УДК 339.924(477:510:4)
JEL classification: F20, L92

Марина Ковбатюк, к.е.н., проф.
(завідувач каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0002-1149-6537
Оксана Кузьменко, к.е.н., доцент
(доцент каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0002-6141-5774
Анастасія Костенко, к.філос.н.
(викладач каф. «Соціальна філософія, філософія освіти та освітньої політики», Національний педагогічний університет ім. М.П. Драгоманова)
ORCID ID 0000-0001-7112-9643

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ УКРАЇНИ

Складність і нестабільність зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування вітчизняних підприємств, мінливість кон'юнктури світового ринку змушують суб'єктів національної економіки шукати нові сфери і перспективні напрямки розвитку своєї діяльності не тільки на національному, а й міжнародних ринках. Все це свідчить про необхідність поширення напрямків розвитку міжнародних економічних зв'язків. Політичні події, торговельні й транзитні обмеження з РФ обумовили початок затяжної економіко-політичної кризи в країні, що спровокувало розвиток дестабілізуючих процесів не тільки на внутрішньому ринку країни, а й в міжнародних економічних відносинах України. Активізація даного процесу прискорилася після реалізації європейської угоди про Асоціацію з Євросоюзом, що стало поворотним моментом в переорієнтації ринків збуту та появи нових постачальників продукції.

В статті зазначено, що географічне розташування України робить її перспективним транзитним хабом між Європою і Азією. Тому в роботі досліджено транзитний потенціал України між Європою та Азією в рамках євроінтеграції та посилення торгових відносин з країнами Азії, а насамперед з КНР.

На підставі статистичного аналізу встановлено позитивну динаміку в налагодженні співпраці між країнами. Виявлено шляхи використання транзитного потенціалу України та поступового перетворення її в транзитну державу.

© Ковбатюк М., Кузьменко О., Костенко А., 2018

***Ключові слова**: міжнародні економічні зв'язки, транзитний потенціал, торгові відносини, євроінтеграція, напрями розвитку, новий «Шовковий шлях».*

Постановка проблеми. Складність і нестабільність зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування вітчизняних підприємств, мінливість кон'юнктури світового ринку змушують суб'єктів національної економіки шукати нові сфери і перспективні напрямки розвитку своєї діяльності не тільки на національному, а й міжнародних ринках. Все це свідчить про необхідність поширення напрямків розвитку міжнародних економічних зв'язків.

Останні політичні події призвели до поступового розірвання торгових та інших економічних зв'язків України з Російською Федерацією (РФ), тому це призвело до зміщення акценту міжнародних відносин і укріплення зв'язків України з іншими країнами. Особливого значення набувають відносини з євразійськими країнами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогоднішній день опубліковано значну кількість наукових робіт, присвячених розвитку зовнішньоекономічних зв'язків України [1-4] та дослідженню приєднання України до нового «Шовкового шляху», проектів розвитку транзитного потенціалу країни в рамках даної події та підвищення міжнародної співпраці з Китаєм [8-12]. Проте, враховуючи постоянку мінливість економічного та політичного простору, динамічність торгових відносин, вплив факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, дослідження на дану тему потребують постійної актуалізації.

Метою роботи є визначення перспективних напрямів розвитку міжнародних економічних зв'язків України.

Викладення основного матеріалу дослідження. Місце України в міжнародних економічних відносинах визначається її участю в зовнішньоекономічних взаємодіях. Головними показниками, що свідчать про поглиблення участі економіки України в міжнародному поділі праці перш за все є досить висока частка експорту та імпорту у валовому національному продукті. Сьогодення свідчить про необхідність органічного включення економіки України в сучасні процеси інтеграції та глобалізації.

Досить характерним є те, що третина національного виробництва України опосередкована дією зовнішньоекономічних зв'язків. Вигідне географічне положення, розвинена транспортна мережа, наявність незамерзаючих портів є позитивними факторами, що повинні сприяти тому, щоб обсяги транзитних вантажопотоків через її територію збільшувалися. Тому вирішення проблем використання транзитного потенціалу України між Європою та Азією в рамках євроінтеграції та посилення торгових відносин є своєчасним та необхідним.

Якщо розглядати найбільш перспективні напрями розвитку експортного сектору, то можна відокремити п'ять основних, які наведені на рис. 1.

