

DOI 10.31558/2307-2318.2020.3.20

УДК 339

JEL: E22, F10, F15, F21, F42

**Куриляк В.,**

доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедри міжнародної економіки,
Західноукраїнський національний університет

ORCID: 0000-0002-3566-7900

ternopil2000@yahoo.com

Савельєв Є.,

доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародної економіки,
Західноукраїнський національний університет

ORCID: 0000-0003-0137-2263

yev.savelyev@gmail.com

РОЗВИТОК СПІВПРАЦІ ВИШЕГРАДСЬКОЇ ЧЕТВІРКИ І УКРАЇНИ У СФЕРІ РЕАЛЬНОЇ ЕКОНОМКИ В КОНТЕКСТІ СХІДНОГО ПАРТНЕРСТВА

Розв'язується проблема орієнтації Східного партнерства на розвиток сфери виробництва. Подана оцінка досвіду Вишеградської четвірки щодо досягнення рівня п'ятої економікою ЄС і двадцять п'ятої у світі. Виокремлені фактори сталого розвитку V4, пов'язані із відкриттям ринку для транснаціональних інвесторів і випереджальним зростанням наукоємних галузей. Значного розвитку набули машинобудування, особливо виробництво транспортних засобів, виробництво електричних, електронних і оптичних приладів, хімічна і харчова галузі та енергетика. В автомобільній галузі за обсягом виробництва в ЄС країни V4 посідають такі місця: Чехія – 5, Словаччина – 7, Польща – 8, Угорщина – 9; у світовій економіці відповідно 17, 21, 22, 23. Зроблено висновок, що створення у 1990-х років місцевих і регіональних виробничих мереж, а з 2000-х – включення до глобальних країнами V4 дозволило пов'язати їх із Західною Європою і стало економічною основою розвитку інтеграційних процесів і набуття у 2004 році членства в ЄС. Концептуальні підходи щодо України полягають у пріоритетному розвитку Східного партнерства з Вишеградською четвіркою у напрямі структурних зрушень шляхом відродження або створення наукоємних виробничих галузей, передусім автомобільної промисловості, розвиваючи нові виробництва як складову глобальних мереж. Поштовхом цього процесу може стати організація виробництва деталей, комплектуючих, напівфабрикатів і аксесуарів. Зважаючи на великий і зростаючий попит на ці вироби такий напрям можна розвивати з використанням інструментів мотивування малого і середнього бізнесу.

Ключові слова: автомобільна промисловість, високошвидкісна залізнична лінія, Вишеградська четвірка, глобальна виробнича мережа, економічна інтеграція, малий і середній бізнес, наукоємне виробництво, Польща, Східне партнерство, Угорщина, Україна, Чехія

Рис. – 1, Табл. – 3, Літ. – 23,

Куриляк В.,

доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедры международной экономики,
Западноукраинский национальный университет

ORCID: 0000-0002-3566-7900

ternopil2000@yahoo.com

Савельев Е.,

доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры международной экономики,
Западноукраинский национальный университет

ORCID: 0000-0003-0137-2263

yev.savelyev@gmail.com

РАЗВИТИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА ВЫШЕГРАДСКОЙ ЧЕТВЁРКИ И УКРАИНЫ В СФЕРЕ РЕАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В КОНТЕКСТЕ ВОСТОЧНОГО ПАРТНЁРСТВА

Исследуется проблема ориентации Восточного партнёрства на развитие сферы производства. Дается оценка опыта Вышеградской четвёрки в достижение уровня пятой экономики ЕС и двадцать пятой в мире. Выделены факторы устойчивого развития V4, связанные с открытием рынка для транснациональных инвесторов и опережающим ростом наукоемких отраслей. Значительное развитие получили машиностроение, особенно производство транспортных средств, производство электрических, электронных и оптических приборов, химическая и пищевая отрасли, а также энергетика. В автомобильной отрасли по объему производства в ЕС страны V4 занимают следующие места: Чехия - 5, Словакия – 7, Польша - 8, Венгрия - 9; в мировой экономике соответственно 17, 21, 22, 23. Сделан вывод, что создание в 1990-х годах местных и региональных производственных сетей, а с 2000-х - включение в глобальные сети стран V4 позволило связать их с Западной Европой и стало экономической основой развития интеграционных процессов и входа в 2004 году в состав ЕС. Концептуальные подходы относительно Украины заключаются в приоритетном развитии Восточного партнерства с Вышеградской четверкой в направлении осуществления структурных сдвигов путем возрождения или создания наукоемких производственных отраслей, прежде всего автомобильной промышленности, развивая новые производства как составляющую глобальных сетей. Толчком этого процесса может стать организация производства деталей, комплектующих, полуфабрикатов и аксессуаров. Учитывая большой и растущий спрос на эти изделия такое направление можно развивать с использованием инструментов мотивации малого и среднего бизнеса.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, высокоскоростная железнодорожная магистраль, Вышеградская четверка, Восточное партнерство, глобальная производственная сеть, экономическая интеграция, малый и средний бизнес, наукоемкое производство, Польша, Венгрия, Украина, Чехия

Рис. – 1, Табл. – 3, Лит. – 23

V. Kuryliak,

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of International Economics,
West Ukrainian National University,
ORCID: 0000-0002-3566-7900
ternopil2000@yahoo.com

Yev. Savelyev,

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Professor of the Department of International Economics,
West Ukrainian National University,
ORCID: 0000-0003-0137-2263
yev.savelyev@gmail.com

