

Karamushka M. V.
Kherson National Technical University

MARKETING ASPECTS OF MANAGEMENT OF SHIPPING COMPANY DEVELOPMENT PROJECTS

Summary

The theoretical questions of determining the marketing aspects of managing shipping company development projects are investigated. A structuralization of marketing tasks divided by stages of shipping company development cycle is performed. The life cycle of freight via sea routes is investigated. Aggregated directions for marketing research into the ship purchase project are considered, the main goals of marketing research into the ship purchase project are listed.

Key words: world economics, sea shipping, development of shipping companies, project management methodology, marketing research.

УДК 339.56 (477:560)

Коваленко Р. С.
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

МЕХАНІЗМ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДВОСТОРОННІХ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ТУРЕЦЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Розроблено механізм вдосконалення торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою. Визначено основні напрями вдосконалення та розвитку торговельно-економічних відносин в трикутнику Україна, Турецька Республіка, Європейський Союз. Побудовано матрицю SWOT-аналізу створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою. Зазначено перспективи приєднання України до Пан-євро-середземноморської зони кумуляції. Встановлено основні напрями розбудови інфраструктури для забезпечення процесу торговельно-економічної взаємодії.

Ключові слова: механізм, євроінтеграція, торгівля, мито, експорт, імпорт, кумуляція, інфраструктура.

Постановка проблеми. Турецька Республіка є одним з найважливіших торговельно-економічних партнерів України. З 2011 р. має офіційний статус стратегічного партнера України. З моменту набуття Україною незалежності українсько-турецькі відносини мають позитивну кількісну та якісну тенденцію. Туреччина є одним з основних партнерів України в зовнішній торгівлі, обсяг товарообігу постійно зростає а сальдо зовнішньої торгівлі є позитивним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку торговельно-економічних відносин України та Турецької Республіки висвітлювалися у роботах вітчизняних науковців: О. Белоруса, А. Філіпенко, С. Пірожкова, А. Шниркова, Н. Дудченко, Л. Кістерського, М. Нікітіної, О. Рогача, Г. Клімко, В. Ключко, І. Чернікова, А. Румянцева, В. Степаненко, Ю. Пахомова та ін.

У зарубіжній літературі питання економічного співробітництва України та Турецької Республіки розглядалися в роботах Л. Глухарьова, В. Шеняєва, Ю. Шишкова, О. Муртазіна, С. Меньшикова, Ю. Юданова, Д. Коннеллі, А. Колата та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Деякі аспекти торговельно-економічних відносин України та Турецької Республіки, не є достатньо мірою розкритими і потребують подальшого дослідження та вдосконалення, зокрема відносини в умовах політичної та соціально-економічної нестабільності. Зважаючи на це, є доцільним розробити механізм удосконалення двосторонніх торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою.

Метою статті є розробка механізму вдосконалення торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою в євроінтеграції обох країн.

Виклад основного матеріалу дослідження. Однією з важливих складових торговельно-економічних відносин є нормативно-правове забезпечення білатеральних або полілатеральних відносин. На сьогодні між Україною та Турецькою Республікою підписано 105 чинних документів. Ключовими документами є: Договір про дружбу і співробітництво між Україною та Турецькою Республікою від 4 травня 1992 р. та Спільна декларація про створення Стратегічної ради високого рівня між Україною та Туреччиною від 25 січня 2011 р., якою було зафіксовано встановлення стратегічного партнерства між двома країнами [7].

Створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою може стати каталізатором та значною мірою активізувати процес розвитку двосторонніх торговельних відносин. Зона вільної торгівлі є значною частиною механізму вдосконалення торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою. Тому є доречним зробити SWOT-аналіз створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою (див. табл. 1).

Сильні сторони. Географічна близькість України та Туреччини є основною сильною стороною створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою. Інтеграційні процеси в цілому та процеси міжнародної торгівлі, як основа процесу міжнародної економічної інтеграції, проходять більш вдало та інтенсивно в географічно наближених державах. Україна та Туреччина не мають спільного сухопутного кордону, але мають морський кордон в басейні Чорного моря.

