвер США) [10].

За даними ЮНКТАД, у 2002–2003 рр. Україна була найбільшим реципієнтом російських інвестицій за кордоном (13,9 % сукупних прямих іноземних інвестицій) [18].

Якщо розглядати окремі галузі, то російські інвестори контролюють значну частину найважливіших галузей економіки України. Наприклад, вони мають 50 % і більше в телекомунікаційній галузі, кольоровій металургії та нафтепереробці. У Криму російські інвестиції становлять майже половину загального обсягу іноземних інвестицій.

Упродовж 2006 р. стан російських інвестицій в Україні був невизначеним. Над багатьма російськими активами нависла загроза реприватизації, практикувалося застосування селективних заходів. При цьому, як мінімум на першому етапі, значний інтерес до можливості інвестування в українську економіку виявляли західні інвестори, що, за деякими оцінками, могло призвести до перерозподілу активів. У результаті компанія Mittal Steel купила “Криворіжсталь”, Raiffeisenbank — банк “Аваль”, BNP Paribas — Укрсиббанк, Banca Intesa — Укрсоцбанк. Ці угоди стали найбільшими в історії пострадянського простору. Хоча слід зазначити, що єдиною великою втратою бізнесу Росії стали акції “Укртатнафта”, реприватизація яких відбулася восени 2005 р. Були реприватизовані акції, що належали офшорним компаніям AmRus і Sea Group (18 %), водночас “Татнафта” і уряд Татарстану зберегли свій пакет (8,6 і 28 % акцій відповідно) [15].

Провідну роль в інвестиційній експансії відіграють великі російські бізнес-групи. Значна частина інвестицій здійснюється в галузі, тісно пов’язаній з економікою Росії.

Важливу роль у промисловій кооперації Росії та України відіграють угоди щодо виробничої кооперації. У виробничій кооперації беруть участь 60 підприємств чорної металургії, в подібних угодах постійно зростає частка підприємств машинобудування [13].

Прикладом організацій, що сприяють розширенню міжурядової кооперації, є центр “Рос-укрінвест”, що був заснований у 2001 р. такими організаціями, як Російський союз товаровиробників, Торгово-промислова палата України, Союз підприємців малих, середніх і приватизованих підприємств України, Російсько-український інтеграційний форум, ТНК-Україна, Лукойл-Україна, “Український алюміній”, “Агрохімальянс” та ін. [6].

Певну роль у взаємодії Росії та України відіграють також офіційні фінансово-промислові групи, акцент на створенні яких робився ще до кризи 1998 р. Якщо перша МФПГ була зареєстрована у 1995 р., то до 1998 р. в СНД існувало вже 10 ТФПГ, здебільшого за участю білоруських компаній, і ще 47 перебували у стадії розробки. Перелічимо лише деякі МФПГ і ТФПГ [7]: “Точність” (17 підприємств Росії, України і Білорусі — створення озброєння нового покоління); “Формаш” (виробництво устаткування для виготовлення хімічних волокон); “Граніт” (виробництво устаткування для систем протиповітряної оборони).

На підставі досягнутих домовленостей Білорусь, Казахстан, Росія й Україна реалізують низку великих спільних виробничих проектів. Найвіддалішим прикладом виробничої кооперації є організоване у вересні 2002 р. у Києві на базі заводу “Ленінська кузня” концерну “Укрпромінвест” спільне з Мінським тракторним заводом складальне виробництво тракторів “Беларус” із налагодженням їх продажу і сервісного обслуговування на території України. Сторонами укладена угода про постачання РУП “Мінський тракторний завод” у 2004 р. 2640 тракторокомплектів. За перший квартал 2004 р. в Україну було поставлено 850 тракторокомплектів “Беларус-80.1.57/82.1.57”. За час роботи спільного виробництва було зібрано понад 2500 одиниць тракторної техніки. Обсяги складання були збільшені до 15 одиниць на день. Проектна потужність заводу, на яку планується вийти в перспективі, — 7500 тракторів на рік.