DEVELOPMENT OF COOPERATION BETWEEN VISEGRAD FOUR AND UKRAINE IN THE SPHERE OF REAL ECONOMY IN THE CONTEXT OF EASTERN PARTNERSHIP

The article aims to resolve the problem of Eastern Partnership orientation at production sphere development. The study provides an assessment of Visegrad Four's experience of attaining the positions of the fifth largest economy in the EU and the twenty-fifth largest economy in the world. The authors single out the factors of V4's sustainable development related to market openness for transnational investors and leading growth of science-intensive industries. Significant developments took place in the machine-building industry and especially transport vehicle production, production of electrical, electronic and optical devices, chemical and food industries, and power generation. In terms of vehicle production volumes in the countries of V4, Czechia ranks the 5th, Slovakia 7, Poland the 8th, and Hungary the 9th in the EU; respectively, Czechia holds the 17th, Slovakia the 21st, Poland the 22nd, and Hungary the 23rd position in the world. The authors conclude that the creation of local and regional production networks in 1990s and their inclusion in global networks since 2000s allowed the countries of V4 to create linkages with Western Europe and formed the economic basis for the development of integration processes leading to the EU accession in 2004.

The conceptual approaches with respect to Ukraine consist in the priority development of Eastern Partnership with Visegrad Four in the direction of structural transformation via restoration or creation of science-intensive production industries, primarily car manufacturing, with new productions being developed as a component of global networks. The organization of parts, components, semi-finished goods, and accessories manufacturing could serve as an impetus for this process. Taking into account the large and increasing demand for such goods, the development of this direction can be facilitated by providing incentives for small and medium businesses.

Keywords: *car manufacturing industry, high-speed rail line, Visegrad Four, global production network, economic integration, small and medium businesses, science-intensive production, Poland, Eastern Partnership, Hungary, Ukraine, Czech Republic*

Fig. – 1, Tab. – 3, Ref. – 23

Постановка проблеми. У процесах євроінтеграції великого значення набирає розвиток відносин України з країнами Вишеградської четвірки як природними сусідами. З 2009 року вони відбуваються у рамках політики Європейського Союзу «Східне партнерство», яка відділена від «Європейської політики сусідства» для шести країн – Азербайджана, Білорусії, Вірменії, Грузії, України і Молдови. Для України Угодою про Асоціацію з Європейським Союзом задекларована доцільність «сприяти поступовому зближенню Сторін, ґрунтуючись на спільних цінностях і тісних привілейованих зв'язках, а також поглиблюючи зв'язок України з політикою ЄС та її участь у програмах та агентствах»[1].

Співпраця України і країн Східного партнерства після виокремлення його із загальної Європейської політики сусідства, яка охоплює нині країни на північ від Середземного моря (Алжир, Єгипет, Ізраїль, Йорданію, Лівію, Марокко, Сирію, Туніс і Палестинську автономію), торкнулася переважно політичної і безпекової складової відносин. Аналіз десятилітнього досвіду засвідчив необхідність визначення конкретних кроків подальшої інтеграції на основі поглиблення співпраці.

Співпраця України та ЄС у рамках Східного партнерства здійснювалася відповідно «Стратегічної доповіді 2007-2013 років», яку доповнює «Регіональна стратегічна доповідь країн східного регіону 2007—2013 років» попри те, що його урочисте відкриття відбулося 7 травня 2009 року у Празі, а перша зустріч міністрів закордонних справ – 8 грудня 2009 року у Брюсселі. Документи, прийняті для реалізації проекту, орієнтувалися на допомогу у проведенні реформ інтеграційного спрямування.

Особливістю України у проєкті Східного партнерства є те, що вона з об'єктивних міркувань найбільший інтерес має у співпраці з Вишеградською четвіркою. По-перше, для України вона є географічно найбільш потужною сусідкою-членом ЄС. По-друге, з країнами Вишеградської четвірки Україну пов'язує тисячолітня історія спільної взаємодії та розвитку добросусідських відносин у політичній, економічній, культурній і військовій сферах. По третє, в умовах імперської політики та агресії РФ Україні самими цими чинниками визначено розвивати стратегічні партнерські відносини із західними сусідами. По-четверте, країни Вишеградської четвірки накопичили великий позитивний досвід проведення реформ в умовах трансформації і виконання умов набуття членства в ЄС як спланованої конвергенції.

Водночас варто констатувати наявність факторів, які гальмують розвиток партнерства між Україною і V4. Серед них найбільш суттєвими є, по-перше, вимоги Угорщини щодо надання статусу національно-політичної автономії угорській меншині [2]. По-друге, наявність різних підходів в оцінці агресії Росії на Донбасі і анексії Криму. Зокрема, польське керівництво розглядає ці події як агресію, Чехія – як громадянську війну. Проте, розбіжності у політичних позиціях не є такими, щоб не знайти їм розв'язання. Важливим є те, що Європейський Союз і Вишеградська четвірка, як і раніше, має зацікавленість у збереженні Східного партнерства як загалом, так і з Україною. У спільній заяві міністрів закордонних справ Вишеградської групи з нагоди 10-тиріччя Східного партнерства підтверджена підтримка «Східного партнерства як стратегічного виміру Європейської політики сусідства, заснованого на спільних цінностях, взаємних інтересах та зобов'язаннях. Вони визнали суверенне право східних партнерів вибирати рівень амбіцій у своїх відносинах з Європейським Союзом та готовність продовжувати формування двосторонні відносини індивідуально. Вони підкреслили необхідність диференціювати підтримку Європейського Союзу щодо східних партнерів відповідно з рівнем зобов'язань та прагнень, взятих на себе партнерами»[3].