Основним етапом (чинником) створення зони вільної торгівлі між державами є скасування торгових бар'єрів у взаємній торгівлі: як тарифних обмежень (скорочення або повне скасування

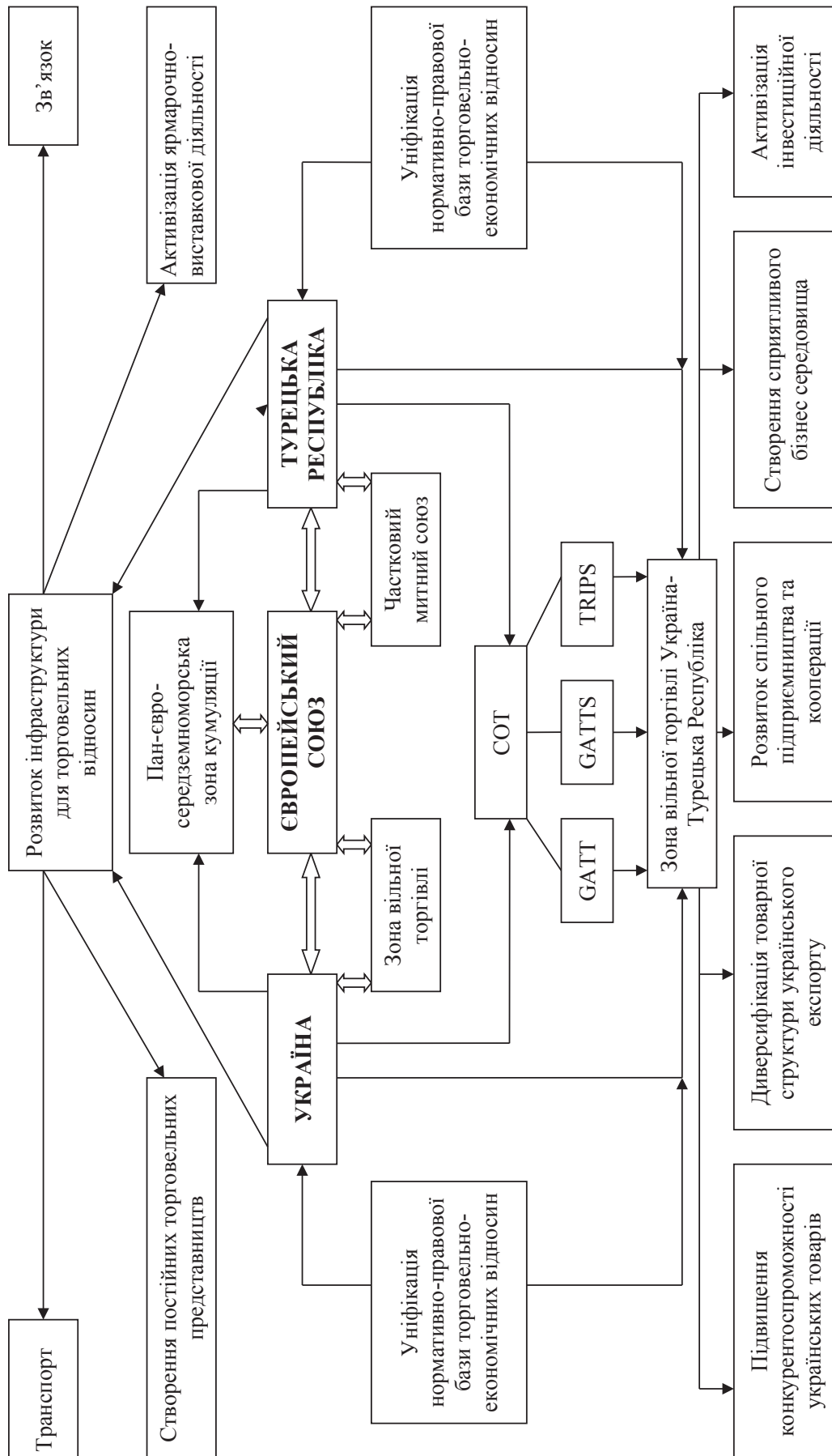


Рис. 1. Концептуальна схема механізму вдосконалення торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою стосовно євроінтеграції

мит у взаємній торгівлі), так і нетарифних обмежень (квотування, ліцензування, технічні бар'єри тощо). В цій ситуації виникають статичні та динамічні ефекти створення зони вільної торгівлі, а також ефект створення торгівлі. Ці ефекти приводять до збільшення обсягів експорту та імпорту між країнами, що торгують, та посилення спеціалізації окремих країн на виробництві тієї продукції, яка є більш конкурентоспроможною. Відбувається поступова переорієнтація місцевих споживачів на більш ефективне джерело зовнішнього постачання продукції.

Українські виробники в умовах вільної торгівлі зіткнуться з проблемою зовнішньої конкуренції та будуть змушені підвищувати конкурентоспроможність вітчизняної продукції, яку випускають, та оптимізувати процес виробництва.

