

Порівнянням темпів зростання як показника рівня послуг, так і його складових, з темпами їх змін в інших регіонах, можна надати порівняльну оцінку здібностям керівників. В такий самий спосіб можна порівняти зміни, які відбулися в Україні, із змінами в інших країнах.

Але слід зауважити, що вагомим недоліком цих двох підходів є використання при обчисленні показників обсягів або вартості наданих послуг замість врахування дієвості цих послуг. Це те ж саме, що – наприклад – використовувати для оцінки задоволення потреб в продуктах харчування тільки їх вагу без уваги на вміст в них поживних речовин, яких саме і потребує людський організм. По відношенню до послуг, які мають надаватися за рахунок бюджету, це може бути інтерпретоване наступним чином: громадянин погоджується сплачувати податки не в очікуванні отримання за них певної кількості послуг, а мати сподіваючись від споживання цих послуг певну користь – збереження здоров'я, освітні послуги певної якості для себе і своїх дітей, гарний стан тротуарів та освітлення вулиць, забезпечення власної безпеки та безпеки свого бізнесу.

Тому, на наш погляд, було б доцільним доповнити систему показників ефективності на макrorівні такими, які б оцінювали наслідки для населення витрат їх коштів. Але підхід до оцінювання таких наслідків має бути статистичним. Тому що, наприклад, зменшення викидів забруднюючих речовин, що – в свою чергу – сприяє покращанню стану здоров'я, не є наслідком тільки використання бюджетних коштів на захист оточуючого середовища, але пов'язане також із змінами в структурі виробництва, обумовленими економічними чинниками:

- закриттям виробництв, які раніше значною мірою забруднювали довкілля,
- вимушеною заміною підприємцями обладнання 20-30 річного віку на сучасне, яке значно менше забруднює довкілля (наприклад, автомобілі з каталізаторни-

ми двигунами, або ті, які використовують екологічно чисті види пального), і т.п.

Такий підхід вимагає використання методів аналізу взаємозв'язків, без чого неможливе визначення відокремленого впливу саме зміни ефективності управління на ті результати, на які мало вплинути виконання заходів, що їх розробили і здійснили, за рахунок коштів державного бюджету, певні державні установи.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Завершуючи статтю слід ще раз наголосити, що чим більший обсяг коштів має бути використаний, тим більш прискіпливого контролю вимагає процес їх використання. В ринкових умовах найбільш дієвим знаряддям такого контролю є розрахунок і аналіз ефективності використання коштів. Тому найбільший вплив на соціально-економічний розвиток регіону має ефективність використання коштів державного бюджету можливості для чого надає статистична інформація. Виходячи з масовості процесів, які характеризують використання коштів державного бюджету, для забезпечення об'єктивності та обґрунтованості оцінки та результатів аналізу ефективності управління на макrorівні потрібне застосування статистичних методів.

1. Герасименко С.С. Статистика ефективності управління на макrorівні [Текст] / С.С. Герасименко // Статистика України – 2005. – №3. – С.14 – 18. 2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України: [сайт]. – Електрон. Дані. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> – Назва з екрана. 3. Європейська статистична база даних [Електронний ресурс] // Евростат : [сайт]. – Електрон. Дані. – Режим доступу: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>. – Назва з екрана. 4. Науковий вісник НАСОНА [Електронний ресурс] // Науковий вісник НАСОНА: збірник наукових праць [сайт]. – Електрон. Дані. – Режим доступу: <http://dasoa.edu.ua/visnik> – Назва з екрана. 5. Система національних рахунків: [навч. посібник] / С.С. Герасименко, В.А. Головка, І.М. Нікітіна. – К.: ІВЦ Держкомстату України. – К.: ДАСОНА, 2005. – 217 с. 6. Статистика України [Електронний ресурс] // Статистика України: журнал [сайт]. – Електрон. Дані. – Режим доступу: <http://ntkstat.com.ua/jurnla.html> – Назва з екрана.

Надійшла до редколегії 06.11.12

УДК: 311:656.13

Г. Голубова, асп.
(Національна академія статистики, обліку та аудиту)

СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ТРАНЗИТ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ

У статті методом головних компонент виділено з-поміж великої кількості показників 4 головні фактори, які було покладено в основу побудови регресійної моделі транзитних вантажопотоків Україною.

Ключові слова: транзит, головні компоненти, фактор, регресійна модель.