Будь-яке дослідження проблеми європейської інтеграції має виходити з того, що переважання відносин з європейської політики сусідства на Східне партнерство – це якісно новий етап співіснування. З сусідом у побуті достатньо вітатися і не заважати жити, з партнером ведуть спільно певні справи. Такий підхід має бути перенесений і на міждержавне партнерство. Партнери повинні усвідомити спільні інтереси і збалансувати їх, аби кожна сторона отримала зрештою свою «додану вартість».

Партнерство з ЄС – це співпраця у різних сферах є угрупованням у цілому і з кожною країною-членом зокрема. Зважаючи на таку багатовекторність, Україна має визначити спільні і білатеральні інтереси у європейському просторі. Якщо відносини з угрупованням формуються відповідно із загальноєвропейськими інтересами, то з окремими членами ЄС та їх групами беруться до уваги національні інтереси. Для України такими країнами є члени угруповання Вишеградська четвірка, яка є предметом дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Попри фундаментальність Східного партнерства для розвитку відносин України і V4, йому відносно мало уваги приділяється науковцями. Автори більшості публікацій зосереджують свою увагу на проблематиці зв'язку партнерства з отриманням статусу члена ЄС [4, 5]; пріоритетах у відношеннях між країнами V4 і Східного партнерства [6, 7]; енергозабезпеченні [8, 9]; визначені зовнішньополітичних пріоритетів України в рамках Східного партнерства [10, 11]; розвитку громадянського суспільства [12].

Аналіз публікацій свідчить про те, що найменш дослідженою є економічна складова Східного партнерства. Практичні працівники і науковці висвітлюють його переважно в контексті сприяння у проведенні економічних реформ і не торкаються партнерства у сфері реальної економіки і співпраці у галузях виробництва з високою доданою вартістю.

Метою статті є обґрунтування напрямів і методів розвитку Східного партнерства для України у сфері матеріального виробництва як основи інституалізації європейської інтеграції у рамках відношень з країнами Вишеградської четвірки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна у Центрально-Східній Європі має сусідами першого порядку країни Вишеградської четвірки. На разі співпраця її з цим угрупованням обмежується переважно трансформаційними акціями у сфері імплементації досвіду вступу в ЄС для процесів розробки політики реформ, орієнтованих на євроінтеграцію. Водночас реальної інтеграції з сусідніми економіками практично не відбувається. Про це свідчить географічна структура зовнішньої торгівлі України товарами на світовому ринку, і зокрема з країнами V4. Так, її питома вага до країн v4 у загальному експорті товарів у 2018 році склала 14,04%. Проте, майже половина обсягу експорту товарів V4 припадає на Польщу. Що торкається Угорщини (3,48%), Чехії (1,85%) і Словаччини (1,83%), то він незначний. Питома вага імпорту України з країн V4 ще менша (табл.1).

Відсутність тісних економічних зв'язків України з країнами Вишеградської групи стає фактором, який призводить до обмеження інтеграційних процесів сферою технічного консультування у проведенні політики реформ. Хоча це і сприяє зростанню геополітичному і геоекономічному розвитку країни, проте не стає чинником безпосереднього розвитку міждержавних економічних відносин.

Отже, політика Східного партнерства повинна мати два зрізи: загальноєвропейський і національний.

Таблиця 1

**Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами України
з ЄС та країнами V4 у 2018 році**

	Експорт		Імпорт		Сальдо, тис. дол. США
	тис. дол. США	% у зовнішній торгівлі України	тис. дол. США	% у зовнішній торгівлі України	
Усього Україна	47334987,0	-	57187578,0	-	-9852591,
З них з країнами Вишеградської четвірки					
Польща	3257248,5	6,89	3641921,5	6,37	-384673,0
Словаччина	863926,4	1,83	525879,4	0,92	338047,0
Угорщина	1646045,9	3,48	1260239,9	2,20	385806,1
Чехія	878035,7	1,85	1034786,6	1,81	-384673,0
Усього V4	6645256,5	14,04	6462827,4	11,30	-45492,9

Сформована авторами за [13].

На загальноєвропейському рівні визначатимуться спільні для всіх країн-сусідів умови: форми співпраці, інституційні системи, фінансування і т. і. Водночас для кожної східноєвропейської країни у відносинах партнерства має розроблятися конкретизована стратегія співпраці, яка в економічній сфері буде зорієнтована на включення її в центральну-східну систему промислової кооперації і спільного підприємництва, а через неї також в загальноєвропейську та світову систему виробництва і обміну. Певні запозичення для цього можна здійснити з таких об'єднань, як Енергетична хартія, Єдине європейське небо. Переваги такої організації розподілу і кооперації праці полягають у створенні сприятливих умов ефективнішого використання людських і природних ресурсів у територіальному просторі Центрально-Східної Європи. Міждержавна координація цих процесів буде мати головною метою зростання добробуту населення кожної країни за умов надання пріоритетності політиці дивергенції.