Використання транзитного потенціалу є найбільш пріоритетним напрямком розвитку експортного сектору та пов'язано з надзвичайно вигідним географічним положенням України. Проблема визначення транзитного потенціалу України в системі міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків об'єктивно виходить за межі власних інтересів України у зв'язку з її тяжінням до географічного центру Європи. Уже лише ця обставина може визначити пріоритети розвитку країни у напрямі більш

тісної інтеграції з країнами Європейського Союзу (ЄС) та іншими міжнародними інституціями.



Рис. 1. **Напрями розвитку експортного сектору України**
Джерело: сформовано авторами за [5]

Треба брати до уваги і той факт, що Україна має спільні кордони з шістьма країнами Європи та Російською Федерацією. Все це створило для неї унікальну позицію як транстериторіальної зони. Через це територія України характеризується високим коефіцієнтом транзитності. За оцінками британського інституту Rendall Україна має найвищий в Європі транзитний рейтинг і за коефіцієнтом транзитності (тобто розвиненістю всіх транспортних зв'язків і відповідної їм інфраструктури) посідає перше місце в Європі (коефіцієнт транзитності України становить 3,11; Польщі – 2,72). Потенціал України на міжнародному ринку транспортних послуг оцінюється експертами досить високо. За індексом логістичної ефективності (Logistics Performance Index) 2014 року, розрахованому Світовим банком, Україна зайняла 61 місце, що стало кращим показником серед усіх країн СНД (Казахстан – 88 місце, РФ – 90, Молдова – 94, Білорусь – 99) [17]. Перспективними для майбутнього розвитку транзитного потенціалу України між Європою та Азією в рамках євроінтеграції та посилення

торгових відносин можуть дозволити нашій державі посісти гідне місце в світовій економіці, забезпечити нове джерело надходження зовнішніх платежів і сформувати стійкий фундамент для розвитку всієї економіки держави.

Останнім часом Китай стає все більш важливим торговим партнером України. На тлі уповільнення економіки Китаю, влада КНР реалізує масштабний інфраструктурний проект «Шовковий шлях», покликаний економічно з'єднати Європу і Азію. І Україна може стати його стратегічною частиною [5]. Тому дослідження транзитного потенціалу України між Європою та Азією в рамках євроінтеграції та посилення торгових відносин з КНР є актуальним і перспективним напрямом взаємодії.

Думка про те, що центр політичної та економічної сили тяжіння в доступному для огляду майбутньому знову повернеться на Євразійський континент (рис. 2) підкріплюється результатом інтеграції з року в рік кола країн Центральної і Південно-Східної Азії в світовій і регіональний ринки, які більше не будуть втиснуті в рамки між Далеким Сходом і Західною Європою.