В статті методом главных компонент выделены среди большого количества показателей 4 главных фактора, которые были положены в основу построения регрессионной модели транзитных грузопотоков Украиной.

Ключевые слова: транзит, главные компоненты, фактор, регрессионная модель.

In the article a component is selected the method of main among plenty of indexes 4 main factors which were fixed in basis of construction of regressive model of transit traffics of goods Ukraine.

Keywords: trunk-to-trunk, main components, factor, regressive model.

Постановка проблеми. Дедалі тісніші міжнародні зв'язки України та інтегральні процеси, що відбуваються сьогодні, сприяють її розвитку на світовій арені. При цьому, її унікальний територіальний запас виступає універсальним ресурсом в здійсненні зовнішньоекономічних зв'язків. В свою чергу, транзит набирає ринкової значущості у формі міжнародної торгівлі послугами, а пріоритетність розвитку України як транзитної держави щораз зростає. З огляду на це, вивчення транзитних вантажів Україною має забезпечуватися статистичним супроводом на належному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основою даного аналізу можуть слугувати праці таких учених як О.І. Барановський, В.М. Бегма, І.Ф. Білько,

Т.М. Блудова, О.С. Власюк, В.М. Геєць, А.Ф. Гуцал, Б.В. Губський, Б.М. Данилишин, С.І. Дорогунцов, Т.Т. Ковальчук, В.С. Міщенко, В.І. Мунтян, В.Є. Новицький, А.М. Новікова, А.І. Сухоруков, В.Т. Шлемко та інші [1-3; 7].

Окрім аспекти статистичного вивчення теоретико-методологічного характеру висвітленні у працях українських статистиків: О.О. Васечко, С.С. Герасименка, А.В. Головача, В.Б. Захожая, А.М. Єріної, В.І. Колеснік, Р.О. Куличича, Ю.О. Лазебник, І.Г. Манжурова, В.С. Михайлова, Н.О. Парфенцевої, Л.С. Пирожкова, Н.Г. Фатюхи та інших вчених.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. Вивчення впливу низки показників на приріст транзиту Україною має економічний інтерес. Тому, проведення

регресійного аналізу дозволить вивчити вплив основних факторів на обсяги транзиту вантажів Україною та її транзитної привабливості в цілому. Застосування методу головних компонент дозволить виокремити найвагоміші фактори, включити їх в регресійну модель та побудувати регресійну залежність транзиту від виділених факторів.

Метою даного дослідження є визначення пріоритетних напрямів щодо зростання транзитних вантажопотоків Україною, що в змозі призвести до розширення та збільшення податкових надходжень до бюджету за надані територіальні послуги. Однією з найважливіших завдань поставленої мети є виокремлення серед масиву показників провідних факторів впливу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вибір множини індикаторів, які ввійшли в регресійну модель та можуть впливати як на приріст транзиту Україною, так і на транзитну привабливість України в цілому, ґрунтується на вітчизняному та зарубіжному досвіді. В моделі розрахунку обрано 14 показників.

У ході подальшого аналізу методом ГК було виділено 4 головні компоненти, сумарний внесок їх дисперсії становить 92,2 %. Значущість кожної із компонент було обчислено в результаті аналізу розрахованих значень властивих чисел (λ) кореляційної матриці та внеску їх дисперсії у сумарну варіацію. Оптимальну кількість головних компонент (4 компоненти) встановлено графічно за допомогою графічного критерію "Кам'янистого спаду", рис. 1.