Туреччина є одним з основних ринків збуту продукції українського гірничо-металургійного комплексу й займає перше місце за обсягом експорту чорних металів з України. У 2014 р. в українському експорті до Туреччини основними товарними групами були: недорогоцінні метали та вироби з них – 59% та продукти рослинного походження – 10% від загального експорту до Туреччини [5].

Через політичну напруженість у відносинах між Російською Федерацією та Турецькою Республікою, уряд Російської Федерації опублікував перелік турецьких товарів, які тепер заборонено ввозити на територію цієї країни. Після введення санкцій щодо імпорту товарів з Туреччини до Росії очікуються, що відповідні заходи застосує й Анкара. Поки що контрсанкції не були об'явлені, можливо, їх і не буде. Але в разі введення контрсанкцій Україна може зайняти російську нішу в експорті до Туреччини продукції гірничо-металургійного та агропромислового комплексів.

Україна може повністю замінити російську продукцію на турецькому ринку. Обсяг продукції агропромислового комплексу, яка поставляється росіянами на турецький ринок, становить 2,4 млрд дол. США. Річний обсяг продукції гірничо-металургійного комплексу Росії в Туреччині складає 1,6 млрд дол. США. Таким чином, перед Україною відкривається перспектива наростити експорт до Туреччини відразу на 4 млрд дол. США [12].

Основними українськими компаніями експортерами продукції гірничо-металургійного комплексу до Туреччини є: FERREXPO, «Метінвест», Індустріальний Союз Донбасу, а зокрема Алчевський Металургійний Комбінат, ММК ім. Ілліча,

«Азовсталь» та «Запоріжсталь». Проведення модернізації цих підприємств сприятиме диверсифікації українського експорту до Туреччини в більш високотехнологічної та конкурентоспроможної продукції.

Створення ЗВТ стане гарним підґрунтям в подальшому освоєнні турецького ринку та дасть конкурентної переваги з російськими виробниками аналогічної продукції.

Слабкі сторони. Соціально-економічна та політична стабільність є основою розвитку будь-якої держави. На сьогодні в Україні відбувається військовий конфлікт, окупованими є частина Донецької та Луганської областей, анексовано Крим. Через окупацію території Україна втратила 35% свого експорту. Анексія Криму також відіграє суттєву роль у розвитку торговельних відносин між державами, та створює напругу в усьому басейні Чорного моря, де Україна та Туреччина завжди були важливими гравцями та активними учасниками Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі – ОЧЕС). Країни Чорноморського басейну мають значний потенціал розвитку торговельно-економічних відносин, маючи потужну купівельну спроможність.

На території Туреччини немає осередків військового протистояння але є низка проблем на східних кордонах держави, зокрема: сирійський конфлікт, курдське питання, напружені відносини з Вірменією, проблема біженців, активізація конфлікту в Нагірному Карабасі.

До слабких сторін створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою можна віднести різний рівень соціально-економічного розвитку. В цьому контексті слід зазначити що ВВП на душу населення за паритетом купівельної спроможності в Туреччині складає 19,600 тис. дол. США, а в Україні – 8,560 тис. дол. США, що говорить про невідповідність рівнів купівельної спроможності населення [10].

Товарообіг між Україною та Туреччиною достатньо мірою є компліментарним. Основними товарними групами в двосторонніх експортно-імпортних відносинах є: недорогоцінні метали та вироби з них та продукти рослинного походження. У зв'язку з цим, збільшення обсягу експорту та імпорту буде проходити в рамках цих товарних груп, гальмуючи диверсифікацію структури торговельних потоків.

Можливості. Зона вільної торгівлі між Україною та Туреччиною відкриває перед Україною значні економічні можливості. Вона дасть змогу

Таблиця 1

Матриця SWOT-аналізу створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою

Сильні сторони	Слабкі сторони
Збільшення обсягів експорту та імпорту. Диверсифікація товарної структури експорту та імпорту. Зростання спеціалізації виробництва. Підвищення конкурентоспроможності українських товарів та послуг. Ефект масштабу та створення торгівлі. Усунення тарифних та нетарифних торговельних бар'єрів. Географічна близькість країн. Гармонізація митних процедур	Різний рівень соціально-економічного розвитку країн. Військовий конфлікт на території України. Окупація Криму та нестабільність в басейні Чорного моря. Військовий конфлікт в Сирії. Різне соціокультурне середовище. Компліментарність торговельних потоків. Низька конкурентоспроможність українських товарів. Нестабільний курс національної валюти
Можливості	Загрози
Створення умов для розвитку інвестиційної діяльності. Розвиток та регулювання торгівлі послугами та правами інтелектуальної власності. Розвиток кооперації та спільного підприємництва. Створення сприятливого бізнес середовища. Модернізація українських підприємств. Створення нових робочих місць	Загострення конкуренції між українськими та турецькими виробниками схожої продукції. Недосконале нормативно-правове забезпечення. Відсутність розуміння чітких умов створення ЗВТ. Зменшення надходжень до державного бюджету після скасування мит. Зменшення робочих місць через загострення конкуренції

Джерело: побудовано автором

виходу українським товарам та послугам на ринок Туреччини з 78 мільйонами споживачів. Одним з основних ефектів лібералізації торговельних відносин є поліпшення інвестиційного клімату та створення сприятливого бізнес середовища, що, у свою чергу, дасть поштовх розвитку спільного підприємництва та кооперації між турецькими й українськими виробниками. В даному контексті бізнес середовище можна визначити як систему, яка складається з низки зовнішніх та внутрішніх факторів, що знаходяться в постійній взаємодії та впливають один на одного. До зовнішніх факторів можна віднести глобальні економічні процеси та кон'юнктуру світових ринків, а до внутрішніх – соціальну та політичну стабільність, макро- та мікроекономічні показники розвитку держави, рівень технологічного розвитку, системи менеджменту та маркетингу, окремо взятого суб'єкта господарювання.

Посилення конкуренції приведе до необхідності модернізації українських підприємств. Це спричинить упровадження інновацій та новітніх технологій у процес виробництва та якісні зміни в цілому. Які, у свою чергу, мають сприяти створенню нових робочих місць.

Загрози. Серед основних загроз створення зони вільної торгівлі між Україною та Турецькою Республікою можна відмітити загострення конкуренції між українськими та турецькими виробниками. Проблематичним є кількісне оцінювання можливих втрат від відкриття українського ринку. У зв'язку з відсутністю інформації щодо майбутнього статусу зони вільної торгівлі між Україною та Туреччиною: чи це буде повне скасування тарифних та нетарифних обмежень, або часткове з виключеннями певних товарних позицій – важко спрогнозувати наслідки для окремих галузей народного господарства.

Однією з основних функцій мита є фіскальна функція. У зв'язку з відміною мита будуть зменшені прямі надходження до державного бюджету. Тому важливим є те, щоб вільна торгівля та економічні ефекти від створення зони вільної торгівлі перекривали втрати держбюджету від скасування мит.

В умовах політичної та соціально-економічної нестабільності активізація співробітництва між Україною та Турецькою Республікою в рамках міжнародних організацій (зокрема ООН, МВФ, НАТО, ОЧЕС, СБ, ЄБРР, СОТ та ін.) є важливою складовою розбудови стратегічного партнерства та торговельно-економічних відносин.

У торговельній взаємодії слід відзначити співробітництво в рамках Світової організації торгівлі (далі – СОТ). На сьогодні СОТ – це єдина глобальна інституція яка регулює питання торгівлі між країнами. Україна та Туреччина є повноправними її членами (Україна – з 16 травня 2008 р., а Туреччина – з 26 березня 1995 р.) [11].

У структурі СОТ можна виділити три основні ради, які підзвітні Генеральній раді: Рада з торгівлі товарами (GATT), Рада з торгівлі послугами (GATS), Рада з питань торгівлі правами інтелектуальної власності (TRIPS). Саме в рамках цих трьох рад і будуть вестися переговори щодо доступу на ринок товарів та послуг та інтелектуальної власності. Взагалі цей процес охоплює широке коло питань, таких як: торгівля товарами, торгівля послугами, торгівля правами інтелектуальної власності, правила конкуренції, процедура врегулювання спорів, захист прав інтелектуальної власності, положення щодо визначення країни походження товару тощо [3 с. 369].

У рамках торгівлі послугами слід окремо виділити ринок туристичних послуг як складову світового ринку послуг. Туреччина є одним із світових лідерів з надання туристичних послуг (6-те місце у світі за обсягом туристичних доходів). У 2014 р. надходження від туризму до державного бюджету Турецької Республіки становили 34,3 млрд дол. США. У 2014 р. Туреччину відвідало 41,5 млн осіб.

