

період дослідження поступово зростає з 1,7 до 7,6%. Перевищення розміру середньомісячної заробітної плати в промисловості над загальною середньомісячною заробітною платою відображає тенденції розвитку промислового виробництва в Україні та Харківській обл. як пріоритетного виду діяльності. Зростання розміру середньомісячної заробітної плати робітників над розміром прожиткового мінімуму для працездатних осіб свідчить про позитивні тенденції в економічному розвитку країни та області, а також промисловості. Згідно з аналізом зовнішнього ринку праці в Україні та Харківській обл. загалом складаються несприятливі умови щодо формування персоналу підприємства.

Таким чином, використання запропонованої технології аналізу зовнішнього ринку праці для формування персоналу підприємства дозволяє отримати повну інформацію для прийняття управлінських рішень щодо відбору та найму кадрового складу, що спрямовано на забезпечення їх обґрунтованості. Отримана управлінська інформація передбачає максимальне використання потенціалу персоналу та робочої сили. Перспективи подальших досліджень у даному напрямку пов'язані з удосконаленням технології формування персоналу підприємства на основі аналізу внутрішнього ринку праці та деталізації методів оцінки персоналу і робочої сили, що потенційно може зайняти вакантну посаду.

Література: 1. Данилишин Б. Формування нової парадигми підготовки кадрів у контексті інтеграції України у світову економічну систему / Б. Данилишин, В. Куценко // Україна: аспекти праці. – 2004. – № 4. – С. 14 – 18. 2. Гриньова В. М. Ринок праці: теоретико-методологічні засади та напрямки розвитку / В. М. Гриньова, В. В. Самойленко. – Харків: ВД "ІНЖЕК", 2007. – 168 с. 3. Гринева В. Н. Методика оцінки трудового потенціала підприємця / В. Н. Гринева, В. Л. Смолюк // Економіка розвитку. – 2002. – № 4 (24). – С. 87 – 89. 4. Кибанов А. Я. Управление персоналом организации: Учебник / Под ред. А. Я. Кибанова. – 3-е изд., доп. и перераб. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 638 с. – Библиогр.: с. 627 – 637 (190 наим.). 5. Крупко В. І. Формування персоналу підприємства на основі маркетингових досліджень ринку праці: Автореф. дис. ... к. е. н.: 08.06.01 – Економіка, організація і управління підприємствами / Східноукр. нац. унів. ім. В. Даля. – Луганськ: Б. в., 2006. – 17 с. 6. Петрова І. Методологічні проблеми узгодження робочих місць і робочої сили // Економіка України. – 2000. – № 7. – С. 40 – 47. 7. Бандур С. І. Трудоресурсна безпека України в контексті глобалізації світової економіки / С. І. Бандур, О. І. Цимбал. – К.: РВПС України НАН України, 2007. – 68 с. – Библиогр.: с. 62 – 66 (66 назв.). 8. Бараник З. П. Функціонування ринку праці: статистична оцінка. – К.: КНЕУ ім. В. Гетьмана, 2007. – 386 с. – Библиогр.: с. 368 – 383 (223 назв.). 9. Лісогор Л. С. Формування конкурентного середовища на ринку праці: Автореф. дис. ... д. е. н.: 08.09.01 / Нац. акад. наук України, Ін-т демографії та соц. дослідж. – К.: Б. в., 2006. – 35 с. 10. Мірошніченко Т. Є. Український ринок праці у системі сучасного світового господарства: Автореф. дис. ... к. е. н.: 08.05.01 – Світове господарство і міжнародні економічні відносини / Нац. акад. наук України, Ін-т світ. економіки і міжнар. відносин. – К.: Б. в., 2005. – 18 с. 11. Шульга Н. М. Тенденції розвитку ринку праці та регулювання якості робочої сили: Наукове видання. – Харків: Вид. ХНЕУ, 2007. – 148 с. – Библиогр.: с. 124 – 136 (190 найм.). 12. Беляцкий Н. П. Интеллектуальная техника менеджмента: Учебн. пособ. для вузов. – Мн.: Новое знание, 2001. – 319 с. 13. Веснин В. Р. Практический менеджмент персонала: Пособ. по кадр. раб. – М.: Юристъ, 2003. – 495 с. 14. www.ukrstat.gov.ua.

