

УДК 132.13

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО РІЧКОВОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ

ПЕТРО БОРИСЕНКО,

кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки підприємства та міжнародної економіки Запорізького інституту економіки та інформаційних технологій

У статті проаналізовано ключові соціально-економічні проблеми пасажирського річкового флоту України, визначено його потенціал та перспективи розвитку в умовах формування сучасного транспортного комплексу України. Значна увага приділена проблемам інфраструктури річкового флоту України, а також її ролі у відновленні вітчизняного цивільного суднобудування.

Ключові слова: водний транспорт, інфраструктура річкового флоту, конкуренція, навігація, пасажиропотік, перевезення, річковий порт, річковий флот, суднобудування, транспорт.

Постановка проблеми. У сучасних умовах глобалізації світового господарства повноцінний розвиток економіки країни можливий лише за умови розвитку транспортного комплексу, побудованого на задіянні всіх видів транспорту, що є в її розпорядженні. Наша країна в цьому контексті володіє унікальними як для Європи можливостями, які обумовлені не лише її вигідним географічним розташуванням, але й потужною виробничою та транспортною інфраструктурою, що здатна забезпечити випуск та експлуатацію всіх видів транспорту на її території [5]. Разом із тим, реалії двадцяти років незалежності України засвідчили, що при всіх соціально-економічних проблемах морський, залізничний, автомобільний та навіть найдорожчий - авіаційний - транспорт не зазнали такого занепаду, якого зазнав річковий транспорт України. Маючи на своїй території судохідні річки протяжністю 2,4 тис. км, понад 10 річкових портів, 7 шлюзів, що забезпечують навігацію Дніпром, а також 30 % суднобудівного потенціалу колишнього Союзу, Україна протягом останніх двадцяти років майже втратила річковий флот. При цьому найбільшою мірою економічні проблеми торкнулися саме пасажирського флоту, оскільки в умовах кризи 1990-х років ціни на пальне, які зросли в десятки разів, зробили річкові перевезення пасажирів українськими нерентабельними на будь-яких відстанях та маршрутах. Нині, коли транспортний комплекс України з його міжнародними транспортними коридорами інтегрується в міждержавні транспортні потоки, попит на пасажирські перевезення суттєво зростає. У цих умовах залізниця та автомобільний транспорт уже не спроможні забезпечити зростаючий пасажиропотік, а річковий флот України, який майже зник, не відповідає його потребам. Навіть ті нечасті туристичні рейси, що виконуються основною річковою артерією - Дніпром - із Києва до Одеси й назад, не можуть і частково задовольнити зростаючий попит з боку пасажирів хоча б у якості туристів, оскільки ціни на такі перевезення коливаються в межах 500-1200 дол. США і є абсолютно неконкурентоспроможними порівняно із цінами на перевезення іншими

видами транспорту. З іншого боку, вітчизняна економіка, маючи потужний потенціал будівництва та експлуатації пасажирських річкових суден, могла б забезпечити не лише зростаючий пасажиропотік, але й відновлення суднобудування, підприємства якого нині завантажені не більш як на 20-30 %, а також зростання експорту готової продукції, якою є річкові судна, що є принципово важливим для сировинно орієнтованої економіки України. Виходячи із цих обставин, наголошуємо, що тема відновлення пасажирського річкового флоту в Україні є актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що увага науковців у вивченні річкового флоту України зосереджується на особливостях річкового транспорту в контексті розвитку сучасного транспортного комплексу [2; 3; 6; 10], на логістичних потоках у системі перевезень "земля - ріка - море" [3; 4; 6; 11], а також на особливостях вантажних перевезень річковим транспортом порівняно з іншими видами транспорту [4; 8; 9]. У межах цих досліджень вивчаються також соціально-економічні проблеми вітчизняного суднобудування, але з акцентом на оборонну та вантажну спеціалізацію заводів цієї галузі [1; 7]. Разом із тим, питання, пов'язані з можливістю відновлення вітчизняного пасажирського річкового флоту, проблеми розвантаження залізничного та автомобільного транспорту відносно пасажирських перевезень, а також переваги пасажирського суднобудування в сучасних умовах залишаються недостатньо дослідженими. Не зовсім з'ясовано залишається також роль держави, комерційних банків, страхових і лізингових компаній у відновленні пасажирського суднобудування та пасажирського річкового флоту, яким колись володіла Україна. Зважаючи на ці та інші обставини, тема дослідження та прогалини у ній формують достатній простір для нових наукових пошуків.