Одним із можливих спільних проектів є створення спільної ракетно-космічної корпорації. Поки що найбільш конкретно пропозицією є співробітництво в космічній галузі. Передбачається, що Росія надасть новий багаторазовий пілотований корабель “Кліпер”, створення якого включене у проект Федеральної космічної програми Росії на 2006–2015 рр. Україна має розробити ракету-носіє “Зеніт”. Запуск “Кліпера” передбачається здійснити з казахстанського космодрому

Байконур, а Білорусь пропонує партнерам свої можливості у сфері оптики. Однак російська РКК “Енергія”, ймовірно, вступає в конкуренцію з українськими колегами, оскільки в неї є проект розробки ракети-носія “Омега”. Отже, безальтернативних варіантів реалізації проекту не буде. Загальна вартість проекту оцінюється у 120 млн дол., тобто не можна назвати його масштабним. Скоріше тут ідеться про політичну ідею відродження місцевих проектів і відновлення кооперації в науково-технічній сфері [4].

У металургійній сфері російська промисловість в окремих галузях на 70–100 % залежить від постачань з України (марганець, хром, титан, залізна руда). З України надходить 20–25 % чорних металів і 30–40 % труб. Україна є важливим постачальником титанової губки, глинозему, марганцевих феросплавів.

Російські інвестори домінують у кольоровій металургії України: за деякими винятками, всі приватизовані компанії контролюються російськими групами. Миколаївський глиноземний завод, найбільший завод у СНД і значний постачальник російської алюмінієвої промисловості, контролюється “Російським алюмінієм”; “Запорізький алюміній” – групою “СУАЛ”, Побугзький феронікелевий завод – групою “Нікомед”. Навесні 2005 р. група “Російський алюміній” виступила з пропозицією створити робочу групу з представників українського уряду, парламенту і російської компанії для вивчення пропозиції щодо будівництва алюмінієвого заводу потужністю 200 тис. тонн в Україні за умови його забезпечення дешевою електроенергією. Ця пропозиція мала розглядатися поза інвестиційними зобов'язаннями, взятими при купівлі 30 % пакета акцій Миколаївського глиноземного заводу [4].

Значний технологічний і науковий потенціал економік Росії та України свідчить про доцільність реалізації проектів у високотехнологічних сферах. Найважливішою з погляду державної стратегії галуззю є авіабудування. Насамперед, інтерес становлять проекти, пов'язані з літаками “Ан”. Вони можуть реалізовуватись у рамках різних коопераційних проектів (виробничі мережі, стратегічні альянси, інтегровані бізнеси-групи) російськими та українськими компаніями. У наш час реалізуються (на різних стадіях) спільні проекти будівництва літаків Ан-38 у Новосибірську, Ан-140 у Самарі, створюється новий літак Ан-70 у кооперації з Омським авіаційним заводом, нарешті, розроблений бізнес-план відновлення виробництва Ан-124М “Руслан” в Ульяновську.

У телекомунікаційній галузі росіянам належать значні пакети акцій провідних компаній мобільного зв'язку: ЗАТ “Киевстар GSM” (43,49 %) і холдингу Golden Telecom (43,6 %), якому належить 80 % ТОВ “Голден Телеком”. “Вимпелком” у 2005 р., незважаючи на опір свого норвезького акціонера Telenor, завершив угоду з придбання ЗАТ “Українські радіосистеми”, що різко покращало його стан на українському ринку. Російські компанії беруть участь у двох з п'яти загальнонаціональних каналів, контролюють половину рекламного ринку. Зокрема, Першому каналу Росії належить блокуючий пакет каналу “Інтер”, “Лукойлу” – канал СТБ, щотижневика “Ділова столиця”, радіо “Помаранч”. На українському ринку представлена компанія “Відео Інтернешнл”, російськими інвесторами контролюються рекламні компанії IMS та АІТІ [15–17].

Газова сфера, поза всяким сумнівом, належить до числа пріоритетних з погляду налагодження подальшого партнерства. Як довели події рубежу 2005–2006 рр., саме вона є найбільш конфліктною у взаємовідносинах двох країн.