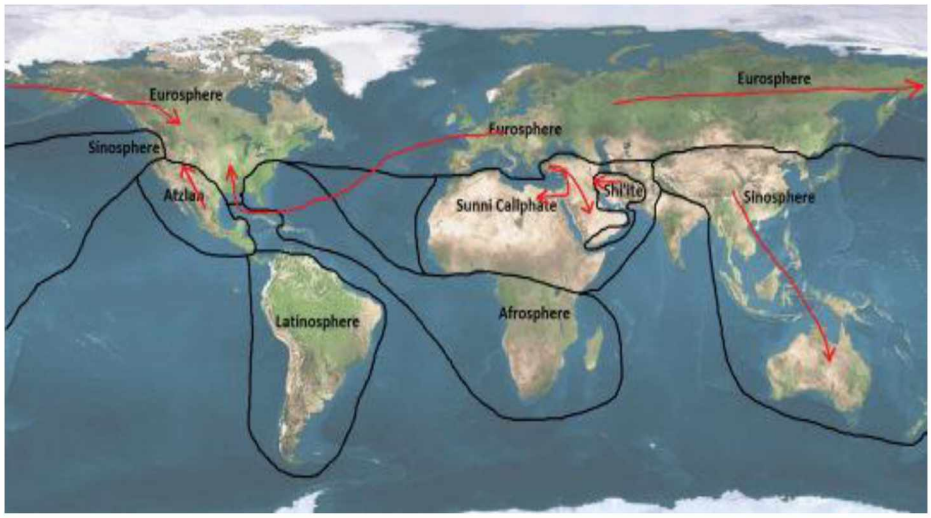
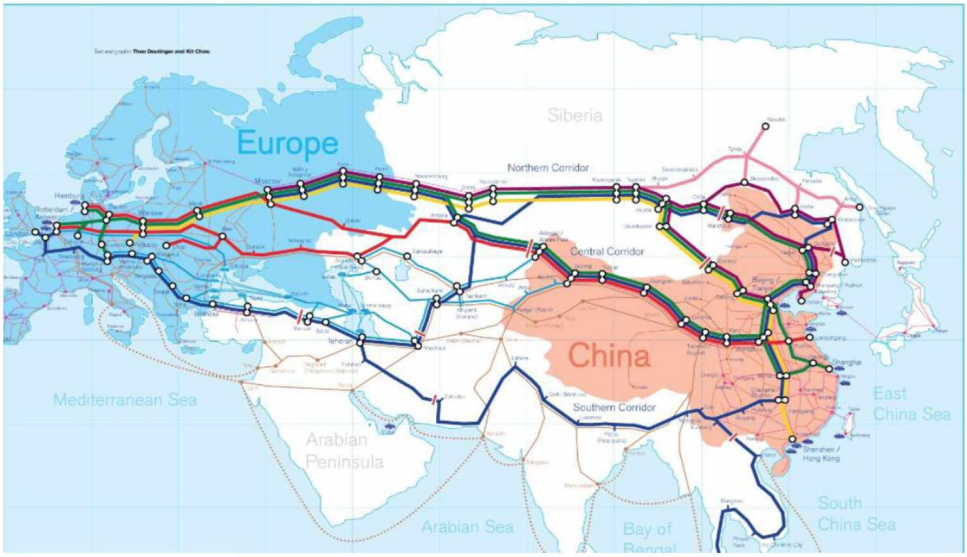


Рис. 2. **Модель нового центру політичної та економічної сили тяжіння**
Джерело: [16]

Завбачливий Китай вже давно зайнявся складанням планів до 2025 року з будівництва високошвидкісної залізниці, яка має простягнутися від віддалених куточків Китаю до самих кордонів Євросоюзу, щоб забезпечити в майбутньому альтернативу транспортної галузі в світі. Уже в 2010 році Китаєм були придбані останні моделі надшвидкісних поїздів в самих різних країнах світу, що робить його на сьогоднішній день володарем чи не найбільш досконалих технологій в галузі будівництва і конструкції високошвидкісних залізниць, які він може розділити зі своїми потенційними партнерами.

Згідно з цим амбіційним проектом, який в Китаї називають «Новий шовковий шлях», Україна має всі шанси, щоб стати одним з таких партнерів (рис. 3).



Євразійська залізнична мережа
Старий шовковий шлях
Транссибірський залізничний шлях
Головна лінія Байкал-Амур
Європейський залізничний трансфер
Транс-Євразійська логістика
Новий Євразійський сухопутний міст (запропоновано)
Китайська трансконтинентальна мережа (запропоновано)
TRACECA (Транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія)

Рис. 3. **План Китаю з будівництва високошвидкісної залізничної системи між Азією і Європою**
Джерело: [15]

Перш за все, географічне розташування України робить її вкрай перспективним транзитним хабом. Головною перешкодою тут стає нерозвинена інфраструктура. У зв'язку з цим, Україна і Китай домовилися розробити дорожню карту спільних інфраструктурних проектів, покликаних в середньостроковій перспективі значно поліпшити транзитний потенціал нашої країни [5]. У світі Україна посідає 4 місце (після США, Росії, Канади) за показником експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування. Залізнична мережа України в Європі є однією з найпотужніших, ще в 1990-х вона за вантажонапруженістю займала перше місце. Україна володіє також розвиненою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. Через Україну проходять Міжнародні транспортні коридори, зокрема: пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9, коридори Організації

співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією [7].

Другим важливим фактором привабливості України стає Угода про асоціацію з Євросоюзом. ЄС імпортує китайської продукції на 300 мільярдів доларів на рік, і обсяги зростають. Значна частина товарного потоку може бути направлена через Україну. Крім того, китайський бізнес, що сподівається вийти на європейський ринок, може бути зацікавлений в будівництві виробничих потужностей на українській території, оскільки наша країна користується преференційними умовами експорту в ЄС. Однак, ключовою перешкодою для китайських інвестицій залишається несприятливе регуляторне поле, а також військові дії на сході країни [5].