Мета статті - виявити ключові проблеми пасажирського річкового флоту України та визначити перспективи його розвитку в контексті зростання обсягів пасажирських перевезень та розвитку вітчизняного суднобудування.

№ 3 (117) травень-червень 2012 р.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що серед інших видів транспорту водний транспорт (річковий та морський) має низку суттєвих переваг, як-то: наявність природних шляхів сполучення, низька вартість їх обслуговування, універсальність і масовість вантажів та пасажирів для перевезення, а також низька вартість цих перевезень. Саме завдяки названим перевагам водний вид транспорту отримав такий розвиток, завдяки якому сьогодні на нього щорічно припадає понад 60 % усіх міжнародних вантажних перевезень, а також понад 80 % міжнародних круїзних рейсів. Разом із тим, позиції водного виду транспорту як пасажирського за останні сто років суттєво похитнулися - у першу чергу через те, що на залізничі та повітряному транспорті одночасно були досягнуті надзвичайно високі швидкості, незіставні зі швидкостями звичайних пасажирських теплоходів. Через такі обставини сьогодні вони вже не в змозі конкурувати із сучасною

залізницею та навіть автомобільним транспортом, а відтак виконують здебільшого круїзні рейси для туристів.

З іншого боку, у Радянському Союзі ще наприкінці 1950-х рр. було успішно вирішено завдання із досягнення на річці такої швидкості, яка зіставна зі швидкістю залізничного та автомобільного транспорту - 70-100 км/год. і навіть більше. Це завдання було вирішено шляхом розробки та освоєння в серійному виробництві пасажирських річкових суден на підводних крилах - серед водних суден вони належать до типу швидкісних теплоходів "ріка-море" із можливістю незначного віддалення від берега. Протягом 1950-1980-х рр. ці теплоходи завдяки комфорту та швидкості завоювали широку популярність серед пасажирів, при цьому випускалися вони не лише для союзних республік, але й на експорт - понад 20 країн були замовниками цих суден (табл. 1):

Таблиця 1. - Техніко-економічна характеристика пасажирських річкових теплоходів на підводних крилах*

Річкове судно	Виробник (країна), роки випуску	Осадка на місці, м	Пасажиро-вмісність, ос.	Швидкість, км/год.	Автономність плавання, км
«Ракета»	Феодосійський завод «Море» (Україна), 1959-1976 рр.	1,8	60-67	65	600
«Метеор»	Зеленодольський завод (Росія), 1961-1991 рр.	2,35	78-128	65	600
«Комета»	Феодосійський завод «Море» (Україна), 1964-1981 рр.	3,6	100-120	65	600
«Полісся»	Гомельський завод (Білорусь), 1983-1990 рр.	1,0	43-60	75	400
«Восход»	Феодосійський завод «Море» (Україна), випуск призупинено	2,1	70-75	65	500
«Циклон»	Феодосійський завод «Море» (Україна), випуск призупинено	4,3	210-250	70	550
«Колхіда»	Хабаровський завод (Росія), випускається	3,5	140-150	65	550
«Олімпія»	Хабаровський завод (Росія), випускається	4,6	210-250	65	550
«Ластівка»	Хабаровський завод (Росія), випускається	2,0	70-80	75	550
«Катран»	Хабаровський завод (Росія), випускається	3,5	140-150	65	370

*Примітка: складено автором на основі даних офіційних сайтів заводів-виробників.