Ідея міждержавного газотранспортного консорціуму (МГТК), що поєднує транспортні системи Росії та України, була висунута у 2002 р. президентами Росії та України. Основна перевага ідеї МГТК полягає у забезпеченні безперебійного постачання газу в Україну, зниженні ризиків і невизначеності для обох сторін у процесі експорту газу.

Таким чином, найбільш перспективними економічними проектами Росії та України уявляється співробітництво у сфері транзиту енергоресурсів за умови створення міждержавного консорціуму та у сфері високих технологій, зокрема, в авіабудуванні та космічній промисловості.

Важливим аспектом є напрямок і зв'язки неофіційної економічної діяльності в регіоні. Прикордонна економічна діяльність залишається поза контролем державної влади та офіційної економіки. Загалом обсяги неофіційної економіки в деяких випадках становлять часом до 50–60 % офіційного СОТ.

Досліджуючи залежність окремих країн від торгівлі в рамках ОЧЕС у вигляді співвідношення між внутрішньорегіональною торгівлею та торгівлею з іншими країнами світу, можемо дійти висновку, що найбільш залежними від внутрішньорегіональної торгівлі країнами є Молдова (наприклад, 70 % у 2005 р.), Грузія, Азербайджан і Україна. Менше залежать від внутрішньорегіональної торгівлі Румунія, Росія, Туреччина та

Греція. Що стосується Росії, то необхідно відзначити, що скоріше країни ОЧЕС залежать від російських торговельних потоків, ніж навпаки. Проміжне положення щодо цього займають Албанія, Вірменія та Болгарія [16].

Внесок окремих країн ОЧЕС у загальні обсяги торгівлі між ОЧЕС та ЄС різняться. До 2005 р. тільки на п'ять країн ОЧЕС (Росію, Румунію, Туреччину, Болгарію, Україну) припадало 96,87 % загального обсягу експорту з країн ЄС у регіон ОЧЕС. Аналогічний висновок можна зробити щодо імпорту ЄС із регіону, де 99,27 % загального експорту ОЧЕС у ЄС припадає на ті ж самі п'ять країн. Росія набагато випереджає інших за рівнем експорту та імпорту в країни із країн ЄС, на неї припадає 35 % торгівлі між ЄС та ОЧЕС, за нею йде Туреччина (приблизно 27 %) і Греція (20 %) [11].

Однак торговельна інтеграція між ЄС та ОЧЕС перебуває все ще не на тому рівні, коли можна говорити про певний тип регіональної інтеграції. Незважаючи на збільшення потоків, абсолютний рівень торгівлі залишається все ще дуже низьким: приблизно 113 млрд дол. у 2000 р., лише 80 млрд дол. у 2001 р., 144 млрд 237 млн євро у 2004 р. (за винятком Греції). Значний прогрес, досягнутий країнами ОЧЕС у розвитку законодавства, спрямованого на залучення прямих іноземних інвестицій і лібералізацію, все ще не сприяв залученню іноземного капіталу ні від партнерів ОЧЕС, ні з інших країн [11].

Процесу інтеграції держав ОЧЕС в європейські мережі інфраструктури сприяло прийняття загальних планів дій і здійснення конкретних проектів. Особливо слід згадати про плані дій у сфері транспорту, про розроблені ОЧЕС концепції Чорноморського кільцевого коридору та включення декількох країн ОЧЕС у програму Петра і ТРАСЕКА. З метою задоволення потреб регіону у зв'язку були завершені три проекти: ІТУР (Італія — Туреччина — Україна — Росія), КАФОС (Туреччина — Болгарія — Румунія — Молдова), Трансбалканська лінія (ТБЛ) (Італія — Кошишня Республіка Югославія — Македонія — Албанія — Болгарія — Туреччина). Об'єднання енергетичних систем, що охоплюють всі держави-члени, є ще одним проектом у стадії розробки під контролем міністрів енергетики держав-членів, у чій завдання входить сприяння раціональному і більш ефективному виробництву та використанню електроенергії в регіоні [8].

