

8. Научно-педагогическая школа экономики и управления на предприятии/Научно-педагогические школы БГЭУ: от поколения к поколению. — Минск, БГЭУ, 2013. — С. 41—55.

9. Science and Engineering Indicators 2012, National Science Foundation, National Center for Science and Engineering Statistics (USA).

В. А. Нікіфорова, к.е.н.,
старший науковий співробітник,
Інститут економіки промисловості НАН України,
e-mail: veranikiforova@mail.ru

МЕТАЛУРГІЯ УКРАЇНИ: УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ З ЄС АБО МИТНИЙ СОЮЗ

Никифорова Вера
Металлургия Украины:
соглашение об ассоциации
с ЕС или таможенный союз

Nikiforova Vira
Metallurgy of Ukraine:
EU association agreement
or customs union

Однією з основних тенденцій розвитку світової економіки на сучасному етапі є постійне посилення та прискорення інтеграційних процесів, а формування регіональних об'єднань країн на основі господарсько-економічних, цивілізаційних і політичних інтересів — її найрозповсюдженішою формою. На сьогоднішній день для України найактуальнішими напрямками інтеграції виступають Зона вільної торгівлі (ЗВТ) з ЄС і Митний союз (МС) з Росією, Казахстаном і Білоруссю.

Розглядаючи доцільність вступу України в Митний союз або підписання Угоди про асоціацію з ЄС, не можна не враховувати інтереси однієї з основних галузей нашої країни — металургії, продукція якої є значною статтею вітчизняного товарного експорту.

Пріоритетність співробітництва вітчизняної металургійної промисловості з ЄС ф МС у значній мірі залежить від тісноти торговельних та інвестиційних зв'язків підприємств галузі з країнами СНД (у першу чергу, з Росією) і Євросоюзу. У результаті проведеного аналізу відповідних економічних показників на основі даних Держкомстату України було виявлено, що протягом 2006—2012 рр. обидва ринки збуту були для українських металургів одними з головних, хоча частка європейського ринку була вище приблизно на 10 % протягом усього періоду, що розглядається. Географічна структура експорту металопродукції є досить

диференційованою з можливістю нарощування вивозу продукції до Африки й Америки, що дещо знижує ризики втрати традиційних ринкових ніш.

Аналіз же географічної структури імпорту металопродукції в Україну, навпаки, показав, що наша країна більше ніж на 70 % залежить від поставок продукції з країн СНД, особливо з Росії, а країни ЄС займають відносно невелику частку — у середньому не більше 15 %.

У цілому, враховуючи географічну структуру обсягів експорту й імпорту української металопродукції, не можна однозначно виділити пріоритетніший напрямок її інтеграції, тому що і ринок країн СНД, і ринок країн Євросоюзу відіграють важливу роль у розвитку галузі. Дуже висока залежність вітчизняного ринку від російського імпорту говорить лише про нагальну потребу його диференціації незалежно від того, чи приєднається Україна до ЗВТ з Євросоюзом або до Митного союзу.

Розглядаючи доцільність інтеграції в ЄС або МС з точки зору їх інвестиційної привабливості, слід зазначити, що з країн Митного союзу інвестицій у металургійну галузь України практично не надходило. Виключенням є тільки Російська Федерація, але її частка у загальному обсязі ПІІ становить менше 1 % і постійно зменшується. Основний же обсяг інвестицій у вітчизняну металургію за останнє десятиліття надходив з країн Євросоюзу, головним чином, з Німеччини, Нідерландів і Кіпру. Отже, інвестиційна привабливість європейського напрямку інтеграції для української металургії вище у порівнянні з Митним союзом.

Слід зазначити, що при виборі напрямку інтеграції особливу увагу також необхідно приділити аналізу майбутніх інституційних умов діяльності металургійної галузі.

У випадку підписання Угоди про асоціацію з ЄС українські металурги, у першу чергу, змушені будуть працювати за «правилами» і у рамках законодавчої бази Євросоюзу без реальної можливості внести туди будь-які зміни. А це торкнеться усього циклу виробництва, збуту та споживання металопродукції. Також істотним обмеженням для вітчизняних металургів стане ще більша жорсткість екологічних норм і стандартів, і розраховувати на «поступки» з боку європейської влади не варто внаслідок того, що металургія ЄС теж переживає не кращі часи і потребує державної підтримки (яку найчастіше одержує).

Входження у Митний союз також викличе необхідність виконання низки нормативних документів інтеграційного об'єднання, на прийняття яких Україна вплинути навряд чи зможе (врахову-

ючи досвід підписання «Меморандуму про поглиблення взаємодії між Євразійською економічною комісією і Україною»). До того ж галузь опиниться у «тисках» конкуренції, що постійно посилюється, особливо з боку російських колег, що є додатковим ризиком її розвитку в довгостроковій перспективі.

Єдиним виходом у ситуації, що склалася, представляється прискорена модернізація металургійної промисловості України, починаючи з техніко-технологічної реконструкції виробництва, особливо третього, прокатного переділу, закінчуючи соціальними відносинами. Реальна можливість для вітчизняних металургів не втратити усі ринки збуту й наростити внутрішнє споживання власної металопродукції полягає тільки у випуску високоякісної продукції з оптимальним співвідношенням ціна/якість. Саме такий підхід, а не штучне приєднання до якої-небудь регіональної організації без достатніх на те економічних передумов може забезпечити конкурентоспроможність галузі та затребуваність її продукції, незважаючи на існуючі торговельні та інституційні бар'єри.

*Joanna Nowakowska-Grunt, professor,
Faculty of Management,
Czestochowa University of Technology, Poland*

STRATEGIES FOR ENTERPRISES OF LOGISTICS MARKET IN POLAND AND EUROPE

Йоанна Новаковска-Грунт
Стратегии предприятий
на рынке логистических услуг
в Польше и Европе

Йоанна Новаковска-Грунт
Стратегії підприємств на ринку
логістичних послуг у Польщі
та Європі

1. Admission. Intensive development of the Polish logistics services sector indicates that this is an industry that is doing quite well with the economic crisis. Analysis of trends in the sector allows for the observation that one of the most important elements for market advantage is to formulate and implement the right strategy. Such a strategy, on the one hand should give the opportunity to adjust to trends in the market, on the other hand, should take into account macroeconomic conditions, and therefore also a solution that would provide guidance on the transport policy of the EU. The article shows just such a relationship.