Стаття надійшла до редакції
17.03.2009 р.

УДК 339.924:330.4

**Беренда С. В.
Мельникова О. П.**

ВИКОРИСТАННЯ "ГРАВІТАЦІЙНОЇ" МОДЕЛІ ДЛЯ ПОЯСНЕННЯ ЕВОЛЮЦІЇ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В ЄВРОПІ

In the article the economic integration of European countries is examined and evolution of integration processes by the gravity model of trade potential is estimated.

Існує досить поширене пояснення рівня регіональної концентрації зовнішньоторговельних зв'язків, яке базується на фізичних принципах – закону гравітації. Інтерпретація цього закону привела до появи гравітаційної моделі зовнішньої торгівлі.

Початок використання "гравітаційного підходу" в економіці можна знайти у працях німецького економіста А. Шеффле при розробці теорії ринкових потенціалів і просторової взаємодії ринків, згідно з яким регіональний ринок або регіон в цілому представляється у вигляді маси, а ринкові зв'язки розглядаються як взаємодії мас [1]. Виходячи із зазначеного, припускається, що гравітаційна модель пояснює розміщення торговельних та промислових підприємств. Наприкінці 20-х років ХХ століття американський економіст Т. Рейлі запропонував закон гравітації роздрібною торгівлі [2]. Однак перші емпіричні результати були отримані лише в 60-х роках, і таким дослідженням була модель П. Пойхонена [3]. Серед критичних зауважень цієї моделі було те, що вона не має теоретичного обґрунтування. Дослідники пропонували різноманітні версії гравітаційної моделі, однак більшість з них виводить її лише приблизно. Слід зауважити, що у сфері так званої "нової економічної географії" з'явилась більш складна гравітаційна модель, яка пов'язана з більш точною та повною інтерпретацією географічних змінних.

Серед сучасних українських досліджень гравітаційного потенціалу країни на основі гравітаційної рівноважної моделі можна виділити роботи Н. І. Гончаренко [4]. Однак багато питань залишилось поза увагою автора, і деякі результати є дискусійними та суперечливими. Так, в регресійній моделі автора значення коефіцієнта детермінації (R^2) складає лише 0,1215. Виходячи з теорії регресійного аналізу, побудована модель має дуже низьку вірогідність. Подібні результати знаходимо, наприклад, в роботі Яна та Ярхо Фідрмуків та Юліуса Хорвата "Стабільність валютного союзу: уроки розпаду Чехословаччини", де R^2 коливається в інтервалі 0,5 – 0,6 [5]. Усе це вказує на те, що пошуки оптимальної гравітаційної моделі тривають.

Сучасний процес економічної інтеграції базується на низці об'єктивних факторів, які також потрібно розглядати і вводити в об'єкт наукового аналізу. Складність та неоднозначність процесів економічної інтеграції дає імпульс для всебічного дослідження цього явища. Пояснення та обґрунтування "нормального" рівня торгівлі між країнами-учасницями інтеграційної взаємодії – є одним із найважливіших завдань в зовнішньоекономічній сфері.

Метою дослідження є оцінка еволюції інтеграційних процесів в Європі за допомогою гравітаційної моделі торговельного потенціалу.