Як видно з табл. 1, швидкісні річкові теплоходи, виробництво яких зосереджено й в Україні, цілком могли (і можуть) задовольняти потреби пасажирів, для яких вибір виду транспорту стоїть між автомобільним, залізничним та водним. При цьому осадка на місці, що є не надто глибокою, обумовлювала можливість їх використання на більшості річок Радянського Союзу, у тому числі на Дніпрі, де використовувалися звичайні пасажирські теплоходи. Примітно, що навіть висока ціна не зменшувала попит на пасажирські річкові перевезення - так, у 1970-1980-х рр. на відстані "Запоріжжя - Дніпропетровськ" ціна квитка на теплохід "Ракета" становила близько 3,5 карбованців, у той час як аналогічний автобусний квиток коштував близько 3 карбованців, а залізничний - у межах 1 карбованця. Кількість пасажирів, яких щорічно перевозив річковий транспорт в Україні, становила близько 25 млн ос. [4, с. 234], при цьому більшість цих перевезень припадала на швидкісні теплоходи. І в той час, як Радянський Союз володів найбільшим у світі пасажирським флотом суден на підводних крилах, за кордоном незначна частка таких суден у флоті різних країн використовувалася здебільшого в оборонних та промислових цілях. Таким чином, швидкісні пасажирські річкові теплоходи були своєрідною візитною карт-

кою транспортного комплексу тодішнього Союзу та України зокрема.

Розпад Союзу змінив ситуацію з пасажирським річковим флотом України кардинальним чином. Майже всі швидкісні річкові теплоходи, переважно "Ракети" та "Метеори", що курсували Дніпром, протягом 1990-х рр. через нерентабельність пасажирських перевезень були розпродані за заниженими цінами зарубіжним замовникам. Причиною цього занепаду стала системна криза, у якій опинився не лише пасажирський річковий флот, але й уся економіка України, у тому числі суднобудування. Назвемо основні фактори занепаду.

Перший фактор. Газотурбінні двигуни, які забезпечували суднам на підводних крилах високу швидкість, були неекономічними, споживаючи близько 100 кг палива на годину; саме тому такі судна експлуатувалися, як правило, на дальніх рейсах, як-то "Запоріжжя - Київ". Інколи для досягнення максимальної швидкості на ці теплоходи ставили двигуни з літаків-бомбардувальників. Але якщо в 1970-1980-ті рр. проблем з енергоресурсами в Україні не було, ця неекономічність практично не відчувалася. Ситуація ж 1990-х рр., коли ціни на паливо зросли в десятки разів, не лише підняла ці проблеми на поверхню, але й призвела до майже повного зник-

нення пасажирського річкового флоту України. Ті ж нечисленні пасажирські рейси, що виконуються нині звичайними теплоходами, здійснюються, в основному, міжнародні перевезення зарубіжних пасажирів у системі "ріка - море" або внутрішні туристичні рейси. І навіть не в усіх містах, навколо яких є великі села та дачні кооперативи, збереглися "річкові трамваї", що донедавна забезпечували принаймні приміські перевезення.

Другий фактор. Суднобудівні заводи, зокрема феодосійський завод "Море", який випускав найчисленніші в Союзі швидкісні теплоходи "Ракета", в умовах кризи втратили державні замовлення пасажирського флоту. Не маючи власних коштів для оновлення виробничих фондів, суднобудівні заводи змушені були звертатися до комерційних банків за кредитами, але оскільки ті працювали в таких самих несприятливих умовах, що й виробники, кредити видавалися під 30-40 % річних, що тільки заганяло суднобудування в глухий кут фінансових проблем. У той же час висококваліфіковані працівники суднобудівних заводів, які не отримували зарплатню по декілька місяців, стали масово звільнятися, деякі з них влаштувалися на підприємствах інших галузей, зокрема - металургії, деякі виїхали за кордон та продовжили свою діяльність за тією ж спеціалізацією, зокрема - на верфях Росії. Зараз діючий феодосійський завод "Море", який міг би випускати для річкового флоту України швидкісні пасажирські теплоходи, працює в основному на виконання китайських оборонних замовлень, а серед необоронних переважають замовлення на судна непасажирського призначення - екологічні, санітарні, притипожежні та ін.