З огляду на те, що товарообіг між Азією і Європою величезний, такий фактор як швидкість відіграє важливу роль, а на сьогоднішній день транспортування вантажів відбувається переважно морським шляхом і займає в середньому 36 днів (зі Східного узбережжя Китаю до Німеччини), в той час як вантажний потяг може доставити контейнери за 16 днів.

Географічні дані свідчать, що найкоротший і швидкий шлях між Китаєм і Європою лежить не через Транссибірську магістраль (фіолетова лінія на рис. 2), а через «Центральний коридор» – або, як його називають китайці, «Сухопутний міст Нова Євразія».

Цей 13000-кілометровий маршрут проходить через всю Україну (червона лінія на рис. 2) – через Ковель, Львів, Чоп, Київ, Полтаву, Харків і Донецьк. Участь в даному проекті передбачає модернізацію вітчизняних залізничних шляхів і складів відповідно до європейських – швидкими і добре обладнаними. Також зацікавленість європейських і китайських інвесторів в цьому інфраструктурному проекті сприятиме притоку іноземного капіталу в економіку України. Бути мостом між Європою і Азією в процесі імплементації Угоди є ще одним вагомим перевагою на шляху до євроінтеграції України.

В той же самий час співпраця між Україною та Китаєм відбувається в різних напрямах:

– налагодження дружніх сусідських відносин між країнами;

– інвестування в агропромисловий комплекс;

– побудови елеваторів біля Одеського припортового заводу, інвестування в розвиток спільних підприємств по виробництву зерна, кукурудзи та меду;

– створення спільних підприємств в хімічній, металургійній, машинобудівній та авіабудівній промисловості на умовах надання кращих умов ведення бізнесу, дешевої робочої сили, території;

– розвиток відновлюваних та альтернативних джерел енергії, оскільки це надзвичайно важливо для України в сучасних складних економічних та політичних умовах;

– розвиток науково-технічної сфери, сприяння роботі україно-китайських учених в напрямку фундаментальних досліджень і науково-технічного співробітництва в сферах космонавтики, сільського господарства і військово-промислового комплексу;

– створення двосторонніх інноваційних ІТ технопарків для зменшення відтоку українських фахівців за кордон, створення спільних лабораторій для реалізації перспективних бізнес-проектів;

– створення моделі інвестування в інфраструктурні проекти (метро, дороги);
– встановлення двосторонніх економічних взаємозв'язків;
– будівництво «економічного поясу Шовкового шляху».

Позитивним ефектом від такої кооперації може стати збільшення збору зерна та розвиток сільськогосподарської сфери [7].

Щороку відбувається збільшення експорту-імпорту товарів між Україною та КНР (табл. 1). Як видно з табл. 1, за останні три роки місце Китаю в рейтингу 20 найбільших споживачів вітчизняної продукції змістилося з 9 в 2015 році до 4 в 2017 році.

Таблиця 1. **Рейтинг основних країн-споживачів української продукції**

Роки								
2015			**2016**			**2017**		
№	**Країна**	**Обсяг**	**№**	**Країна**	**Обсяг**	**№**	**Країна**	**Обсяг**
1	РФ	17 632	1	РФ	15 065	1	РФ	9 799
2	Туреччина	3 685	2	Туреччина	3 805	2	Туреччина	3 561
3	Єгипет	2 898	3	Єгипет	2 727	3	Єгипет	2 862
4	Польща	2 576	4	Польща	2 721	4	Китай	2 674
5	Італія	2 480	5	Італія	2 548	5	Польща	2 645
6	Казахстан	2 459	6	Казахстан	2 358	6	Італія	2 468
7	Індія	2 291	7	Індія	2 120	7	Індія	1 817
8	Білорусь	2 251	8	Білорусь	1 984	8	Білорусь	1 617
9	Китай	1 777	9	Китай	1 975	9	Німеччина	1 591
10	Німеччина	1 645	10	Німеччина	1 604	10	Угорщина	1 510
11	Іспанія	1 539	11	Угорщина	1 557	11	Іспанія	1 167
12	Угорщина	1 510	12	Нідерланди	1 041	12	Нідерланди	1 106
13	Ліван	1 424	13	Іспанія	988	13	Казахстан	1 073
14	Іран	1 165	14	Молдова	903	14	Саудівська Аравія	1 031
15	США	1 015	15	США	888	15	Чехія	773
16	Саудівська Аравія	926	16	Азербайджан	868	16	Молдова	744
17	Ірак	872	17	Чехія	824	17	Іран	703
18	Нідерланди	830	18	Іран	794	18	Словаччина	671
19	Молдова	823	19	Саудівська Аравія	782	19	США	668
20	Ізраїль	796	20	Ірак	768	20	Ізраїль	593