Автори виходять із положення, що господарська інтеграція є тотожним терміном економічної інтеграції. Проте, на

думку авторів, необхідно відокремити поняття інтеграція та економічна інтеграція, оскільки в першому випадку поняття інтеграція є дуже широким та включає й економічну інтеграцію. Господарська інтеграція або економічна інтеграція проявляється, в першу чергу, в таких процесах, як кооперація та спеціалізація. Отже, пропонується визначити кількісну оцінку господарської інтеграції за допомогою системи економічних показників, які базуються, в першу чергу на рівні двосторонньої торгівлі. Однак мова не йде лише про тривіальне співставлення рівня торгівлі між країнами, на основі якого виводиться певний висновок. У своїх розрахунках автори використовують низку показників – ВВП, відстань між країнами, рівень внутрішньоголозуевої торгівлі. Крім того, важливою складовою є також рівень торгівлі всередині країн ЄС. Так, цей показник серед країн ЄС-27 коливається у межах 50 – 75% від загального рівня торгівлі [6]. Також не можна оминати той факт, що саме процес економічної інтеграції став стимулом для інституційної інтеграції і навпаки.

У своїх дослідженнях Джеймс Е. Андерсон та Ерік ван Вінкуп розробили модель, найближчу до традиційної гравітаційної моделі [7, с. 19]. Вона базується на гравітаційній залежності, згідно з якою розмір економік визначає розмір торгівлі. На підставі отриманої теоретичної залежності Андерсон і ван Вінкуп роблять такі висновки:

1. Торгівельні бар'єри знижують у відносному виразі торгівлю між великими країнами більше, ніж торгівлю між маленькими країнами.

2. Торгівельні бар'єри збільшують у відносному виразі торгівлю між регіонами усередині маленької країни більше, ніж міжрегіональну торгівлю усередині великої країни.

3. Маленькі країни торгують більше у відносному виразі усередині своїх меж, порівняно з обсягом загальної торгівлі.

На базі даних висновків, у процесі дослідження, була побудована та оцінена гравітаційна модель, яка має такий вигляд:

$$Y_{ij} = \alpha_0 + \alpha_1 X_{1i} + \alpha_2 X_{2j} + \alpha_3 X_3 + \alpha_4 X_4,$$

де Y_{ij} – двостороння торгівля між країною i та країною j в мільйонах євро (рівень загальної взаємної торгівлі (експорт та імпорт));

X_{1i} , X_{2j} – розмір ринку країни-експортера і країни-імпортера відповідно, вимірюється розміром ВВП даних країн, розрахованим за паритетом купівельної спроможності (ПКС) у поточних цінах;

X_3 – транспортні витрати, апроксимовані відстанню між економічними центрами (в більшості випадків економічним центром країни є її столиця);

X_4 – коливання курсів валют країн до Євро (Екю).

Схема побудови гравітаційної моделі впливає зі змінних, які були використані у дослідженні. Пропонується певна інтерпретація з використанням історичного методу. Таким чином, автори намагаються дослідити саме еволюцію та розвиток господарської інтеграції в країнах Європи за період часу – 13 років.

Вибір наведених показників базувався на висновках, яких дійшли інші дослідники, зокрема О. А. Бабецька-Кухарчук та М. Морель [7, с. 44], Ярмо та Ян Фідруки [8]. На думку авторів, запропонована "гравітаційна" модель може без дуже складних розрахунків дістати висновків щодо двостороннього та багатостороннього торговельного потенціалу країн, а отже і господарської інтеграції, з урахуванням довгострокового терміну – 10 років.

Розглянемо більш детально основні зміни побудованої гравітаційної моделі:

1. Показники ВВП країн були вибрані з даних Eurostat. ВВП країни виражено у ринкових цінах за ПКС, без розрахунку на душу населення. Доречним було б зазначити, що деякі дослідження вказують на те, що існує також велика низка факторів, які впливають на торговельні потоки, зокрема в

дослідженнях Ettore Dorrucci [9] та О. А. Бабецької-Кухарчук вказується на вирішальну роль інституційних чинників у налагодженні та інтенсифікації торговельних відносин. Наразі, підтверджується гіпотеза про те, що в Україні інституційні зміни впливають на торгові потоки набагато сильніше, ніж ВВП. Підтверджується, що екзогенні зміни в інституційній інтеграції дійсно приводять до більш глибокої економічної інтеграції. Відповідно до теорії оптимальної валютної зони при розрахунку економічної інтеграції беруться до уваги такі показники: синхронізація бізнес-циклів, конвергенція рівня інфляції, конвергенція відсоткових ставок, коливання обмінного курсу, торговельна відкритість, конвергенція доходів.