Включення України в систему інтеграційних економічних процесів Центрально-Східної Європи найбільш ефективно відбувається в енергетичній сфері. Близько третини газових потреб України задовольняється завдяки збільшенню його реверсу із Словаччини [14]. Водночас обговорюється ідея створення газового хабу у Центральній Європі, яка підтримується Словаччиною, Польщею, Чехією та Україною. Хоча її втілення гальмується через відсутність єдності у позиціях партнерів у гуманітарних питаннях, зокрема угорської сторони щодо етнічної політики. Попри це, прагматичні інтереси мають зумовити рішення на користь економічним і загальнополітичним викликам, адже домінує спільне розуміння ризиків, які несе «Північний потік-2» [15].

У відношеннях країн Східного партнерства та ЄС в цілому і V4 зокрема розвивається підхід, який визначають як всеохоплюючий (inclusive). Він особливо важливий в питаннях євроінтеграції України як великої європейської держави за територією, населенням і природними ресурсами. Для України особливо важливо реалізувати «глибоке галузеве партнерство з підготовленими та зацікавленими партнерами – deeper sectoral partnership with prepared and interested Partners» [16].

Визначення структури інтеграційних процесів при галузевому підході потребує певного ранжування пріоритетів, які спроможні сформувати збалансовану стратегічну концепцію розвитку економіки України, ув'язану з цілями і завданнями щодо європейської інтеграції та акумуляцією матеріальних і фінансових ресурсів. При цьому варто повною мірою скористатися позицією V4 в питаннях Східного Партнерства. У

цьому контексті важливого значення набуває Спільна заява Вишеградської групи щодо Східного партнерства (The Visegrad Group Joint Statement on the Future of the Eastern Partnership), у якій зазначається, що «ЄС та східні партнери повинні зробити сміливі кроки для збільшення та вдосконалення своїх зв'язків, транспорту та інфраструктурних основ заради майбутнього економічного успіху [16].

Завдання, пов'язані з євроінтеграційним проектом України, вирішуються в умовах наявності застарілої інфраструктури. Вона є найбільшим гальмом для їх виконання, через що розбудова якісної інфраструктури набуває першочергового значення. Певною мірою вона створюється Україною у рамках національного проекту 2020 року «Велике будівництво». У ньому передбачені на 2020 рік будівництво чи реконструкція 6,5 тис. км доріг, 142 шкіл, 117 дитсадків, 212 відділень екстреної медичної допомоги, 570 медичних амбулаторій, 122 спорткомплексів по всій країні [17].

Започаткування національного інфраструктурного проекту на разі спрямовано на усунення, так званих, найвужчих місць. При його продовженні варто виокремити такі цілі, досягнення яких прискорює європейскість країни. З огляду на те, що Україна рішенням Європейської комісії включена до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T), їй належить проявити себе ефективним учасником розбудови стратегічного транспортного коридору у сполученні Європа – Азія. У рамках таких інвестицій доцільно, по-перше, у пріоритетному порядку розвивати транспортно-логістичну систему ЄС, тому що карта опорної мережі TEN-T у країнах Східного партнерства вже схвалена Європейською Комісією. По-друге, для цього транспортного коридору варто акумулювати зусилля на розробці високошвидкісної залізничної лінії як для пасажирських, так і в кінцевому підсумку вантажних послуг, повністю сумісних із звичайною залізничною мережею. Такий підхід програмується країнами V4 і відповідно він має забезпечити цілковиту інтеграцію українських залізничних шляхів як в Європу, так і в Азію [18]. Ефективність такого проекту проявиться у тому, що він має потенціал забезпечення майбутнього економічного успіху через поступове розширення доступу до Єдиного ринку ЄС і ринку азійських країн.

Таблиця 2

Прямі інвестиції в Україну у 2019 році (млн. дол. США)

	Прямі інвестиції (усього) (2+5)	Інструменти участі в капіталі(3+4)	Інструменти участі в капіталі, крім реінвестування доходів	Реінвестування доходів	Боргові інструменти
	1	2	3	4	5
Усього	5860,4	4909,1	1658,8	3250,3	951,4
з них V4	451,6	425,8	171,3	237,4	35,2
у тому числі в розрізі країн V4					
Чехія	4,7	9,4	1,6	10,8	4,7
Угорщина	190,6	189,1	91,6	97,6	1,5
Польща	210,3	193,7	77,1	116,6	16,6
Словаччина	46,0	33,6	1,0	32,6	12,4

Розроблено авторами за [19].

Осмислюючи інвестиційну активність країн V4 на українському ринку, треба зазначити, що її обсяги не відповідають наявному потенціалу сторін. Водночас причиною такого стану не можна назвати відсутність зацікавленості бізнесу вишеградських країн в українському ринку, адже в Україні відбуваються систематичні форуми за участі підприємців Польщі, Чехії, Словаччини та Угорщини. Активна підтримка інвесторам з цих країн надається їхніми посольствами в Україні. Є приклади

успішно реалізованих інвестиційних проектів компаніями Kraft Foods, Coca-Cola, Hewlett Packard, Cargill, Knauf, Ядзакі-Україна, Raiffeisen Bank тощо.

На нашу думку, зростання притока інвестицій країн-сусідів України можна очікувати за умови успішної і системної реалізації Угоди про асоціацію між Україною і ЄС та функціонування зони вільної торгівлі, а також здійснення реформи судової системи. Водночас Україна має виробити стратегію економічного розвитку, орієнтовану на конвергенцію з країнами Європейського Союзу і насамперед із своїми сусідами. Важливість такого спрямування розвитку обумовлена тим, що за останні десятиліття Україна припустилася надзвичайно великого відставання від країн-членів ЄС. У порівнянні з країнами V4 Україна за обсягом ВВП суттєво відстає при суттєвому переважанні за територією і чисельністю населення (табл. 3).