Джерело: сформовано авторами за даними [14]

Незважаючи на військові дії, основною країною-постачальником продукції на внутрішній ринок України залишається РФ. А обсяги постачання продукції з Китаю знизилися, хоча друге місце у рейтингу залишилося і у 2017 році (табл. 2). Зниження світових цін на сировинні товари, зменшення енергоспоживання та зниження

внутрішнього попиту, а також завдяки Угоді про Асоціацію з Євросоюзом відбувається суттєва трансформація зовнішньої торгівлі України.

Таблиця 2. **Рейтинг основних країн-постачальників продукції на внутрішній ринок України**

Роки								
2015			2016			2017		
№	Країна	Обсяг	№	Країна	Обсяг	№	Країна	Обсяг
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	РФ	27 418	1	РФ	23 234	1	РФ	12 679
2	Китай	7 900	2	Китай	7 901	2	Китай	5 409
3	Німеччина	6 807	3	Німеччина	6 771	3	Німеччина	5 360
4	Білорусь	5 069	4	Польща	4 069	4	Білорусь	3 971
5	Польща	3 567	5	Білорусь	3 605	5	Польща	3 067
6	США	2 905	6	США	2 759	6	США	1 927
7	Італія	2 235	7	Італія	2 087	7	Італія	1 509
8	Туреччина	1 952	8	Туреччина	1 853	8	Угорщина	1 464
9	Франція	1 664	9	Франція	1 730	9	Туреччина	1 298
10	Корея	1 547	10	Угорщина	1 401	10	Франція	1 267
11	Казахстан	1 495	11	Велико-британія	1 132	11	Литва	1 032
12	Чехія	1 247	12	Нідерланди	1 062	12	Румунія	847
13	Японія	1 198	13	Чехія	999	13	Нідерланди	764
14	Угорщина	1 160	14	Японія	985	14	Велико-британія	692
15	Велико-британія	1 149	15	Австрія	969	15	Чехія	688
16	Нідерланди	1 122	16	Литва	967	16	Індія	656
17	Індія	1 021	17	Швейцарія	906	17	Японія	613
18	Румунія	930	18	Румунія	897	18	Іспанія	607
19	Литва	912	19	Іспанія	863	19	Австрія	606
20	Сінгапур	823	20	Індія	838	20	Норвегія	588

Джерело: сформовано авторами за даними [14]

Протягом 2015-2017 років обсяги української зовнішньої торгівлі суттєво скорочуються під впливом політичних подій та торговельних і транзитних обмежень з РФ. Туреччина, Єгипет, Польща протягом останніх трьох років залишаються стійкими споживачами української продукції .

Більше половини імпорту з Азії припадає саме на Китай, обсяги поставок із якого за останнє десятиріччя збільшилися вдвічі за рахунок нарощування імпорту продукції машинобудування (побутова техніка, запчастини) та промислових виробів (одяг та взуття). У результаті в торгівлі з Китаєм зберігається значний дефіцит, попри зростання

обсягів експорту до цієї країни (з 9місця в 2015 р. до 4 в 2017 р.).Зокрема найбільшу частку займає імпорт мобільних телефонів, обсяги якого суттєво збільшилися після 2010 р. Також важливим залишається імпорт комп'ютерів. Значну частку в імпорті з Китаю займають промислові вироби (одяг і взуття) та хімічна продукція (речовини для захисту рослин, клеї для транспортних засобів, шини, антибіотики).Також не змінилася за останні 3 роки і залишаються постійними країни-партнери постачальники продукції на внутрішній ринок України – це РФ, Китай, Німеччина. Тобто підтверджується той факт, що Україна є транзитним хабом між Європою і Азією.