2. Показники відстані були отримані таким чином. Співвідношення автомобільного та залізничного транспорту від країни до країни сильно різняться, так, наприклад, в Австрії це співвідношення складає 10:1, в Естонії 1:1. Структура вантажних перевезень серед 27 країн ЄС складається таким чином: на 1 місці автомобільний транспорт (44,2%), на другому – морський (39,1%), на третьому – залізничний (10%) [10]. Тому, на думку авторів, вибір в якості релевантного виду транспорту автомобільного є цілком очевидним.

Проблема, з якою зіткнулися автори, – значне коливання перевезень в різних країнах. Розглядаючи ціноутворення автомобільних перевезень, автори вважають, що середня ставка оподаткування в переважній більшості країн Європи складає приблизно 0,2 Євро/км [11]. Так, наприклад, так звані "зовнішні витрати" через забруднення навколишнього середовища і тому подібне в Люксембурзі дорівнюють 0,77 євро/км, в той же час як в Румунії 0,08 євро/км, а середнє значення – 0,3 євро/км [12]. Через це визначити середню міжкраїнову вартість транспортування в системі з 27 країн досить складно. За даними Світового Банку вартість перевезень в країнах Європи дорівнює близько 1,3 євро/км [13]. Також є очевидним і той факт, що відстань в запропонованій моделі складається не тільки з транспортних витрат, а й витрат, пов'язаних із подоланням торговельних перешкод, таких, як тарифні обмеження і в меншій мірі нетарифні. Аналіз наявних тарифних бар'єрів показує, що вони існують лише в порівняно невеликій групі країн Європи через утворення майже з усіма країнами зони вільної торгівлі і навіть тих країн, що не є членами ЄС, а входять до складу ЄАВТ (Європейська асоціація вільної торгівлі). Серед країн, які мають такі обмеження, автори розглядали лише Україну. Не розглядався аспект внутрішнього оподаткування як подоланням в торгівлі через складність цього питання, отже автори виходили з того, що в рамках функціонування єдиного ринку в країнах ЄС відбувається постійна гармонізація податкового законодавства і цей факт не відіграє вирішальної ролі.

Для побудови часового ряду було використано гармонізований індекс споживчих цін, який містить і транспортну складову. Автори розуміють, що повної тотожності цих індексів отримати не здатні, але як субститут, на їх думку, можливе використання гармонізованого індексу споживчих цін, через те що він відображає відносну та абсолютну різницю між країнами щодо вартості транспортної складової. Таким чином, в кінцевому рахунку індекс фіксує цю різницю в зазначеній моделі і навіть якщо він містить похибку, вона розповсюджується на усі країни, що не суперечить логіці моделі.

3. Показник коливання валютних курсів країн розглядався з огляду на можливість використання так званого індексу "торгівельної ваги" – це індекс зовнішньоекономічного показника, зваженого за часткою кожної з країн-партнерів у зовнішній торгівлі даної країни (trade-weighted index) [14]. Однак, це питання дуже об'ємне і виходить за рамки нашого дослідження, тому розрахунок коливання курсів відбувався за формулою:

$$\sigma = \left[\frac{(C_{ij} - C_{avg})}{C_{avg}} \right],$$

де σ – стандартне відхилення;

C_{ij} – білатеральний обмінний курс;

C_{avg} – середньорічний обмінний курс.