Таблиця 3

Співвідношення ВВП, виміряного у поточних цінах в доларах США, країн V4 і України у 2019 році

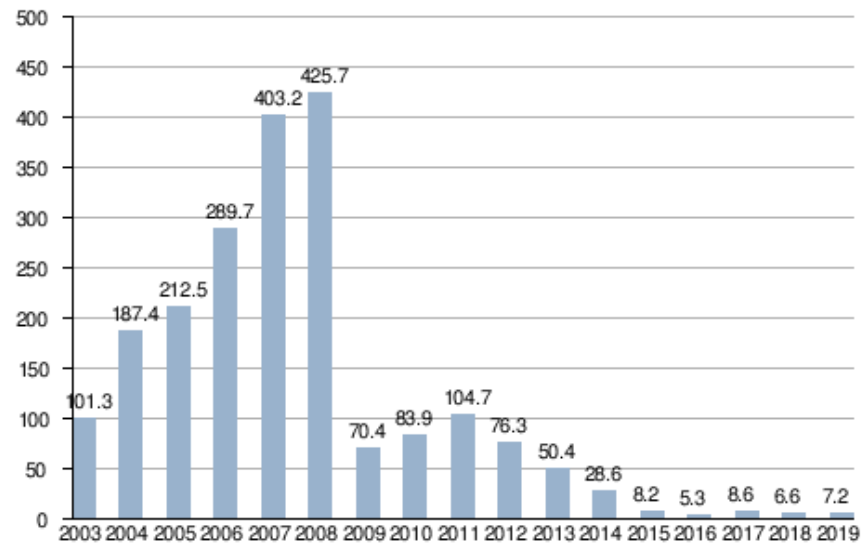
Країни V4	ВВП країн V4 до ВВП України	Населення, тис. осіб
Чехія	1,62	10650
Угорщина	1,04	9773
Польща	3,83	37973
Словаччина	0,68	5450
Україна		41733

Джерело: розрахунки авторів за статистикою МВФ

Процеси європейської і світової економічної інтеграції України не набувають тих темпів, які мали нові члени ЄС значною мірою через те, що країна не створила відповідного бізнес клімату для залучення прямих інвестицій. Особливо це стосується відносин з Чехією, Угорщиною, Польщею і Словаччиною (табл.3), які об'єктивно повинні мати до цього інтерес через наявність в Україні порівняно з ними великого просторового, людського і природного потенціалу, що є суттєвим для прийняття інвесторами рішень на користь здійснення прямих інвестицій. З огляду на це, законодавчими органами України мають бути розроблені фінансово-економічні та організаційні інструменти, які зроблять вигідним використання конкурентних переваг України. Вищий обсяг ВВП порівняно із Словаччиною пояснюється лише перевищенням Україною за чисельністю населення майже у 8 разів.

Ретроспективний погляд на акції щодо розвитку економіки України за роки незалежності дозволяє стверджувати, що українська влада у минулому концентрувала зусилля переважно на переході до ринкової економіки у рамках структури, що дісталася від советських часів. У цих умовах глобальні тенденції становлення нової економіки майже не стали фактором зростання в Україні. Наслідком такого характеру розвитку стало переростання централізовано керованої економіки в олігархічну і суттєвого відставання від сусідніх постсоціалістичних країн.

На протилежність Україні країни V4 пішли шляхом трансформації реальної економіки. Загалом угруповання є п'ятою економікою в Європі і двадцять п'ятою у світі [20]. Кожна з країн-членів V4 відкрила ринок для транснаціональних інвестицій. Їхні економіки характеризуються сталим розвитком при випереджальному зростанні наукоємних галузей. Високої питомої ваги у промисловості країн V4 набули такі галузі, як машинобудування, особливо виробництво транспортних засобів, виробництво електричних, електронних і оптичних приладів, хімічна промисловість, харчова галузь і енергетика.



— Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні в 2003 — 2019 рр., тис. одиниць

Рисунок 1 - Виробництво в Україні легкових автомобілів в 2003-2019 рр., в тис. одиниць [22].

Важливе економічне, соціальне і політичне значення набула автомобільна галузь. За обсягом виробництва країни V4 займають лідируючі позиції. У ЄС Чехія посідає 5 місце, Словаччина 7-е, Польща – 8-е і Угорщина – 9-е, у світовій економіці відповідно 17, 21, 22 і 23 місця [23]. Вишеградські країни пройшли шлях розвитку в автомобільній промисловості від виробництва комплектуючих у першій половині 1990 років до створення місцевих і регіональних мереж та включення до глобальних мереж з 2000-х років. Наслідком цих процесів стало виникнення міжнародних виробничих мереж (International Production Networks – IPN), які охоплюють як безпосереднє виробництво, так і дистрибуції. Ширше значення їх полягало в тому, що завдяки IPN Західна Європа пов'язувала себе з країнами Центральної і Східної Європи, надавала динамічного характеру інтернаціоналізації суспільного розвитку. Розширення IPN визначило перспективи інтеграції до Європейського Союзу та формування автономних національних промислових структур [22].