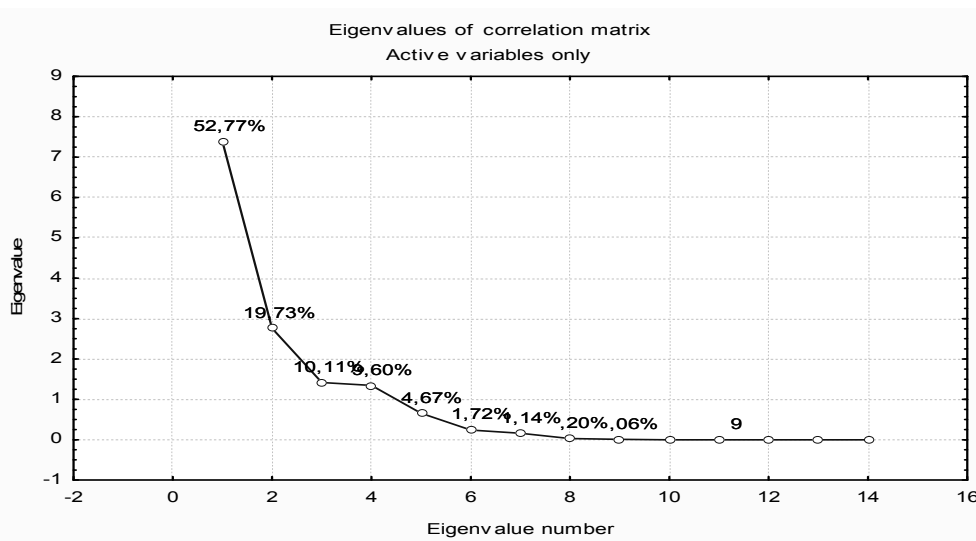


Рис. 1. Графічний вид власних чисел кореляційної матриці для визначення оптимальної кількості головних компонент за критерієм "Кам'янистого спаду"

Джерело: Побудовано автором за результатами дослідження

Для спрощення факторної структури використовують низку графічних або аналітичних методів обертання. Серед останніх найчастіше застосовують – варімакс. В табл. 1 наведені значення факторних наванта-

жень, властивих чисел та ступені факторизації головних компонент після процедури обертання, а саме "варімакс нормалізований".

Таблиця 1. Значення факторних навантажень головних компонент після застосування процедури обертання факторів "варімакс нормалізований"

Найменування показників	Головні компоненти			
	I	II	III	IV
Відсоток транзиту паливно-енергетичних матеріалів до загального обсягу транзиту (%) (x1)	0,099	0,209	0,905	0,266
Відсоток транзиту вантажів трубопровідним транспортом до загального обсягу транзиту (%) (x2)	0,394	0,815	0,215	-0,069
Відсоток транзиту вантажів залізничним транспортом до загального обсягу транзиту (%) (x3)	-0,223	0,191	-0,889	0,065
Відсоток транзиту вантажів, що проходить через митниці-лідери (%) (x4)	0,650	0,142	0,442	-0,173
Частка транзитних вантажів серед зовнішньоекономічних вантажопотоків країни (%) (x5)	-0,124	0,052	-0,036	-0,987
Експорт транспортних послуг (млн дол. США) (x6)	0,877	0,468	-0,008	-0,074
Імпорт транспортних послуг (млн дол. США) (x7)	0,797	0,507	0,017	-0,300
Індекси обсягу перевезення вантажів усіма видами транспорту (%) (x8)	0,321	0,603	-0,294	-0,616
Середньооблікова кількість штатних працівників ВЕД "Діяльність транспорту та зв'язку" (діяльність транспорту) (тис. осіб) (x9)	-0,344	-0,902	-0,141	-0,175
Питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів (%) (x10)	0,958	0,102	0,043	0,228
Ступінь зносу основних засобів (%) (x11)	0,934	0,280	0,175	0,079
Частка інвестицій в основний капітал за ВЕД "Діяльність транспорту та зв'язку" (діяльність транспорту) (%) (x12)	-0,028	-0,869	0,192	0,237
Рівень рентабельності від всієї діяльності за ВЕД "Діяльність транспорту та зв'язку" (діяльність транспорту) (%) (x13)	-0,888	0,064	-0,242	0,087
Вироблені послуги на підприємствах галузі "Транспорт" (млн грн) (x14)	0,883	0,418	0,096	0,153
Властиві значення (λ)	5,636	3,44	2,09	1,73
Ступінь факторизації (%)	40,26	24,58	14,97	12,38

Джерело: Побудовано автором за результатами дослідження

Оскільки, значення факторного навантаження в групі повинно бути більше за 0,75 [5], навантаження на першу компоненту пояснюють такі ознаки як питома вага основних засобів у загальному обсязі основних засобів, ступінь зносу основних засобів, вироблені послуги на підприємствах галузі "Транспорт", експорт та імпорт транспортних послуг і рівень рентабельності від всієї діяльності за ВЕД "Діяльність транспорту та зв'язку". Показники, що ввійшли, до першої групи найбільше свідчать про стан та розвиток транспортної галузі країни, її діяльність та потенціал, тому перший фактор можна інтерпретувати, як внутрішній потенціал на ринку транспортних послуг. Ступінь факторизації першої компоненти становить 40,26 %.