Висновки. За результатами дослідження транзитного потенціалу України між Європою та Азією в рамках євроінтеграції та посилення торгових відносин з КНР виявлено позитивну динаміку в налагодженні співпраці між країнами. Для максимального використання транзитного потенціалу України та поступового перетворення її в транзитну державу доцільними є дії: спрощення системи тарифікації в морських та річкових портах; спрощення митних процедур; інвестування в модернізацію залізничної галузі; вдосконалення нормативно-правового забезпечення та ін.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Сердюк Т. Ю.* Общая характеристика внешнеэкономической деятельности в Украине / Т. Ю. Сердюк // Бізнес-інформ. – № 2. – 2012. – С. 90 – 93.
2. *Кармінська-Бєлоброва М. В.* Основні напрями розвитку зовнішньоекономічної діяльності в Україні / М. В. Кармінська-Бєлоброва // «Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я». – Ч. ІІІ. – 2018. – С. 146.
3. *Михасик О. Д.* Основні проблеми розвитку зовнішньоекономічної діяльності в Україні / О. Д. Михасик // «Молодий вчений». – № 1 (41) січень. – 2017. – С. 666 – 669.
4. *Коваленко В. М.* Розвиток зовнішньоекономічної діяльності України в контексті міжнародної інтеграції. Автореферат на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Донецьк – 2010.
5. *Из Китая в Украину: новый Шелковый путь.* – Електронний ресурс. – Режим доступу: https://economics.unian.net/finance/1552361-iz-kitaya-v-ukrainu-novyiy-shelkovyiy-put.html.
6. *Комчатних О.В., Редько Н.О.* Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку / О. В. Комчатних, Н. О. Редько // Економіка та управління на транспорті. – 2016. – вип. 3. – С. 148 – 153.
7. *Гук О. В.* Співробітництво України та Китаю. Електронний ресурс. – Режим доступу: http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/2010/21676/1/25-27.pdf.
8. *Лучникова Т. П.* Оцінка розвитку транзитних вантажних перевезень України в умовах економічної кризи // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы IX Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2014. – С. 252 – 253.
9. *Прейгер Д.* Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. – 2012. – № 4. – С. 47 – 59.
10. *Чернега О. Б.* Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины / О. Б. Чернега, В. С. Белозубенко, А. С. Расторгуев // Вісник Хмельницького національного університету. Сер.: Економ. науки. Т. 3. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – № 3. – С. 101 – 106.
11. *Гончарук А.* Шовковий шлях: від концепції до практичних кроків (формат взаємодії 16+1) / А. Гончарук, С. Кошовий // Стратегічна панорама. – 2016. – № 1. – С. 26 – 35.
12. *Проект «Один пояс – один шлях»: можливості для України* / В. Поворозник, В. Перебийніс. – К.: МЦПД, 2015. – 31 с.
13. *Ярошенко Є.* Місце України в глобальних стратегіях Китаю / Є. Ярошенко. – К.: МЦПД, 2015. – 44 с.
14. *Державна служба статистики України* –Електронний ресурс. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua.
15. *New Silk Road strategy.* Електронний ресурс. – Режим доступу: https://deepresource.files.wordpress.com/2015/04/iron_silk_road.jpg

16. *Wallerstein on European-American Relations*. - Електронний ресурс. – Режим доступу: https://deepresource.files.wordpress.com/2015/03/worldmap2.jpg

17. *Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг*. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/1844/.

REFERENCES

1. Serdiuk, T.Iu. (2012), Obshchaia kharakterystyka vneshneэkonomycheskoi deiatelnosty v Ukrayne[General characteristics of foreign economic activity in Ukraine]. *Biznes-inform* [Business Inform], no. 2, pp. 90-93.

2. Karminska-Bielobrova, M.V. (2018), Osnovni napriamy rozvytku zovnishnoekonomichnoi diialnosti v Ukraini [Main directions of development of foreign economic activity in Ukraine].*Informatsiini tekhnolohii: nauka, tekhnika, tekhnolohiia, osvita, zdorov'ia* [Information technologies: science, technology, technology, education, health], Ch. III, pp. 146.

3. Mykhasyk, O.D. (2017), Osnovni problemy rozvytku zovnishnoekonomichnoi diialnosti v Ukraini [Main problems of development of foreign economic activity in Ukraine].*Molodyi vchenyi* [The Young Scientist], no. 1 (41) January ,pp. 666-669.