Осмислюючи досвід країн V4, варто відзначити, що вихід України з економічної кризи має бути підпорядкований завдання економічної конвергенції, тобто зближенню за рівнем економічного розвитку щонайменше до середньоєвропейських позицій. Для цього має бути сформована нова стратегія економічного розвитку, основою якого повинні стати наукоємні галузі виробництва з великою часткою доданої вартості. Насамперед ця стратегія мусить включати відродження автомобілебудування, яке після щорічного зростання у 2009 році практично зникла (рис. 1). Проте, залишився людський потенціал, готуються кадри у закладах вищої освіти, зберіглася історична пам'ять про виробництво і готовність до повернення автомобільних підприємств.

Висновок. Для розвитку процесів європейської економічної інтеграції пріоритетне значення має співпраця з країнами Вишеградської четвірки. Успішний розвиток її є підґрунтям для розширення зв'язків із країнами-членами ЄС загалом. Водночас поглиблення інтеграційних процесів в сфері економіки полегшує вирішення криз європейського проекту, які часто поєднуються з агресивною ревізіоністською політикою Росії в Центрально-Східній Європі.

Вставка 1

Стратегічна програма розвитку автомобільної промисловості України: «ВЕЛИКЕ ВИРОБНИЦТВО»

1. Відкрити ринок для транснаціональних інвесторів.
2. Розробити і реалізувати систему забезпечення зростання індексу економічної свободи до найвищих рівнів.
3. Укласти угоди з транснаціональними автомобільними компаніями на предмет створення філій в Україні.
4. Надати переваги ТНК, які погоджуються інвестувати у виробництво і розвиток новітніх марок автомобілів, зокрема плагин-гібридів з найвищими показниками дистанції чистого електропробігу.
5. Розвинути співпрацю з міжнародними фінансовими організаціями щодо кредитування розвитку автомобільної галузі.
6. Дипломатичним організаціям мають інформувати бізнес щодо особливих умов для іноземних компаній автомобільної спеціалізації.
7. Формувати автомобільну промисловість країни як складову глобальних мереж.
 - ❖ *[Досвід Угорщини: країна пройшла шлях розвитку в автомобільній промисловості від виробництва комплектуючих у першій половині 1990 років до створення місцевих і регіональних мереж та включення до глобальних мереж з 2000-х років].*
8. Створити режим найбільшого сприяння малому і середньому бізнесу з виробництва деталей, комплектуючих, напівфабрикатів і аксесуарів для автомобілів. При цьому найбільшого сприяння мають одержувати підприємства, які працюють як на внутрішньому, так і на глобальному ринках.
 - ❖ *Досвід Польщі. На таких виробництвах у 2019р. було зайнято близько*
 - ❖ *150 000 працівників, які представляли 80% робочих місць у всій автомобільній промисловості. [Досвід компанії BMW Угорщини: не маючи в Угорщині власного підприємства, в країні працюють 65 його постачальників, в яких зайняті понад 10 000 працівників].*
9. Розвивати дилерське підприємництво з постачання деталей, комплектуючих, напівфабрикатів і аксесуарів для автомобільної промисловості та з орієнтацією, як на внутрішній, так і на зарубіжний ринок.
 - ❖ *[Марки Топ-продажів на українському ринку: RENAULT, TOYOTA, SKODA, NISSAN, HYUNDAI, VOLKSWAGEN].*
10. Популяризувати створення «невидимих фабрик – invisible factory».
 - ❖ *[Досвід Угорщини. Компанія BMW, яка не має в Угорщині власного підприємства, співпрацює з 65 постачальниками, в яких зайняті понад 10 000 працівників].*
11. Розвивати Україну як автосервісний центр Центрально-Східної Європи
12. Розширити підготовку фахівців для автомобільної промисловості в системі професійно-технічної і вищої освіти.
 - ❖ *[Досвід Польщі: Для автомобільного сектору економіки готуються 1,5 млн. студентів].*
13. Розробити державну політику повернення громадян України, які працюють закордоном в автомобільній галузі та її залучення до здійснення процесів відродження українського автомобілебудування
14. Просторова політика. Нові центри автобудівництва формувати за принципом подалі від великих мегаполісів і зон військових конфліктів.
15. Цінова політика. Суттєвий відсоток ціни національного бренду для громадян України протягом певного часу (до 5-ти років) має брати на себе держава (можливо до 30%). Найбільші пільги треба встановити для працівників підприємства.

Співпраця України і Вишеградської четвірки має переважно технічний характер, орієнтований на надання консультацій у підготовці і проведенні реформ і фінансування цих послуг. Проте ресурс економічної інтеграції у сфері реальної економіки використовується недостатньо. Насамперед Україні слід підвищити активність у розбудові дорожньо-транспортного проекту TEN-T, аби покращити зв'язки з Європою і створити передумови для продовження магістралей у азійському напрямі. Натомість доцільно реалізувати політику залучення інвестицій у формування сучасних виробничих мереж на принципах Східного партнерства.

Найбільш реально їх розвивати, якщо за основу взяти автомобільну промисловість, а не обмежуватися лише будівництвом нових автомобільних доріг, яке здійснюється за програмою «Великого будівництва». За прикладом V4 варто розгорнути формування мережі малих і середніх підприємств з виробництва деталей, які потрібні для сервісу автомобілів, що перебувають в особистій власності громадян. Водночас уряд має залучити транснаціональні компанії, автомобілі яких користуються пріоритетним попитом на внутрішньому ринку України, аби провести політику імпортозаміщення. Проектна схема реалізації такої політики розроблена авторами і подана у додатку 1. Втілення її у реальній економіці спроможне дати імпульси створення також виробничих мереж у суміжних галузях. Головне, що формування міжнародних виробничих мереж (IPN) в економіці має реальну перспективу органічно пов'язати національну економіку з європейською і прискорити процеси європейської інтеграції України.