Навантаження на другу компоненту склали такі показники: частка інвестицій в основний капітал за ВЕД "Діяльність транспорту та зв'язку", середньооблікова кількість штатних працівників ВЕД "Діяльність транспорту та зв'язку" та відсоток транзиту вантажів трубопровідним транспортом до загального обсягу транзиту. Ця група показників характеризує інвестиційну діяльність та привабливість в транспортній галузі країни, кількість працівників, які залучені до процесу обслуговування та надання транспортних послуг та транзитні вантажопотоки трубопроводами. Оскільки, найбільше значення факторного навантаження належить 12-й змінній (x12), відповідно, інтерпретуємо цю групу показників як інвестиційна привабливість транспортної галузі. Частка дисперсії цієї компоненти складає 22,58 % від загальної варіації ознакової множини.

До третього фактору ввійшли показники: відсоток транзиту вантажів залізничним транспортом до загального обсягу транзиту та відсоток транзиту паливно-енергетичних матеріалів до загального обсягу транзиту. Групу цих показників становлять показники транзитних вантажопотоків, відповідно інтерпретуємо їх як транзитний потенціал країни. Ступінь їх факторизації становить майже 15 %.

Оскільки, четверту компоненту навантажує лише один показник, а саме, частка транзитних вантажів се-

ред зовнішньоекономічних вантажопотоків країни, його, впевнено можна інтерпретувати як зовнішньоекономічну діяльність зі ступенем факторизації 12,38 %.

Таким чином, отримані результати факторного аналізу можна інтерпретувати у наступні 4 узагальнені фактори: виробничий потенціал транспортних послуг, інвестиційна привабливість транспорту, транзитний потенціал країни та зовнішньоекономічна діяльність.

Залежність транзитних вантажопотоків від виділених факторів за досліджуваній період можна оцінити за допомогою регресійного аналізу. Однак, за умови, що інформаційна база регресійної моделі представлена рядами динаміки, виникає низка труднощів методологічного характеру. Найголовніша проблема – це виникнення автокореляції, яка не забезпечує головний принцип регресійного аналізу – незалежність спостережень, що, в свою чергу, породжує викривлення його результатів. Щоб позбутися автокореляції в статистичній практиці існує безліч способів. Якщо ж автокореляції істотна, то така модель регресійного аналізу визначається неадекватною [4]. Для перевірки істотності автокореляції в програмних засобах найчастіше використовують критерій Дарбіна-Ватсона (D), він ще функціонально пов'язаний з циклічним коефіцієнтом першого порядку (r1):

$$D = \frac{\sum_{t=1}^n (e_t - e_{t+1})}{\sum_{t=1}^n e_t^2} = 2(1 - r_1)$$

За даними табл. 2 побудовано множинну регресію впливу виділених головних компонент на транзитні вантажопотоки за 2001-2010 рр. В ході аналізу, за наявності лінійної тенденції, була обрана лінійна модель рівняння регресії, яка описується рівнянням:

$$Y = a_0 + \sum_{i=1}^m b_i x_i + ct$$

де b_i – чистий ефект впливу i -го фактора на y ; x_i – значення факторів; c – ефект неідентифікованих факторів, які формують тенденцію ряду.

Таблиця 2. Показники транзитних вантажів та узагальнені фактори впливу на них за період 2001-2010 рр.

Роки	Транзит (y) (млн тонн)	Фактори				Теоретичні значення (Y) (млн тонн)
		1	2	3	4	
2001	183,63	-0,22569	-2,22695	-0,07492	-0,40411	185,2005
2002	181,61	-0,70124	-0,84581	0,54274	0,02903	200,9929
2003	218,96	-0,79341	-0,43671	0,61694	0,17388	203,4892
2004	185,63	-1,06389	0,56225	0,00715	0,91891	173,5579
2005	205,56	-0,76156	0,72223	-1,63906	0,32694	196,7667
2006	222,95	-0,20946	0,64941	-1,27929	-0,41008	250,7864
2007	386,96	-0,09931	0,83244	0,88150	-1,68300	367,4689
2008	325,42	1,38976	0,31604	-0,05149	-1,37993	330,7936
2009	178,13	0,49310	0,91750	1,66440	1,23735	194,8496
2010	152,35	1,97172	-0,49040	-0,66797	1,19100	137,2944
Загалом	2241,20	x	x	x	x	2241,2

Джерело: Побудовано автором за результатами дослідження

Інформативним показником впливу фактора на результат в регресійній моделі вважається коефіцієнт регресії (bi). Він показує як в середньому зміниться результат (Y) зі зміною фактора (X) на одиницю певного вимірника, за умови, що інші фактори, що включені в модель, не змінюватимуться.