У вересні 2002 р. ВАТ “Укртрансффта” оголосило про проведення тендера на створення бізнес-плану з експлуатації нафтопроводу Одеса —

Броди, що зв'язує найбільший Чорноморський порт і Західну Україну. На сьогодні нафтопровід Одеса — Броди й термінал “Південний” є єдиним маршрутом транспортування нафти з Каспійського регіону в Європу.

Чорноморський регіон економічного співробітництва є найбільшим у Східній Європі за масштабами розвитку морегосподарської діяльності, розвитку морського транспорту, суднобудування та курортно-рекреаційного господарства. На основі зовнішньоторговельних і міжрайонних ресурсних функцій у причорноморських країнах сформувалися великі портово-промислові комплекси і вузли.

Найважливіші напрями міжнародного економічного співробітництва в розвитку портово-промислових комплексів пов'язані з формуванням сучасних морських комунікацій, розвитком спільного підприємництва в суднобудуванні та судноремонті, освоєнні природних ресурсів моря.

Актуальним завданням чорноморської інтеграції є створення вільних портів і припортових експортно-промислових зон. До складу проєктованого комплексу входять міжнародний морський порт, що складається з нафтогавані та суховантажного району, нафтопереробний завод, аеропорт, судороздільна база, мережа підприємств з перероблення та передпродажної підготовки вантажів, зовнішні транспортні комунікації (залізні і автомобільні дороги) [1].

Є перспективи розвитку співробітництва в галузі сільського господарства, туризму, у сфері малого та середнього підприємництва. Істотне просування у справі реалізації регіональних проєктів відбулось у зв'язку з початком діяльності Чорноморського банку торгівлі й розвитку. Виникла більша перспектива розроблення спільних програм з іншими міжнародними організаціями й фінансовими інститутами.

Розглядаючи співробітництво України з країнами ОЧЕС в інвестиційній сфері, необхідно зазначити, що, як і у взаєминах із СНД, головним партнером України є Росія. Вона є головним інвестором у цій групі країн. Для України необхідно якомога швидше просуватися в напрямі проведення ринкових реформ, демократичної трансформації суспільства й поліпшення економічної ситуації.

Ключова роль у розвитку Чорноморського регіону повинна бути відведена економічному сектору. При цьому першочерговими завданнями є створення єдиних або взаємозалежних транспортних, комунікаційних й енергетичних систем, що,

у свою чергу, додасть динаміки співробітництву в сфері промислового розвитку, торгівлі, туризму, екології, прискорить інтеграційні процеси в регіоні.

В умовах глобалізації світової економіки і встановлення нового світового порядку розвиток країн Чорноморського басейну супроводжується політичними, структурними, соціально-економічними та іншими змінами, які, безперечно, відбиваються на загальному розвитку регіону. Змінюються політичні й економічні системи в державах, міждержавні відносини, ціннісні системи населення, геостратегічні політики, все це пов'язане з безліччю проблем, які чекають свого вирішення, з появою нових викликів народам та їхнім урядам, із зародженням нових перспектив перед розвитком регіону в майбутньому.

Нові проблеми виникають і стосовно пріоритетів співробітництва в регіоні у зв'язку з їх дефінуванням, виконанням, фінансовим забезпеченням і законодавчою регламентацією. Так що й за цим пунктом країни — члени організації повинні дуже ретельно й уважно обмірковувати черговість пріоритетів, тимчасові графіки їх виконання, їх бюджети, способи координування рішень та ін. Запити ОЧЕС можна ідентифікувати майже в усіх сферах цієї колосальної за масштабами і різноманітної за змістом складної еколого-економічної системи [3].