Подяка. Ця стаття підготовлена в рамках співпраці у науково-дослідній темі МЕ-05-2019»Б» «Становлення альянсу Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини та України як Вишеградської п'ятірки: контекст регіональної економічної інтеграції», яка виконується Західноукраїнським національним університетом (ЗУНУ) за фінансовою підтримкою Державного бюджету України. Проте, підтримка ЗУНУ не є автоматичною підтримкою її змісту, яка відображає лише погляди авторів. ЗУНУ не несе відповідальності за будь-яке використання інформації, наведеної у статті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, OJ L 161, 29.5.2014, p. 3–2137.
2. Danaj, A., Lazányi, K., & Bilan, S. (2018). Euroscepticism and populism in Hungary: The analysis of the prime minister's discourse. *Journal of International Studies*, 11(1), 240-247. doi:10.14254/2071-8330.2018/11-1/18
3. The Visegrad Group Joint Statement on 10th Anniversary of the Eastern Partnership [PDF]; Bratislava, May 6, 2019. URL: <http://www.visegradgroup.eu/documents/official-statements>
4. Гончаренко О. «Східне партнерство»: досить Україні тупцювати на місці. Економічна правда. 18 травня 2020. <https://www.pravda.com.ua/columns/2020/05/18/7252058/>
5. Літра Л. Чхиквадзе І. (2016). Перспектива членства в ЄС для Грузії, Молдови та України: неможлива, забута та прихована? Інститут світової політики. 19 с.
6. Dangerfield M. (2014). V4: A new brand for Europe? Ten years of post-accession regional cooperation in Central Europe. *Poznań university of economics review*. Vol. 14. Num. 4. 2014. P. 71-90. URL: https://www.ebr.edu.pl/pub/2014_4_71.pdf.
7. Racz A. (2011). A Limited Priority: Hungary and Eastern Neighborhood. *Perspectives*. Vol. 19, №2. P. 143-163. https://www.researchgate.net/publication/297300820_A_limited_priority_Hungary_and_the_eastern_neighbourhood
8. Getmanchuk A., Solodky S. (2014). A Call for the EU — Time to step in Ukraine's expectations from the European Union. *Institute of World Policy*. 32 P. <http://neweurope.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/Zaklik-do-ES-chas-vstupaty-v-gru.pdf>.
9. Duleba A., Benč V., Bilčík V. (2012). Policy Impact of the Eastern Partnership on Ukraine: trade, energy, and visa dialogue. Bratislava: Research Center of the Slovak Foreign Policy Association, 2012.

10. Клімкін П. (11 червня 2020). Східне партнерство у новій реальності: на що варто звернути увагу Україні. Українська правда.. <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2020/06/11/7110953/>
11. Vošta M., Musiyenko S., Abrahám J. (2016), Ukraine-EU Deep and Comprehensive Free Trade Area as Part of Eastern Partnership initiative, *Journal of International Studies*, Vol. 9, No 3, pp. 21-35. DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-3/2
12. Solonenko, I. (2011), 'Added Value? Eastern Partnership and EU-Ukraine Bilateral Relations', in *Internationale Politik und Gesellschaft* 3-2011, pp. 120-133. <http://www.fes.de/ipg/>
13. Держкомстат України. Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами у 2018 році. URL: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/zd/ztt/ztt_u/ztt1218_u.htm
14. Лендбел М. Л. Україна та Вишеградська четвірка: стан і перспективи розвитку відносин. Аналітична записка. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1861/>
15. Зеленський: Україна та Словаччина розуміють ризики, які несе «Північний потію-2». URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/09/24/665497/>
16. The Visegrad Group Joint Statement on the Future of the Eastern Partnership; Prague, April 8, 2020. URL: <http://www.visegradgroup.eu/documents/official-statements>
17. Велике будівництво: програма Президента України. URL: <https://bigbud.kmu.gov.ua/>
18. Joint Declaration of the Ministers of the Czech Republic, Hungary, the Republic of Poland and the Slovak Republic responsible for transport, development and EU funds. URL: https://www.mzv.sk/documents/10182/3574816/190521+V4+Declaration+on+High-Speed+Rail+Network_Bratislava
19. Національний банк України. Прямі інвестиції в Україну. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external/data-sector-external#5>
20. Visegrad Group: A new economic heart of Europe? DW RECOMMENDS. URL: <https://www.dw.com/en/visegrad-group-a-new-economic-heart-of-europe/a-49483505>
21. Traczyk W., Klass L. Poland: Good Results of the Automotive industry. *Spotlightmetal*. 25.03.2019. URL: https://www.spotlightmetal.com/poland-good-results-of-the-automotive-industry-a-812409/?cmp=go-ta-art-trf-SLM_Allg_DSA-20201118&gclid=CjwKCAiAiML-BRAAEiwAuWVgghldgE2Qyd2Z2xVU_7mOfwDOtjhtSbnkr56JavITKo-2FPK8weDoxoCrn0QAvD_BwE
22. Автомобільна промисловість України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8
23. Tulder and R. Ruigrok W. International production networks in the auto industry: Central and Eastern Europe as the low end of the West European car complexes. *Enlarging Europe: The Industrial Foundations of a New Political Reality*. University of California at Berkeley, 1998. P.2020-237. URL: <https://escholarship.org/content/qt13s757cx/qt13s757cx.pdf#page=206>