Незважаючи на падіння загального туристичного потоку з України до Туреччини на 13,11% в 2014 році, порівняно з попереднім роком, ця країна залишається найпопулярнішим туристичним напрямом серед українців. За підсумками 2014 р. країну відвідали 657 тис. громадян України [12].

З боку Туреччини пропонуються такі заходи стимулювання туристичного потоку з України:

- скидки українським туроператорам при формуванні туристичних пакетів спільно з готелями (велика кількість готелів у Туреччині мають державну долю власності);

- відшкодування туроператорам 6 тис. дол. США за кожен рейс з України.

Що стосується євроінтеграційних спрямувань України та Туреччини в рамках системи ГАТТ-СОТ важливим аспектом є регулювання зовнішньої торгівлі між країнами, які входять до інтеграційних об'єднань та створюють зону вільної торгівлі або Митний союз. Будь-яка країна, що є договірною стороною ГАТТ (членом СОТ), може також входити до Митного союзу або зони вільної торгівлі. Метою створення такого союзу або зони вільної торгівлі повинно бути сприяння торгівлі, а не підвищення бар'єрів у торгівлі інших сторін з такими територіями.

При цьому СОТ застосовує такі правила щодо Митних союзів та зон вільної торгівлі:

- мито та інші засоби регулювання торгівлі, які накладаються під час заснування Митного союзу щодо торгівлі з третіми країнами (не членами союзу), не повинні в цілому бути вищими чи більш обмежувальними, ніж загальний обсяг мита та засобів регулювання торгівлі, які застосовувалися на складових територіях до утворення такого союзу.

- мито та інші заходи регулювання торгівлі, що діють у кожній із складових частин зони вільної торгівлі та застосовуються під час утворення зони вільної торгівлі, не повинні бути вищими чи більш обмежувальними, ніж відповідні мито та засоби регулювання торгівлі, які діяли на цих самих територіях до утворення зони вільної торгівлі.

- будь-яка тимчасова угода про створення Митного союзу чи зони вільної торгівлі повинна містити план та графік їх утворення протягом «розумного проміжку часу» [4 с. 27].

У торгівлі між Україною та Туреччиною середній рівень тарифного захисту на сільськогосподарську продукцію в Туреччині становить 50%, а в Україні – 10%. На продукцію гірничо-металургійного комплексу середній рівень тарифного захисту в Україні становить 0,6%, а в Туреччині – 5,4% [11].

Турецька Республіка в переговорному процесі щодо створення зони вільної торгівлі намагається відстоювати власні інтереси та пропонує скасувати мито в двосторонній торгівлі лише на промислові товари зі збереженням перехідного періоду для найбільш вразливих товарних позицій. Щодо продукції сільського господарства, пропонується зниження тарифного захисту лише деяких товарних позицій. Про обсяги нетарифних обмежень наразі інформація відсутня. В переговорах щодо

торгівлі послугами з боку Турецької Республіки пропонуються незначні поступки, які мінімально вплинуть на доступ до ринку українських послуг. Торгівля правами інтелектуальної власності практично відсутня в двосторонніх торговельних відносинах, тому переговори з цього питання на разі не є актуальними.

У цих умовах Україна повинна наполягати на максимальному зниженні ставок тарифу та зв'язування тарифних ліній на максимальному низькому рівні як на промислові товари, так і на продукцію сільського господарства. У разі погодження нинішніх умов доступу на ринок товарів та послуг економічний ефект створення зони вільної торгівлі буде негативний для економіки України.

У механізмі розбудови й удосконалення двосторонніх торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою важливе місце займають відносини з Європейським Союзом (далі – ЄС). Вітчизняні та зарубіжні вчені визначають рівень інтегрованості Туреччини до ЄС як Митний союз, і ми з цим погоджуємося. Але слід зауважити, якщо аналізувати наукові праці українського вченого економіста А. Філіпенко, можна визначити рівень інтеграції Турецької Республіки до Європейського Союзу як частковий Митний союз [13 с. 338]. Туреччина має єдиний митний тариф з ЄС щодо третіх країн і водночас частково зберігаються мита у взаємній торгівлі товарами та послугами. У Туреччині пов'язані тарифи не визначені приблизно на 50% тарифної номенклатури, на відміну від ЄС та України, де цей показник становить 100% [2 с. 32].

Туреччина є членом часткового Митного союзу з ЄС з 1 січня 1996 р., Україна з 1 січня 2016 р. має зону вільної торгівлі з ЄС. В подальшому під час розбудови та розвитку полілатеральних торговельно-економічних відносин механізм взаємодії України, Турецької Республіки та Європейського Союзу буде лежати в основі розбудови співпраці.