Відсутність протягом періоду дослідження єдиної європейської валюти вносить певну похибку для коректного співставлення, однак, на думку авторів, вона не є статистичною. Нагадаємо, що до 31.12.1998 року існувала ЕКЮ у безготівковому вигляді. Однак, все ж існування ЕКЮ проблеми зіставлення не знімає, через неповне охоплення європейської торгівлі цим платіжним інструментом. Більш того, деякі країни не входять і до цього часу в зону Євро. Якщо згадати економічну сутність ЕКЮ – віртуальна валюта, курс якої формувалася за рахунок корзини валют, то, певною мірою, курс ЕКЮ сам по собі відображав коливання валют однієї країни до валюти іншої. Саме через цю обставину методологічно дуже важко визначити оптимальну валюту співставлення в окремі періоди дослідження. Авторі бачать такий вихід із цієї ситуації – за весь досліджуваний період валютою співставлення буде виступати ЕКЮ/Євро.

Пари країн були сформовані на основі порівняння з прив'язкою до однієї країни. У даному випадку була обрана Австрія як країна прив'язки. Оборання Австрії на це місце було обумовлено її "типовістю" серед "старих" країн ЄС за основними макроекономічними показниками.

Оцінка гравітаційної моделі проводилася за допомогою методу найменших квадратів. Аналіз статистичних та емпіричних джерел дав можливість отримати необхідні дані для побудови гравітаційної моделі для кожної досліджуваної країни Європи. Результати розрахунків наведені у табл. 1.

Таблиця 1

Параметри гравітаційної моделі Австрії з відповідною країною Європи

	α_0	α_1	α_2	α_3	α_4	R^2
Швейцарія	-19,9683	0,109103	0,065702	-0,04465	10,97409	0,96799
Бельгія	-2,18538	0,023875	0,001678	-0,0005	0,398614	0,942997
Чехія	-10,1322	0,039489	0,028075	0,003656	0,081996	0,993586
Данія	-5,28647	0,011883	-0,0039	-0,00021	0,628977	0,997426
Німеччина	-1,80411	0,849591	-0,05825	0,00451	-1,29772	0,989916
Естонія	-3,66309	-0,00431	-0,04594	0,00189	0,104552	0,49714
Греція	-0,76276	0,006792	-0,00189	0	-0,00027	0,9206
Іспанія	-2,50854	-0,01251	0,002529	0,002465	-0,00378	0,983562
Франція	2,986408	-0,08353	0,019493	-0,00528	-0,05272	0,983401
Ірландія	2,176595	0,008247	0,008653	-0,0019	-0,09173	0,672372
Італія	-12,4905	0,098426	0,00656	-0,00333	0,000285	0,994971
Кіпр	0,27432	0,003029	-0,02918	0	-1,41884	0,868266
Латвія	-0,29705	0,000474	0,003802	0,000175	-0,0492	0,984722
Литва	-0,77483	-0,00064	-0,01039	0,001047	-0,03306	0,946035
Люксембург	-4,99282	0,036852	-0,15741	0,000942	0	0,867348
Угорщина	15,15636	0,042436	0,110899	-0,11985	0,039905	0,923916
Мальта	0,297771	0,001663	-0,18395	0,000455	-2,52455	0,433185
Нідерланди	-0,54648	-0,02027	0,017879	0,001771	0,106198	0,929912
Польща	-6,6007	0,006371	0,003661	0,010555	-0,27395	0,991989
Португалія	0,412647	0,003796	0,007352	-0,00051	0,000275	0,927984
Словенія	4,740609	0,005417	0,301149	-0,02479	-0,00025	0,957129
Словакія	-4,60086	0,03245	0,024162	-0,01213	0,003532	0,955557
Фінляндія	1,29516	-0,00806	0,019664	-0,00058	-0,03046	0,947437
Швеція	-0,14337	0,035579	-0,01614	0,002147	-0,60024	0,936345
Велика Британія	-4,50319	-0,0606	0,011811	-0,00394	16,57438	0,983269

Інтерпретація отриманих результатів гравітаційного моделювання вказує на значну достовірність отриманих показників, про що свідчить коефіцієнт детермінації, який у більшості випадків перевищує значення 0,9.