Сучасний водний флот України характеризується таким розподілом (рис. 1):

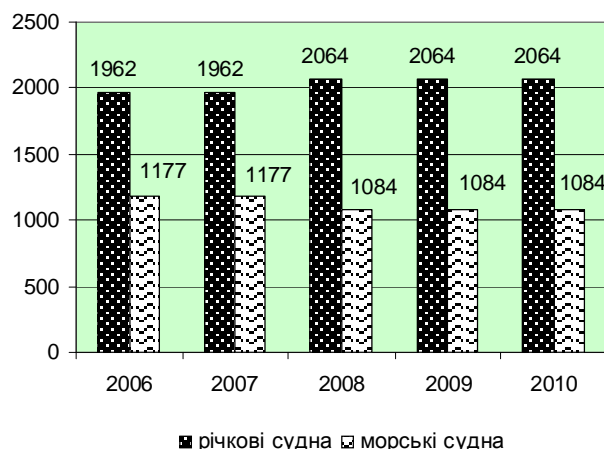


Рис. 1. Динаміка кількості водних суден в Україні, од. [12, с. 237].

Як видно з рис. 1, кількість морських суден в Україні протягом останніх років була стабільною, а щодо річкових - їх частка навіть збільшувалася. Разом із тим, ураховуючи майже повну відсутність внутрішніх пасажирських річкових перевезень, ці дані є наочним свідченням того, що існуючі водні судна в Україні виконують зовсім інші функції - вантажні, екскурсійні, екологічні, санітарні, протиповодкові, але не пасажирські. Обсяги ж пасажирських перевезень відносно інших видів транспорту суттєво зменшилися (табл. 2):

Таблиця 2. - Перевезення пасажирів в Україні за видами транспорту, млн ос. [12, с. 234]

Вид транспорту	2006	2007	2008	2009	2010	Темп зростання, %
Автомобільний	3 988	4 173	4 369	4 014	3 726	93
Залізничний	448	447	445	426	427	95
Авіаційний	4	5	6	5	6	150
Річковий	2	2	2	2	1	50

Як видно з табл. 2, річковий транспорт не лише втратив свої позиції в Україні як пасажирський вид транспорту, але й продовжує демонструвати негативні тенденції в динаміці перевезень. При цьому термін експлуатації діючих суден уже давно вичерпав себе, близько 90 % із них не відповідають сучасним міжнародним конвенціям щодо надійності та безпеки. До проблем флоту додалися також інші, що погіршили його становище. Знос шлюзів в Україні, що забезпечують можливість судноплавства на Дніпрі, перевищив 50 %, а запорізький трикамерний

шлюз з 1996 р. узагалі закрито на реконструкцію, і перспектив щодо його відновлення поки що немає. Якщо ж протягом декількох років його не введуть у дію, інший запорізький шлюз, однокамерний, який скоро також потребуватиме реконструкції, теж закриють, і тоді навіть залишки річкових перевезень, що збереглися, зникнуть. На тлі цих проблем проблема замулення рік узагалі не береться до уваги.

Річкові порти в Україні сьогодні продовжують діяльність, але зводиться вона переважно до перевалки вантажів (табл. 3):

Таблиця 3. - Організаційно-економічна характеристика річкових портів України*

Річковий порт (ріка)	Орг.-прав. форма порту	Тривалість навігації	Спеціалізація діяльності порту	Параметри суден, які приймає порт
Дніпродзержинський (Дніпро)	ПАТ	березень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 110 м, осадка до 3,2 м
Дніпропетровський (Дніпро)	ПАТ	березень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 110 м, осадка до 3,75 м
Запорізький (Дніпро)	ПрАТ	березень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 180 м, осадка до 4 м
Київський (Дніпро)	ПАТ	травень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 130 м, осадка до 3,2 м
Кременчуцький (Дніпро)	ПАТ	квітень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 120 м, осадка до 3,5 м

Продовження табл. 3

Річковий порт (ріка)	Орг.-прав. форма порту	Тривалість навігації	Спеціалізація діяльності порту	Параметри суден, які приймає порт
Херсонський (Дніпро)	ПАТ	цільий рік	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 160 м, осадка до 4,5 м
Черкаський (Дніпро)	ПАТ	квітень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 100 м, осадка до 3,1 м
Чернігівський (Десна)	ПАТ	квітень – листопад	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 75 м, осадка до 1,6 м
Миколаївський (Південний Буг)	ПАТ	цільий рік	перевалка вантажів, прийом пасаж. суден	довжина до 140 м, осадка до 4,5 м

*Примітка: складено автором на основі даних офіційних сайтів річкових портів.