У цьому контексті для України, Туреччини та ЄС важливим питанням буде положення щодо визначення країни походження товару, який рівень переробки та доопрацювання повинна мати продукція для застосування того чи іншого торговельного та митного режиму і, як наслідок, системи оподаткування.

На нашу думку, важливим елементом механізму вдосконалення та розвитку торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою в їх євроінтеграційних спрямувань є взаємодія в рамках системи Пан-євро-середземноморської зони кумуляції.

28 листопада в Барселоні, було підписано угоду про встановлення партнерства між Європейським Союзом та країнами Середземноморського регіону з метою сприяння забезпечення миру, стабільності та процвітання в Середземноморському регіоні. Це партнерство має назву «Барселонський процес». Для досягнення мети економічної стабільності та розвитку торгівлі, країни-учасниці вирішили розширити наявну Пан-європейську систему кумуляції (на той час яка включала в себе ЄС, ЄАВТ та Турецьку Республіку) країнами Середземноморського басейну та утворити Пан-євро-середземноморську зону кумуляції.

Система Пан-євро-середземноморської кумуляції дає змогу застосовувати: білатеральні кумуляції (кумуляція, яка відбувається між двома країнами, які мають підписану Угоду про утворення зони вільної торгівлі) та діагональні кумуляції

(кумуляція, яка відбувається між трьома й більше країнами, між якими діє Угода про вільну торгівлю).

Білатеральна та діагональна кумуляція можлива в тому випадку, коли країни учасниці Пан-євро-середземноморської зони кумуляції мають Угоду про зону вільної торгівлі та використовують протокол Euro-Med щодо правил визначення та походження товарів [1].

В умовах наявної підписаної Угоди про зону вільної торгівлі між Україною та ЄС підписання такої угоди з Туреччиною може вивести відносини в трикутнику Україна, Європейський Союз, Турецька Республіка на якісно та кількісно новий рівень. Приєднання України до «Барселонського процесу» та використання протоколу щодо походження товару Euro-Med дасть змогу Україні продуктивніше використовувати систему білатеральної та діагональної кумуляції та «змінної геометрії» в цілому. Слід також зауважити, що для отримання вигоди від діагональної кумуляції Україні потрібно буде підписувати угоди про вільну торгівлі з іншими членами Пан-євро-середземноморської зони кумуляції, які не входять до складу ЄС [7].

Наступним великим блоком механізму вдосконалення двосторонніх торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою є розбудова інфраструктури для забезпечення процесу торговельної взаємодії. Одним з ключових моментів є розвиток транспортної складової інфраструктури. Розбудову транспортної інфраструктури доцільно розглянути за такими напрямками:

1. Співробітництво в рамках проекту TRACECA – Transport corridor Europe – Caucasus – Central Asia, програма TRACECA була започаткована у травні 1993 р. у Брюсселі. На цій конференції було засновано новий міжнародний транспортний коридор для розвитку торговельно-економічних відносин між Європою, Південним Кавказом та Центральною Азією, спрямованих на створення стійкої транспортної інфраструктурної складової мультимодальних перевезень із поступовою інтеграцією коридору в Транс'європейські транспортні мережі (TENs). Наразі членами програми є Азербайджан, Вірменія, Грузія, Киргизія, Таджикистан, Іран, Узбекистан, Казахстан, Молдова, Румунія, Болгарія, Україна та Туреччина [3 с. 103; 6].

2. Чорноморська кільцева автострада. У квітні 2007 р. у Белграді Сербія, міністри закордонних справ ОЧЕС підписали меморандум взаєморозуміння щодо будівництва Чорноморської кільцевої автостради. В Турецькій Республіці Чорноморська кільцева автострада повинна з'єднати міста Едірне, Стамбул, Самсун, Трабзон. В Україні Чорноморська кільцева автострада повинна пройти між Маріуполем, Мелітополем та Одесою. Основна частина цієї дороги складається з вже наявних доріг різних категорій. Основна мета полягає у створенні міжнародної транспортної артерії шляхом технічного обслуговування, реконструкції, реабілітації, модернізації та будівництва нових з'єднань первинної та вторинної дорожньої інфраструктури. Кільцева автомагістраль буде сприяти розвитку співпраці в розробці мультимодальної транспортної інфраструктури для того, щоб встановити відповідні транспортні з'єднання з Транс'європейською, Загальноєвропейською та Євро-Азійською транспортними мережами. Саме через це важливо забезпечити координацію в плануванні дороги, виконанні будівельно-конструкторських робіт, щоб

посилити зв'язки між країнами Європейського Союзу та країнами Чорноморського басейну, яким пропонується у майбутньому приєднатися до інтегрованої системи міжнародних стандартів транспортного руху [3, с. 106].