4. Kovalenko, V. M. (2010), *Rozvytok zovnishnoekonomichnoi diialnosti Ukrainy v konteksti mizhnarodnoi intehratsii.*[Development of foreign economic activity of Ukraine in the context of international integration. Author's abstract.].Donetsk.

5. Yz Kytaia v Ukraynu: novii Shelkovii put. [Active harmonic filters]. Available at: https://economics.unian.net/finance/1552361-iz-kitaya-v-ukrainu-novyiy-shelkovyiy-put.html (Accessed 15 Dec 2018).

6. Komchatnykh, O.V. and Redko, N.O. (2016), Tranzytnyi potentsial Ukrainy: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku [Transit Potential of Ukraine: Current State and Development Prospects]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti* [Economy and Transport Management], issue 3, pp. 148-153.

7. Huk, O.V. Spivrobitnytstvo Ukrainy ta Kytaiu.[Cooperation between Ukraine and China]. [Active harmonic filters]. Available at: http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/2010/21676/1/25-27.pdf (Accessed 17 Dec 2018).

8. Luchnykova, T.P. (2014), Otsinka rozvytku tranzytnykh vantazhnykh perevezen Ukrainy v umovakh ekonomichnoi kryzy [Assessment of the development of transit freight transport of Ukraine in the conditions of the economic crisis]. *Problemi ekonomyky i upravlenyia na zheleznodorozhnom transporte: materyali IX Mezhdunarodnoi nauchno-praktycheskoi konferentsiy* [Problems of economy and management in rail transport: materials of the IX International scientific and practical conference]. Kyiv,HETUT Publ., pp. 252 – 253.

9. Preiher, D., Zhalilo, Ya., Sobkevych, O. and Yemelianova, O. (2012), Realizatsiia tranzytnoho potentsialu Ukrainy yak faktor zmitsnennia ekonomichnykh zviazkiv mizh Yevropoiu ta Aziieiu [Realization of transit potential of Ukraine as a factor of strengthening of economic ties between Europe and Asia].*Ekonomika Ukrainy* [Economy of Ukraine], no. 4, pp. 47–59.

10. Cherneha, O.B, Belozubenko, V.S. and Rastorhuev, A.S. (2008), Osnovnie strukturnie osobennosty realyzatsyy transportno-tranzytnoho potentsyala Ukrayni [The main structural features of the transport and transit potential of Ukraine]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu.* Ser.: *Ekonom. nauky.* T.3. [Bulletin of the Khmelnitsky National University. Economy science T.3.] , no.3, pp. 101–106.

11. Honcharuk, A., Koshovyi, S. (2016), Shovkovyi shliakh: vid kontseptsii do praktychnykh krokiv (format vzaiemodii 16+1) [Silk Road: from concept to practical steps (16 + 1 interaction format)].*Stratehichna panorama* [Strategic Panorama], no.1, pp. 26-35.

12. Povoroznyk, V., Perebyinis, V. (2015), Proekt «Odyn poias – odyn shliakh»: mozhlyvosti dlia Ukrainy [The project "One Belt - One Way": Opportunities for Ukraine], Kyiv, MTsPD Publ., 31 p.

13. Iaroshenko, Ye. (2015), Mistse Ukrainy v hlobalnykh stratehiiakh Kytaiu [Place of Ukraine in the global strategies of China]. Kyiv, MTsPD Publ., 44 p.

14. Ofytsyalnii sait komyteta hosudarstvennoi statystyky Ukrayni. Available at: ukrstat.gov.ua (Accessed 16 Dec 2018).

15. New Silk Road strategy. [Active harmonic filters]. Available at: https://deepresource.files.wordpress.com/2015/04/iron_silk_road.jpg (Accessed 16 Dec 2018).

16. Wallerstein on European-American Relations. [Active harmonic filters]. Available at: https://deepresource.files.wordpress.com/2015/03/worldmap2.jpg (Accessed 17 Dec 2018).

17. Vidnovlennia tranzytnoho potentsialu v konteksti pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy na mizhnarodnomu rynku transportnykh posluh [Restoration of transit potential in the context of increasing Ukraine's competitiveness in the international transport services market]. Analitychna zapyska [Active harmonic filters]. Available at:: http://www.niss.gov.ua/articles/1844/ (Accessed 19 Dec 2018).