Для перевірки істотності автокореляції залишкових величин даної регресійної моделі використана опція *Durbin-Watson stat.* Значення показника D становить 2,72, що задовольняє допустимі межі (0,38-2,41) зна-

чень гіпотези $H_0: r_1 = 0$, а отже, істотність автокореляції не доведено. Також, це підтверджує значення циклічного коефіцієнта автокореляції ($r_1 = -0,447$, що менше за критичне $r_{0,95}(10) = -0,564$). Таким чином, автокореляція відсутня, що, в свою чергу, підтверджує адекватність моделі.

В табл. 3 наведені результати регресійного аналізу впливу виділених 4 факторів на транзитні вантажопотоки Україною.

Таблиця 3. Результати регресійного аналізу впливу виділених факторів на транзитні вантажопотоки Україною

	Значення бета-коефіцієнтів	Коефіцієнти регресії	t-критерій	Рівень істотності
a_0		224,1200	31,50422	0,000001
X1	0,088225	6,5327	0,87116	0,423512
X2	0,379858	28,1269	3,75086	0,013282
X3	0,177281	13,1269	1,75054	0,140425
X4	-0,874766	-64,7728	-8,63777	0,000343

Джерело: Побудовано автором за результатами дослідження.

Обчислені коефіцієнти регресії дозволяють побудувати рівняння залежності транзитних вантажопотоків від впливом виділених факторів:

$$Y = 224,12 + 6,5327 \cdot X_1 + 28,1269 \cdot X_2 + 13,1269 \cdot X_3 - 64,7728 \cdot X_4$$

Згідно зі значеннями бета-коефіцієнтів, найвагоміший вплив на обсяги транзиту має група показників, які відносяться до другого та четвертого факторів (X2, X4). Тобто, це група показників інвестиційної привабливості транспорту та зовнішньоекономічної діяльності. Серед частинних коефіцієнтів кореляції найбільший показник (0,859) має саме другий фактор, що і підтверджує значення бета-коефіцієнтів.

Значення множинного коефіцієнта детермінації становить 0,948. Це свідчить про те, що 94,8 % загальної варіації результативної ознаки пояснюється варіацією виділених факторів. Тобто, обрані фактори впливу на

обсяги транзитних вантажів Україною, підтверджує доцільність їх включення в регресійну модель. Відповідно, на решту факторів впливу припадає 5,2 % варіації. Розрахований рівень значимості $\alpha=0,002 < 0,05$, що підтверджує значимість R^2 .

Для перевірки моделі на адекватність застосовано найпростіший спосіб – аналіз відхилень фактичних значень (y) від теоретичних (Y), які називаються залишками і виступають мірою адекватності моделі. Графічне зображення залишків на рис. 2.