REFERENCES

1. Association Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, OJ L 161, 29.5.2014, p. 3–2137.

2. Danaj, A., Lazányi, K., & Bilan, S. (2018). Euroscepticism and populism in Hungary: The analysis of the prime minister's discourse. *Journal of International Studies*, 11(1), 240-247. doi:10.14254/2071-8330.2018/11-1/18
3. The Visegrad Group Joint Statement on 10th Anniversary of the Eastern Partnership [PDF]; Bratislava, May 6, 2019. URL: <http://www.visegradgroup.eu/documents/official-statements>
4. Goncharenko O. "Eastern Partnership": it is enough for Ukraine to stand still. *Economic truth*. May 18, 2020. in Ukrainian <https://www.pravda.com.ua/columns/2020/05/18/7252058/>
5. Litra L. Chkhikvadze I. (2016). EU membership prospects for Georgia, Moldova and Ukraine: impossible, forgotten and hidden? *Institute of World Politics*. 19 s. in Ukrainian
6. Dangerfield M. (2014). V4: A new brand for Europe? Ten years of post-accession regional cooperation in Central Europe. *Poznań university of economics review*. Vol. 14. Num. 4. 2014. P. 71-90. URL: https://www.ebr.edu.pl/pub/2014_4_71.pdf
7. Racz A. (2011). A Limited Priority: Hungary and Eastern Neighborhood. *Perspectives*. Vol. 19, №2. P. 143-163. https://www.researchgate.net/publication/297300820_A_limited_priority_Hungary_and_the_eastern_neighbourhood
8. Getmanchuk A., Solodkyy S. (2014). A Call for the EU — Time to step in Ukraine's expectations from the European Union. *Institute of World Policy*. 32 P. <http://neweurope.org.ua/wp-content/uploads/2017/12/Zaklik-do-ES-chas-vstupaty-v-gru.pdf>
9. Duleba A., Benč V., Bilčík V. (2012). Policy Impact of the Eastern Partnership on Ukraine: trade, energy, and visa dialogue. Bratislava: Research Center of the Slovak Foreign Policy Association, 2012.
10. Klimkin P. (June 11, 2020). Eastern Partnership in the new reality: what Ukraine should pay attention to. *Ukrainian Pravda*. <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2020/06/11/7110953/>
11. Vošta M., Musiyenko S., Abrahám J. (2016), Ukraine-EU Deep and Comprehensive Free Trade Area as Part of Eastern Partnership initiative, *Journal of International Studies*, Vol. 9, No 3, pp. 21-35. DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-3/2
12. Solonenko, I. (2011), 'Added Value? Eastern Partnership and EU-Ukraine Bilateral Relations', in *Internationale Politik und Gesellschaft* 3-2011, pp. 120-133. <http://www.fes.de/ipg/>
13. State Statistics Service of Ukraine. (2019). Ukraine's Foreign Trade in Goods in 2018 [Database].. URL: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/zd/ztt/ztt_u/ztt1218_u.htm
14. Lendel, M. L. (2015). Ukraina ta Vyshehradaska chetvirka: stan i perspektyvy rozvytku vidnosyn. *Analychna zapyska*. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1861/>
15. *Ekonomichna pravda*. (24 September, 2020). Zelenskyi: Ukraina ta Slovachchyna rozumiiut ryzyky, yaki nese «Pivnichnyi potiu-2». [*Економічна правда*. (24 вересня, 2020)URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/09/24/665497/>
16. The Visegrad Group Joint Statement on the Future of the Eastern Partnership; Prague, April 8, 2020. URL: <http://www.visegradgroup.eu/documents/official-statements>
17. Velyke budivnytstvo: prohrama Prezidenta Ukrainy. (n.d URL: <https://bigbud.kmu.gov.ua/>
18. Joint Declaration of the Ministers of the Czech Republic, Hungary, the Republic of Poland and the Slovak Republic responsible for transport, development and EU funds. URL: https://www.mzv.sk/documents/10182/3574816/190521+V4+Declaration+on+High-Speed+Rail+Network_Bratislava

19. National Bank of Ukraine. (2020). Direct investment into Ukraine in 2019 [Dataset]. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external/data-sector-external#5>
20. Visegrad Group: A new economic heart of Europe? DW RECOMMENDS. URL^ <https://www.dw.com/en/visegrad-group-a-new-economic-heart-of-europe/a-49483505>
21. Traczyk W., Klass L. Poland: Good Results of the Automotive industry. Spotlightmetal. 25.03.2019. URL: https://www.spotlightmetal.com/poland-good-results-of-the-automotive-industry-a-812409/?cmp=go-ta-art-trf-SLM_Allg_DSA-20201118&gclid=CjwKCAiAiML-BRAAEiwAuWVgghlldgE2Qyd2Z2xVU_7mOfwDOtjhtSbnkr56JavITKo-2FPK8weDoxoCrn0QAvD_BwE
22. Automotive industry of Ukraine. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8
23. Tulder and R. Ruigrok W. International production networks in the auto industry: Central and Eastern Europe as the low end of the West European car complexes. Enlarging Europe: The Industrial Foundations of a New Political Reality. University of California at Berkeley, 1998. P.2020-237. URL: <https://escholarship.org/content/qt13s757cx/qt13s757cx.pdf#page=206>