3. Транспортний коридор «Балтійське море – Чорне море». У зв'язку з євроінтеграційними процесами, які відбуваються в Україні та Туреччині, та необхідністю формування нових економічних умов співробітництва з ЄС, Міністерство інфраструктури України розробило проект міжурядової угоди про розвиток міжнародного транспортного коридору «Балтійське море – Чорне море». Розвиток цього коридору обговорюється в рамках програми TRASECA, і однією з цілей створення такого транспортного коридору є розвиток транспортних комунікацій між Україною та Турецькою Республікою, використання в повному обсязі транзитного потенціалу обох країн. Міжнародний транспортний коридор забезпечить Україні найшвидше та найдешевше переміщення вантажів з Балтійського регіону до Чорноморського басейну, з Гданська, Польщі, Одеси з подальшим виходом до Середземного регіону через Туреччину, використовуючи проливи Босфор і Дарданелли [8].

4. Авіасполучення та паромні перевезення. Розвиток стабільного авіасполучення є одним з пріоритетів в розбудові двосторонніх відносин. На сьогодні сім українських міст мають пряме щоденне сполучення з Турецькою Республікою: Київ, Львів, Одеса, Дніпропетровськ, Херсон, Запоріжжя, Івано-Франківськ. Цей транспортний напрям потрібно розвивати шляхом відкриття нових рейсів та залучення лоу-костів до перевезень. Морське сполучення є вкрай важливим, зважаючи на значний потенціал морських перевезень між Туреччиною та Україною, та виходу до світового океану через турецькі протоки Босфор і Дарданелли для українських суден. У системі морського сполучення на сьогодні між Україною та Туреччиною на постійній основі функціонують поромні сполучення між портами Іллічівськ – Деріндже, Євпаторія – Зонгулдак, Скадовськ – Зонгулдак. З 15 січня 2011 р. почало свою роботу нове поромне автомобільне сполучення Black Sea Express, яким здійснюються доставки вантажів автомобільним транспортом між Одесою (морський торговий порт «Південний») та Стамбулом (вантажний порт «Хайдарпаша»). Завдяки наявності інфраструктури залізничного транспорту в порту «Південний», проект «Black Sea Express» передбачає транзит зазначеної категорії вантажоперевезень територією України до країн Центрально-Східної Європи (Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини, Білорусі) та країн Балтії (Литви, Латвії, Естонії). Метою зазначеного проекту є збільшення транспортних перевезень по лінії Північ – Південь, а також залучення турецьких транспортних і торговельних компаній до українсько-білоруско-литовського проекту комбінованих залізничних перевезень «Вікінг» [9].

Важливе місце в розвитку транспортної інфраструктури займає трубопровідний транспорт. Розбудова трубопровідної-транспортної системи дасть змогу максимально використати транзитні можливості України та Турецької Республіки з диверсифікації постачання та транзиту енергоресурсів з регіону Каспійського моря та Близького Сходу до Європи. Важливою є спільна участь країн у роз-

будові та розширенні наявних трубопроводів, а також у будівництві нових в рамках міжнародних проектів, таких як газопровід Набукко та нафтопровід Самсун-Джейхан [9].

Наступним елементом розбудови механізму двосторонніх торговельно-економічних відносин є розвиток системи зв'язку між Україною та Туреччиною. Серед пріоритетних завдань у цьому напрямі слід виділити:

– розвиток сучасної системи телекомунікації, зокрема розбудова проекту волокно-оптичного зв'язку ІТУР – Італія, Туреччина, Україна, Росія – з подальшим підключенням до євразійського оптоволоконного кабелю, який веде із Західної Європи до Японії та Південної Кореї.

– розбудову оптоволоконної системи зв'язку Варна – Одеса – Новоросійськ – Поті, яка інтегрована до міжнародної телекомунікаційної системи TEL, а також будівництво системи оптоволоконного з'єднання між Туреччиною, Болгарією, Румунією та Україною [3 с.104].

Немаловажним елементом механізму також є створення й розширення системи українських торгових представництв в Турецькій Республіці та турецьких торговельних представництв в Україні: торгово-промислові палати, торговельні місії, торговельні представництва та проведення виставочно-ярмаркової діяльності на постійній і тимчасовій основах.