Розрахунок та подальша інтерпретація показника економічної ентропії системи країн Європейської спільноти дозволяє формалізувати інституційну еволюцію за допомогою рівня ентропії системи на різних етапах економічної інтеграції. Це є важливим з точки зору стратегії різношвидкісної інтеграції та існуванням лише якісних ознак у Копенгагенських критеріях вступу до ЄС. За допомогою просторової (країнової) гравітаційної моделі можливо зробити висновки щодо "сфер економічного впливу" тих чи інших економічних угруповань.

Для того щоб розраховані оцінки коефіцієнтів гравітаційної моделі можна було зіставляти, автори привели модель до стандартизованого виду та розрахували стандартизовані коефіцієнти. Результати розрахунків наведено у табл. 2.

Таблиця 2

Стандартизовані коефіцієнти гравітаційної моделі Австрії з відповідною країною Європи

	β_1	β_2	β_3	β_4
Швейцарія	1,618663	0,954414	-1,5862	0,293337
Бельгія	0,911851	0,079754	-0,08029	0,081934
Чехія	0,646841	0,412048	0,068165	0,140542
Данія	1,595672	-0,5303	-0,11597	0,135418
Німеччина	1,543244	-0,60189	0,019828	-0,03832
Естонія	-1,5252	-2,15456	4,089303	0,271764
Греція	1,079614	-0,39966	0,068961	-0,24172
Іспанія	-0,37833	0,51477	0,668636	-0,29973
Франція	-1,88691	3,285563	-0,56703	-0,10568
Ірландія	0,894528	1,35626	-1,55066	-0,03289
Італія	0,84956	0,33552	-0,13243	0,070977
Кіпр	2,016659	-1,73729	0,599451	-0,11918
Латвія	0,23782	0,305249	0,460539	-0,04789
Литва	-0,3168	-1,11669	2,181716	-0,26999
Люксембург	7,005143	-7,03181	0,725686	0
Угорщина	1,034227	2,19016	-3,01622	0,280949
Мальта	0,810752	-2,44419	1,990806	-0,66869
Нідерланди	-0,61922	0,046612	0,002942	0,000447
Польща	0,162774	0,178542	0,671839	-0,07759
Португалія	0,967475	1,504135	-1,41628	0,224439
Словенія	0,193443	1,980921	-1,25385	-0,02299
Словакія	0,817583	0,266675	-0,07533	0,00983
Фінляндія	-1,05676	2,166767	-0,49742	-0,31097
Швеція	1,400919	-0,82206	0,537091	-0,24239
Велика Британія	-1,33794	3,226459	-0,48232	0,821423

З табл. 2 видно, що досліджувані країни чітко діляться на 3 групи. Зіставлення стандартизованих коефіцієнтів дозволяє зробити висновок, що важливість чинника ВВП коливається від країн до країн, так, наприклад, цей чинник має найбільше значення в таких країнах:

1. Франції, Великої Британії, Угорщини, Словенії, Португалії та Фінляндії (коефіцієнт коливається від 3 до 1).
2. Швейцарії, Бельгії, Чехії, Іспанії, Італії, Латвії, Нідерландах, Польщі та Словакії (коефіцієнт коливається від 1 до 0).
3. Від'ємний коефіцієнт мають такі країни: Данія, Німеччина, Греція, Кіпр, Литва, Люксембург, Мальта та Швеція (коефіцієнт коливається від 0 до -7).

Ця експлікація свідчить про те, що для країн 2 та 3 груп найбільший фактор в інтеграційному процесі – фактор розміру власного ВВП – не є ключовим. Отже, для цих країн важливу роль в інтеграційному процесі відіграють інші фактори, такі, наприклад, як інституційний фактор, історичний, політичний тощо.