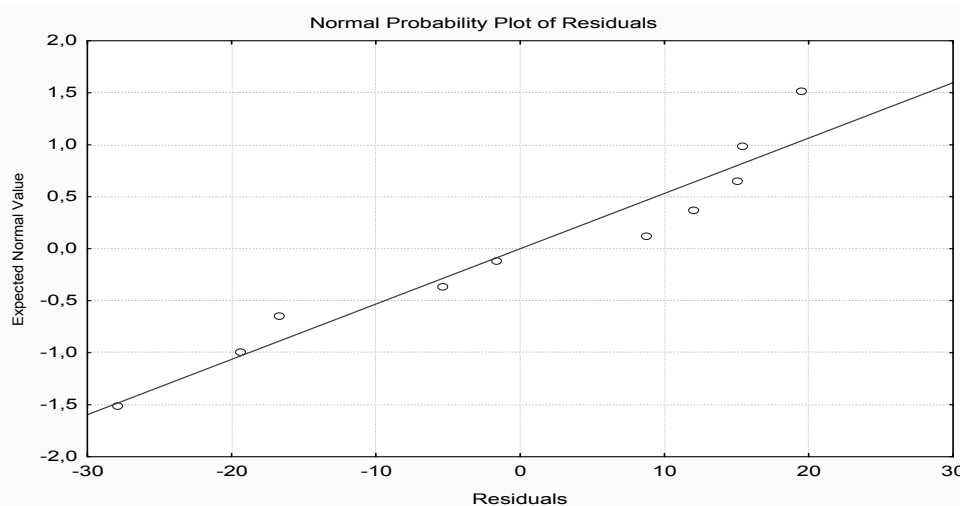


Рис. 2. Графічне зображення залишків регресійної моделі

Джерело: Побудовано автором за результатами дослідження

Як бачимо, коливання значень залишків навколо прямої відповідає більш-менш нормальному розподілу. Це підтверджує наступне: що вплив інших факторів, які не ввійшли в модель, є не значним, а побудована модель є повністю адекватна.

Перевірка адекватності статистичних коефіцієнтів детермінації була проведена на основі F-критерію Фішера:

$$F = \frac{R^2}{1-R^2} \cdot \frac{n-m-1}{m}$$

де R^2 – коефіцієнт детермінації ($R^2=0,948$); n – число об'єктів спостережень (рівнів ряду) ($n=10$); m – число факторів, які включені в модель ($m=4$).

За умови, що виконується нерівність $F_{емп.} > F_{крит.}$, адекватність моделі доводиться. Звідси, розраховане емпіричне значення F-критерію становить 22,78, що значно більше за критичне значення ($F_{крит.}(0,05;4;10) = 3,48$). Таким чином, це свідчить про високу адекватність лінійної моделі.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, проведений аналіз дозволяє зробити наступні висновки:

- метод факторного аналізу головних компонент дозволив перейти від n-вимірного простору (14 показників) до р-вимірного (4 фактори), при якому задовольняється принцип ГК, що $p < n$;
- це дозволило, виділити та інтерпретувати такі основні фактори: виробничий потенціал транспортних послуг, інвестиційна привабливість транспорту, транзитний потенціал країни та зовнішньоекономічна діяльність;
- на основі обраних 4-х факторів була побудована регресійна модель залежності обсягів транзитних вантажів та виділених компонент. Оскільки дана регресія побудована в рамках динамічного ряду, було перевірено її на автокореляцію. Показник Дарбіна-Ватсона відхилив дану гіпотезу. За значеннями бета-коефіцієнтів найбільший вплив має другий та четвертий фактори;

- Перевірка моделі на адекватність за F-критерієм Фішера та графічним зображенням залишків регресійної моделі підтвердила її істотність;

- Проведений регресійний аналіз доводить необхідність вивчення впливу основних виділених факторів на обсяги транзиту вантажів Україною та її транзитної привабливості в цілому.

Проте, ключовою проблемою, все-таки, залишається обмеженість інформаційно-статистичної бази транзитних вантажопотоків Україною. Тому, для вивчення та застосування цілісного комплексу системи статистичних показників щодо транзитних вантажів України, необхідно переглянути наявну методологію формування статистичної звітності щодо показників зовнішньоекономічних вантажопотоків, і максимально наблизитися до розширення та удосконалення інформаційно-статистичного потоку даних.

УДК 311.311

1. Аблов А.С. Транзит як форма міжнародної торгівлі послугами : дис. ... канд. економ. наук 08.05.01 / А.С. Аблов.; НАН України; Інститут світової економіки і міжнародних відносин. – К., 2006. – 213 с. – Бібліогр.: С. 177-197.
2. Блудова Т.М. Розвиток транзитного потенціалу України: проблеми економічної безпеки : дис... доктор. економ. наук 21.04.01 / Т.М. Блудова; РНБО національний інститут проблем міжнародної безпеки. – К., 2006.
3. Голубова Г.В. Наукові дослідження в галузі транспорту [Текст] / Г.В. Голубова // 36. наук.праць №2 (35), 2012 р. Національна академія статистики, обліку та аудиту. – С.77-84.
4. Єріна А.М. Статистичне моделювання та прогнозування: [Навч. Посіб.] / А.М. Єріна. – К:КНЕУ, 2001. – 170 с.
5. Сошникова Л.А. Многомерный статистический анализ в экономике: [Учеб. пособие.] / Л.А. Сошникова, В.Н. Тамашевич, Г. Уебе, М. Шефер. – М.: ЮНИТИ, 1999. – 593 с.
6. Мхитарян В.С. Применения многомерного статистического анализа в экономических исследованиях / В.С. Мхитарян, Л.И. Трошин. – М.: МЭСИ, 1981. – 125 с.
7. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с.