У сфері транспорту створена карта регіону, в яку входять існуючі й проектні транспортні системи. На просунутій стадії перебуває розробка нової схеми транспортних коридорів у регіоні з огляду на розвиток трансєвропейської транспортної системи. Експерти з країн — членів організації й міністри транспорту беруть участь у розробленні й прийнятті практичних рекомендацій з улагодження формальностей, пов'язаних з обслуговуванням пасажирських і вантажних потоків у регіоні, у вирішенні всіх інших питань, що стосуються оптимального функціонування транспортної інфраструктури регіону. З жовтня 2003 р. на зустрічі міністрів транспорту була прийнята декларація про розвиток транспортного співробітництва в регіоні Чорного й Каспійського морів. З її прийняттям країни Чорноморського й Каспійського регіонів зобов'язуються активізувати своє співробітництво у транспортному секторі з метою поліпшення інтеграційних мереж між окремими державами, а також почати створювати мультимодальні транспортні мережі для поліпшення ефективності транспортних коридорів між країнами регіону [3].

Стосовно телекомунікацій співробітництво включає реалізацію безлічі конкретних проєктів, а деякі з них уже стали реальністю (KAFOS, ITUR та ін.). Прокладання на дні Чорного моря оптико-волоконного кабелю дає змогу закласти основи для створення надійної телекомунікаційної інфраструктури в регіоні, пов'язаної в перспективі з мережами повідомлення Західної Європи, Азії й Африки. У процесі реалізації перебуває програма використання супутникових систем з метою телекомунікацій у регіоні.

Особлива увага приділяється співробітництву в сфері приватного бізнесу в особі малих і середніх підприємств, чие координування здійснюється Балканським центром малого й середнього бізнесу зі штаб-квартирою в Бухаресті. Віддзеркаленням цієї політики є підписана міністрами економіки країн — членів організації 26 вересня 2001 р. у Стамбулі Декларація “Малі й середні підприємства XXI століття”, що містить у собі рекомендації щодо розвитку сектора малих і середніх підприємств у регіоні, пов'язані зі створенням належного політичного й економічного середовища для розвитку дрібного й середнього бізнесу, з поліпшенням і спрощенням правових процедур, з диверсифікованістю схем фінансування малих і середніх підприємств та ін.

Галузям науки й технологій як генераторам науково-технічного прогресу теж надається велике значення у планах і діях ОЧЕС. Не випадково одним з перших кроків щодо цього було створення Міжнародного центру Чорноморських досліджень зі штаб-квартирою в Афінах. Регулярно проводяться міжнародні науково-практичні конференції за активної участі академічних кіл країн — членів організації, а також інших країн.

Енергетика посідає пріоритетне місце в єдиному економічному комплексі регіону, передумовою чого є наявність багатих природних ресурсів і важливе значення цієї галузі для функціонування інших видів діяльності у країнах — членах організації. Прагнення створити єдиний загальний енергетичний ринок у регіоні й об'єднану енергосистему сприятиме бути попереду у сфері енергетики в Європі, Північно-Східній Азії й Північній Африці. Не випадково 22 квітня 2005 р. дипломати високого рівня й посадові особи країн — членів ОЧЕС на нараді, проведеній в Афінах, обговорили угоду про створення нафтопроводу для постачання нафти країнам Західної Європи. Крім цього, була підписана декларація, що передбачає розширення зв'язків в енергетичному й торговельному секторах [2].

Величезний людський потенціал (понад 330 млн осіб), багатий різноманітний ландшафт (грунти, гори, води), значні запаси корисних копалин, як і стратегічне географічне розташування, окреслюють дуже сприятливі перспективи перед цим регіоном. Країни-члени мають у своєму розпорядженні досить багатий аграрно-промисловий потенціал і кваліфіковану робочу силу. Якщо додати до цього переваги Чорного моря, пов'язані з його транспортною вагомістю, рибним багатством і рекреаційними ресурсами, значні перспективи цієї регіональної структури справді очевидні. Не випадково на регіон спрямовані погляди багатьох зовнішніх інвесторів — Німеччини, Австрії, Тунісу, Польщі, Італії, Франції, Єгипту, Ізраїлю та ін. Інтерес до цієї регіональної економічної структури виявляють політики, економісти, бізнесмени й дослідники не тільки із Західної Європи, Північної Африки, Близького Сходу та Центральної Азії, а й з Південної Африки й Тихоокеанського регіону [14].