Стосовно фактора коливання курсів валют – для Великої Британії ця змінна має найбільший вплив, а також для таких країн, як Швейцарія, Мальта та Естонія. Звісно, Швейцарська конфедерація не входить до ЄС, однак вона має дуже тісні економічні стосунки з країнами ЄС, навіть у площині відносин ЄС та ЄАВТ. Однак, автори вважають, що приєднання до зони Євро для Швейцарії є нереальним, виходячи з політичних міркувань, не говорячи вже про досить складний процес приєднання до ЄС та питання загального референдуму про приєднання до ЄС і зони Євро. Що стосується Великої Британії, то коефіцієнт складає 0,8 – це переконливо свідчить, що Британська економіка потерпає від валютного коливання фунту стерлінгів і це є значною перешкодою в її подальшій інтеграції в ЄС. Однак, процес інституційного розвитку ЄС та участі в ньому Британії засвідчує складність і неоднозначність цього питання, починаючи від створення ЄС і "не участі" в ньому майже до 1973 року; валютних спекуляцій Дж. Сороса з фунтом стерлінгів в 90-х роках, напередодні підготовки до

введення євро; бачення Великої Британії як самостійного гравця на міжнародній арені.

Є багато досліджень, в яких використовується додаткова низка факторів у якості детермінант інтеграційного процесу, наприклад, англомовність країни, релігія, звичаї та ін. [8]. Однак, ці показники важко формалізувати і їх аналіз виходить за межі економічної науки, тому це ще раз вказує на необхідність міждисциплінарного підходу до вивчення інтеграційних процесів.

Особливу увагу слід приділити такій змінній, як рівень тіньової економіки. На погляд авторів, введення її в гравітаційну модель є об'єктивною необхідністю через її суттєвий вплив. Однак, можливість отримати дані за цим показником протягом досить довгого періоду часу важко, це обумовлено використанням різних методів розрахунку рівня тіньової економіки в різні періоди та не зіставленням даних окремих дослідників.

Аналізуючи результати проведеного дослідження та зіставляючи зі схожими дослідженнями, можна зробити висновок, що міжнародну інтеграцію взагалі й економічну зокрема повною мірою може описати загальна модель міжнародної інтеграції.

Література: 1. Голиков А. П. Математическое моделирование в международных экономических отношениях. – Харьков, 2002. 2. Брижашева О. В. Маркетинг торговли: Учебн. пособ. – Ульяновск: УлГТУ, 2007. 3. Poijhonen P. A tentative model for the volume of trade between countries // *Weltwirtschaftliche Archive*. – 1963. – Vol. 90. – №1. – Pp. 93 – 99. 4. Гончаренко Н. І. Інтеграційний вектор України: гравітаційна модель зовнішньої торгівлі країн ЄС та України // *Актуальні проблеми економіки*. – 2008. – №1(79). – С. 78 – 83. 5. Fidrmuc Jan. Stability of monetary unions: Lessons from the break-up of Czechoslovakia / Jan Fidrmuc, Julius Horvath, Jarko Fidrmuc. – Bonn, 1999. – Pp. 20 – 21 6. Key figures on Europe. Statistical Pocketbook 2006. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. – Pp. 15. 7. Бабецкая-Кухарчук О. А. Переход к рынку в России и его влияние на международную интеграцию: Препринт WP/2003/04 / О. А. Бабецкая-Кухарчук, М. Морель. – М.: ГУ ВШЭ, 2003. 8. Fidrmuc Jarco. Integration, disintegration and trade in Europe: evolution of trade relations during the 1990-s / Jarco Fidrmuc, Jan Fidrmuc. – Rotterdam, 2000. 9. Ettore Dorrucci The Link Between Institutional And Economic Integration: Insights For Latin America From The European Experience. Kluwer Academic Publishers / Stefano Firpo, Marcel Fratzscher, Francesco Paolo Mongelli // *Open Economies Review*. – 2004. – №15. – Pp. 239 – 260. 10. Panorama of transport // *European Communities*. – 2007. – P. 5. 11. European Road Statistics 2008. European Union Road Federation. – Brussels, 2008 – Pp. 29; 52. 12. Handbook on estimation of external costs in the transport sector // *Internalisation Measures and Policies for all external cost of transport (IMPACT). Version 1.1 Delft, CE, 2008*. – Pp. 44 – 45. 13. Smith Graham. Analysis of the cost of transit and World Bank program on transit facilitations in landlocked countries. Regional cooperation in transit transport. World Bank. – Geneva, 2007. – P. 6. 14. Mico Loretan. Indexes of the Foreign Exchange Value of the Dollar // *Federal Reserve Bulletin Winter*. – Washington D.C., 2005. – P. 1.