Марина Ковбатюк, к.э.н., проф.
(заведующая каф. «Теоретическая и прикладная экономика», Государственный университет инфраструктуры и технологий)
Оксана Кузьменко, к.э.н, доц.
(доцент каф. «Теоретическая и прикладная экономика», Государственный университет инфраструктуры и технологий)
Анастасия Костенко, к. филос. н.
(преподаватель каф. «Социальная философия, философия образования и образовательной политики», Национальный педагогический университет им. М. П. Драгоманова)

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ УКРАИНЫ

Сложность и нестабильность внешней и внутренней среды функционирования отечественных предприятий, изменчивость конъюнктуры мирового рынка заставляют субъектов национальной экономики искать новые сферы и перспективные направления развития своей деятельности не только на национальном, но и международных рынках. Все это свидетельствует о необходимости распространения направлений развития международных экономических связей. Политические события, торговые и транзитные ограничения с РФ обусловили начало затяжного экономико-политического кризиса в стране, что спровоцировало развитие дестабилизирующих процессов не только на внутреннем рынке страны, но и в международных экономических отношениях Украины. Активизация данного процесса ускорилась после реализации европейского соглашения об ассоциации с Евросоюзом, что стало поворотным моментом в переориентации рынков сбыта и появления новых поставщиков продукции.

В статье указано, что географическое расположение Украины делает ее перспективным транзитным хабом между Европой и Азией. Поэтому в работе исследованы транзитный потенциал Украины между Европой и Азией в рамках евроинтеграции и усиление торговых отношений со странами Азии, в первую очередь с КНР.

На основании статистического анализа установлена положительная динамика в налаживании сотрудничества между странами. Выявлены пути использования транзитного потенциала Украины и постепенного превращения ее в транзитное государство.

***Ключевые слова**: международные экономические связи, транзитный потенциал, торговые отношения, евроинтеграция, направления развития, новый «Шелковый путь».*

Maryna Kovbatiuk, Candidate of Sciences (Economics), professor
(Head of Department «Theoretical and Applied Economics», State University of Infrastructure and Technologies)
Oksana Kuzmenko , Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor
(Associate Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, the State University of Infrastructure and Technologies)
Anastasiia Kostenko, Candidate of Philosophy
(Phd lector of the Department Social philosophy, philosophy of education and educational politics, National Pedagogical Dragomanov University)

PERSPECTIVE DEVELOPMENT DIRECTIONS FOR INTERNATIONAL ECONOMIC SIGNALS SOURCES OF UKRAINES

The complexity and instability of the external and internal environment of the functioning of domestic enterprises, the variability of the world market conditions are forcing the subjects of the national economy to look for new areas and promising directions for the development of their activities not only in the national but also in international markets. All this testifies to the need to disseminate directions for the development of international economic relations. Political events, trade and transit restrictions with the Russian Federation led to the beginning of a protracted economic and political crisis in the country, which provoked the development of destabilizing processes not only in the domestic market of the country, but also in the international economic relations of Ukraine. The revitalization of this process accelerated after the implementation of the European Association Agreement with the European Union, which was a turning point in the reorientation of markets and the emergence of new suppliers of products. Ukraine seeks to step up its role in Europe, given the need to adequately secure its economic interests and giving priority attention to establishing cooperation with other states on mutually beneficial principles. At the same time, the strengthening of the role of the most recent Asian countries in the world, the significant development of the integration processes in the region, and also the transformation China and some other Asian countries are also attracting Ukraine to the new leaders in the world economy.

The article states that the geographical location of Ukraine makes it a promising transit hub between Europe and Asia. Therefore, the work examines the transit potential of Ukraine between Europe and Asia in the framework of European integration and the strengthening of trade relations with Asian countries, primarily with China. China's interest in the countries of Central and Eastern Europe, as well as Ukraine, is growing, as evidenced by the intensification of economic relations in recent years.

Based on the statistical analysis, a positive trend has been established in establishing cooperation between countries. The success of economic cooperation between Ukraine and China is evidenced by an increase in trade between countries.The ways of using the transit potential of Ukraine and its gradual transformation into a transit state are revealed.

Keywords: *international economic relations, transit potential, trade relations, European integration, development directions, new «Silk Road».*