Процес інтеграції національних економік у сучасну систему світогосподарських зв'язків, міжнародного обміну є на сьогодні умовою успішного функціонування цих економік у реаліях багатоаспектного, універсального і динамічного розвитку сучасних міжнародних економічних відносин.



Література

1. Гурова В. О. Інвестиційно-виробнича кооперація в контексті залучення України до європейського відтворювального процесу // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. — Донецьк: ДонНУ, 2004. — С. 391–394.
2. Гурова В. А. Инвестиционно-инновационные стратегии как элемент интеграционных процессов в рамках ОЧЭС // Организация Черноморского Экономического Сотрудничества. — Свиштов; Донецьк; Мариуполь: ДонНУ, 2004. — Т. 1. — С. 255–261.

3. Гурова В. О. Перспективи розвитку співвідносин “Україна — ЄЕП” в контексті її інтеграції до світового господарства // Вісн. Донецького університету. — Сер. В: Економіка і право. — 2006. — Т. 1, № 2. — С. 120–127.

4. Гурова В. О. Перспективи розвитку інституціонального забезпечення інтеграційних процесів у рамках ОЧЭС // Организация Черноморского Экономического Сотрудничества. — Ливадія; Донецьк: ДонНУ, 2007. — С. 281–285.

5. Козак Ю. Г., Лук'яненко Д. Г., Макогон Ю. В. та ін. Міжнародна економіка: Навч. посіб. для студ. екон. вузів і ф-тів / Одеський держ. екон. ун-т / За ред. Ю. Козак, В. Новацького. — К.: Центр навч. літ.; АртЕк, 2002. — 436 с.

6. Макогон Ю. В., Хаджинов И. В. Народнохозяйственный аспект присоединения Украины ко Всемирной торговой организации. — Донецьк: ДонНУ-ДонФ НИСИ, 2004. — 206 с.

7. Макогон Ю. В., Хаджинов И. В., Медведкин Т. С. Развитие экспортного потенциала Украины и Донецкой области в аспекте международной экономической интеграции // Донбас–2020: наука і техніка — виробництву. — Донецьк, 2004. — С. 63–73.

8. Павловський М. Макроекономіка перехідного періоду: Український контекст. — К.: Техніка, 1999. — 334 с.

9. Смит А. Исследования о природе и причинах богатств народов. — М.: Прогресс, 1962.

10. Сорос Дж. Джордж Сорос про глобалізацію / Пер. з англ. А. Фролікіна. — К.: Основи, 2002. — 173 с.

11. Статистичний щорічник України за 2001 рік / Держкомстат України. — К.: Техніка, 2002. — 648 с.

12. Статистичний щорічник України за 2006 рік / Держкомстат України. — К.: Консультант, 2007. — 650 с.

13. Чужиков В. Імперативи регіональної конкурентоспроможності // Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку: Монографія: У 2 т. — К.: Вид-во КНЕУ, 2006. — Т. 2. — С. 3–114.

14. Arrighi G. et al. Chaos and Governance in the Modern World System. — Minneapolis, 1999.

15. GATT. The results of the Uruguay Round of multilateral trade negotiations: The legal texts. — Geneva: GATT, 1994.

16. Measuring the Economy: Indicators at a Glance. — <http://faculty.washington.edu/krumme/data/measures.html>

17. Righter R. Utopia Lost, the United Nations and World Order. — N. Y.: Twentieth Century Fund, 1995.

18. Stiglitz J. More Instruments and Broader Goals: Moving Towards the Post-Washington Consensus. WIDER Paper. — Helsinki, 1998.

Сучасна економіка характеризується значним розвитком інтеграційних процесів. Успішна інтеграція в господарчу систему регіону як частину світової господарчої системи забезпечить динамічний економічний розвиток України.

Современная экономика характеризуется значительным развитием интеграционных процессов. Успешная интеграция в хозяйственную систему региона как часть мировой хозяйственной системы обеспечит динамичное экономическое развитие Украины.

The modern economy is characterized by significant development of integration processes. Successful integration into economic system of region as a part of global economic system will provide dynamical economic development of Ukraine.

Надійшла 26 січня 2009 р.