Стаття надійшла до редакції
28.04.2009 р.

УДК 343.35

Арсененко А. Ю.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ УРОВНЯ КОРРУПЦИИ В УКРАИНЕ И СТРАНАХ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ

In the article the analysis of corruption level in countries with a transitional economy is conducted on the basis of international ratings information. The cross-correlation analysis of Corruption Perception Index and GDP per capita data is executed. Conclusions about the necessity of system anticorruption policy of the state are done.

В настоящее время страны с переходной экономикой стремятся интегрироваться в мировую экономическую систему путём расширения торговли, инвестиционной деятельности и углубления кооперационных связей с зарубежными субъектами внешнеэкономической деятельности. Существенным барьером, сдерживающим приход зарубежных контрагентов на рынки стран с переходной экономикой, является высокий уровень коррупции в рассматриваемых государствах.

Сравнительной оценкой уровня коррупции в странах мира занимаются многие учреждения, которые на основе анализа данных социологических опросов и экспертных оценок составляют интегральные (агрегированные) индексы. Наиболее авторитетные рейтинги восприятия коррупции, охватывающие страны с переходной экономикой, публикуют исследовательские центры Международной правозащитной организации "Freedom House" (США) и Международного общественного движения по противодействию коррупции "Transparency International" (ФРГ).

Freedom House ежегодно с 1998 г. публикует рейтинг стран с переходной экономикой "Nations in Transit". В секции "Corruption" (составляется с 1999 г.) этого рейтинга на основе экспертной оценки ранжированы 28 государств (исключены страны Азии). Рейтинг отражает восприятие коррупции в сфере государственной службы, бизнес-интересы первых особ государства, законы о финансовых разоблачениях и конфликтах интересов в политике, антикоррупционные инициативы. Оценка основана на шкале от 1 до 7 баллов (1 – min уровень коррупции, 7 – max). Рейтинг-2008 отражает период с 01 января по 31 декабря 2007 г. [1].

Данные рейтинга "Nations in Transit" в последние годы являются одним из источников информации для составления рейтинга "Corruption Perception Index", публикуемого с 1995 г. Transparency International. Оценка каждой страны в этом рейтинге отражает мнения о коррупции в ней со стороны как отечественных, так и зарубежных предпринимателей и аналитиков. Оценка основана на 10-балльной шкале (0 – max, 10 – min уровень коррупции). В 2008 г. рейтинг охватывал 180 стран мира. Рейтинг-2008 отражает уровень большинства параметров оценки по состоянию в 2007 г. [2, с. 2]. На основе рейтинговых данных "Corruption Perception Index" составляется (в отношении рассматриваемых стран – дублирует их) параметр "Freedom from Corruption" рейтинга "Index of Economic Freedom", публикуемого с 1995 г. общественно-политической исследовательской организацией The Heritage Foundation (США) [3, с. 450].

Также Transparency International с 2003 г. публикует рейтинг "Global Corruption Barometer" (Украина в него включена с 2004 г.), который в 2007 г. содержал оценки коррумпированности 14 сфер деятельности и охватывал 60 государств мира (в т. ч. 13 стран с переходной экономикой). Оценки странам присвоены на основании результатов опроса общественного