Слід зауважити, що через політичну, військову та соціально-економічну нестабільності на Близькому Сході, Кавказі, Криму та на сході України будь-які міжнародні угоди, договори, проекти можуть бути переглянуті чи змінені залежно від політичної ситуації та кон'юнктури.

Висновки. В основі механізму вдосконалення торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою лежить процес євроінтеграції обох країн. Європейський вектор розвитку є магістральним у зовнішньоекономічній політиці України та Турецької Республіки, тому співробітництво в рамках інституцій Європейського Союзу має вагоме значення в механізмі двосторонніх торговельно-економічних відносин. Україна та Туреччина знаходяться на різних рівнях інтегрованості до ЄС, але прагнуть набуття повноправного членства. Парадигмою розвитку торговельно-економічних відносин між Україною та Турецькою Республікою повинно бути створення зони вільної торгівлі. Проведений SWOT-аналіз визначає основні переваги та недоліки створення зони вільної торгівлі між Україною та Туреччиною. Серед основних переваг слід виділити розширення ринку збуту української продукції, серед недоліків – загострення конкуренції між вітчизняними та зарубіжними виробниками схожої продукції. Підписання Угоди про зону вільної торгівлі повинно відповідати національним інтересам України та правилам СОТ щодо Митних союзів та зон вільної торгівлі а також правил доступу на ринок товарів та послуг. Визначено доцільність приєднання України до Пан-євро-середземноморської зони кумуляції торговельних відносин в трикутнику Україна, Турецька Республіка, Європейський Союз. Україна та Туреччина повинні спільно розбудовувати інфраструктуру для забезпечення процесу торгівлі, особливо її транспортну та зв'язкову складові.

Список літератури:

1. Guide to the Pan-Euro-Mediterranean Origin Protocols [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ezv.admin.ch/pdf_linker
2. Беренда С. Європейська система торговельної кумуляції та глобальні ланцюги доданої вартості / С. Беренда // БізнесІнформ. – 2015. – № 3. – С. 29–35.
3. Кучик О. Міжнародні організації : [навч. посібник] / О. Кучик. – К. : Знання, 2005. – 497 с.
4. Осика С. Світова організація торгівлі / С. Осика, В. Пятницький. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К. : К.І.С., 2004. – 516 с.
5. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>
6. Офіційний сайт Міжурядової комісії TRACESA [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://tracesa-org.org>
7. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mfa.gov.ua>
8. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua>
9. Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua>
10. Офіційний сайт Світового Банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://worldbank.org>
11. Офіційний сайт Світової організації торгівлі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://wto.org>
12. Офіційний сайт Турецького інституту статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://turkstat.gov.tr>
13. Філіпенко А. Міжнародні економічні відносини: теорія : [підруч. для студ. екон. спец. вищ. навч. закл.] / А. Філіпенко. – К. : Либідь, 2008. – 408 с.

Коваленко Р. С.

Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина

**МЕХАНИЗМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДВУСТОРОННИХ
ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ УКРАИНОЙ
И ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ**

Резюме

Разработан механизм совершенствования торгово-экономических отношений между Украиной и Турецкой Республикой. Определены основные направления совершенствования и развития торгово-экономических отношений в треугольнике Украина, Турецкая Республика, Европейский Союз. Построено матрицу SWOT-анализа создания зоны свободной торговли между Украиной и Турецкой Республикой. Указано перспективы присоединения Украины к Пан-евро-средиземноморской зоне кумуляции. Установлены основные направления развития инфраструктуры для обеспечения процесса торгово-экономического взаимодействия. **Ключевые слова:** механизм, евроинтеграция, торговля, пошлина, экспорт, импорт, кумуляция, инфраструктура.

Kovalenko R. S.

V. N. Karazin Kharkiv National University

**MECHANISM OF PERFECTION OF BILATERAL TRADE AND ECONOMIC RELATIONS BETWEEN
UKRAINE AND THE TURKISH REPUBLIC IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION**

Summary

The mechanism of perfection of trade and economic relations is worked out between Ukraine and the Turkish Republic. Main directions of improvement and development of trade and economic relations in the triangle of Ukraine, Turkey and the European Union are determined. The SWOT-analysis of creation of free trade zone between Ukraine and the Turkish Republic is conducted. The prospects of joining Ukraine to the Zone of pan-Euro Mediterranean cumulation are established. The article shows basic principles of infrastructure development for providing a process of trade and economic cooperation.

Key words: mechanism, European integration, trade, customs duty, export, import, cumulation, infrastructure.