Надійшла до редколегії 08.11.12

I. Гончар, канд. екон. наук, доц.
(КНУ імені Тараса Шевченка),
В. Бабірад-Лазунін, асп.
(КНУ імені Тараса Шевченка)

СТАТИСТИЧНА ОЦІНКА КОНКУРЕНТНОЇ ПОЗИЦІЇ УКРАЇНСЬКИХ ТОВАРІВ НА РИНКАХ ГОЛОВНИХ ТОРГОВИХ ПАРТНЕРІВ

В статті реалізовано позиціонування українських товарів на зовнішніх ринках головних торгових партнерів, а також досліджено динаміку зміни позиції українських товарів на зовнішніх ринках.

Ключові слова: конкурентна позиція, зовнішня торгівля, спеціалізація експорту, імпортна залежність.

В статье реализовано позиционирование украинских товаров на внешних рынках главных торговых партнеров, а также исследовано динамику изменения позиции украинских товаров на внешних рынках.

Ключевые слова: конкурентная позиция, внешняя торговля, специализация экспорта, импортная зависимость.

The paper elucidates the positioning of Ukrainian goods at foreign markets of its major trading partners. Study analysis the dynamics of change in the position of Ukrainian goods at foreign markets.

Keywords: competitive position, foreign trade, export specialization, import dependence.

Постановка проблеми. Сьогоднішня економічна світова система характеризується високим ступенем взаємопроникнення національних економік. Україна не залишається на узбіччі, а активно шукає своє місце в світовому економічному просторі, через поступову інтеграцію до світових митних союзів. На теперішній час наша країна є членом ВТО і активно рухається до зони вільної торгівлі з ЄС.

На існуючому рівні інтегрованості України в світову економіку проявились ознаки слабкої конкурентоспроможності наших товарів на внутрішніх ринках головних торгових партнерів України. Подальша інтеграція України означатиме лише посилення конкуренції для вітчизняних виробників. Тому вкрай актуальним постає питання оцінки конкурентоспроможності вітчизняних виробників на поточному рівні інтегрованості економіки України та їх перспективи при завершенні інтеграційних процесів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Останнім часом у публікаціях Геєца В.М., Кінаха А.К., Полунева Ю.В., Жаліло Я. А., Макогона Ю.В., Лук'яненко Д.Г., Бурковського А.С. та інших вчених активно дискутуються питання щодо неготовності вітчизняної економіки витримати конкурентний тиск на неї з боку інших країн. З наукових доповідей фахівців походить дуже важливе твердження, що усталеної конкурентоспроможності досягають ті країни, які, оптимально реалізують свої національні переваги та постійно підвищують продуктивність праці, а також ефективно використовують ресурси, що акумулюються на міжнародних ринках товарів, послуг, інвестицій та інновацій [1, с.33].

Метою дослідження є оцінка сучасного рівня конкурентної позиції української продукції та її динаміки на ринках головних торгових партнерів.

Виклад основного матеріалу дослідження. В перші роки становлення української зовнішньоторгівельної статистики велика увага приділялася формуванню інформаційної бази, проте на сьогоднішній час, коли сформовано достатній масив даних, на перший план виступають задачі аналітичного характеру. Статистична інформація зовнішньоекономічної діяльності використовується для дослідження активності держави у сфері зовнішньої торгівлі та інших зовнішньоекономічних зв'язків в умовах переходу до ринку, а також для прийняття рішень, спрямованих на подальший розвиток та зміцнення конкурентної позиції України на ринках її головних торгових партнерів.

За оцінками вітчизняних і зарубіжних експертів до розпаду СРСР Україна мала значний ресурсовиробничий потенціал: 15 % світового видобутку залізної руди (1-ше місце у світі); 10 % світового обсягу виплавляння сталі та чавуну (2-ге місце у світі після США); 9 % світового видобутку вугілля (3-тє місце у світі після США та Англії); 12 % світового виробництва цукру (2-ге після Куби). Але за ефективністю використання цих ресурсів Україна посідає останні місця, набагато відстаючи від розвинутих країн світу [2].

Проте криза початку 90-х, яка супроводжувалась невдалою економічною політикою в середині країни та несприятливими умовами на зовнішніх ринках, внесли вагомий корективи в позиції України у світі. Порівняймо обсяги експорту по товарним групам за 2005 та 2011 роки (рис.1).