Як видно з табл. 3, річкові порти України, які виконують нині здебільшого перевалку вантажів, як правило, будівельних, здатні забезпечувати пасажиропотік, приймаючи пасажирські судна, зокрема - швидкісні судна на підводних крилах, які мають поглиблену осадку відносно звичайних теплоходів (див. табл. 1). Позитивними факторами, які могли б посприяти відновленню пасажирського річкового флоту, є організаційно-правова форма річкових портів, що обумовлює можливість залучати приватний капітал; переважно малий ненавігаційний період, який у двох портах узагалі відсутній; а також вихід України до Чорного моря, що дає можливість виконувати рейси в системі "ріка - море" як швидкісними, так і звичайними теплоходами.

На сьогодні національний річковим перевізником в Україні є акціонерна судноплавна компанія "Укррічфлот". Обсяги пасажирських перевезень, які вона демонструє, не можуть зрівнятися з обсягами перевезень іншими видами транспорту (див. табл. 2). Разом із тим, криза 1990-х рр. давно минула, зростаючий попит пасажирів на перевезення залізниця та автомобільний транспорт уже не витримують. В останні роки досить частим стало таке явище, як дефіцит квитків на залізниця та автотранспорті в сезони відпочинку, що спонукає пасажирів купувати їх заздалегідь, сплачуючи подекуди півтори-дві ціни. Навіть заможні пасажирів, які в принципі могли б дозволити собі річковий рейс швидкісним теплоходом, також опиняються в скрутному становищі, оскільки вибору в них немає. Усі ці обставини є свідченням того, що транспортні можливості України, а саме - можливості річкових перевезень, майже не використовуються. З іншого боку, вирішення проблем пасажирського річкового флоту дозволило б не тільки розвантажити залізниця та автомобільний транспорт, задовольнивши тим самим зростаючий попит пасажирів, але й забезпечити замовленнями вітчизняні суднобудівні заводи, звільнивши їх від залежності від стабільно малих оборонних замовлень держави. У цьому контексті слід зазначити, що світовий досвід випуску та експлуатації річкових суден передбачає поєднання участі держави та інших учасників ринку: так, якщо виробництво теплоходу кредитує комерційний банк, відсотки за кредитом він отримує за прибутків від експлуатації судна. Така схема фінансування передбачає також участь річкових портів, судноплавних, страхових та лізингових компаній, що спеціалізуються на довгостроковій оренді машинобудівної продукції.

Таким чином, виходячи з результатів дослідження, маємо такі **висновки**:

1. Україна має потужний суднобудівний потенціал, який здатний забезпечити виробництво та експлуатацію швидкісних теплоходів типу "ріка - море". Маючи на своїй території 30 % суднобудівних за-

водів колишнього Союзу, судноплавні річки протяжністю 2,4 тис. км, понад 10 річкових портів, 7 шлюзів, а також вихід до Чорного моря, Україна теоретично забезпечена всіма можливостями для успішного виконання пасажирських перевезень водним, зокрема річковим, транспортом. Разом із тим, в умовах сучасного зростання пасажиропотоку річковий вид транспорту в Україні майже незадіяний.

2. Протягом останніх двадцяти років в умовах становлення ринкової економіки вітчизняний пасажирський річковий флот майже повністю зник. Існуючі судна виконують здебільшого туристичні рейси, але близько 90 % із них не відповідають міжнародним конвенціям щодо надійності та безпеки. Посилили проблеми річкового флоту України знос шлюзів більш ніж на 50 %, замулення річок, а також занепад вітчизняного суднобудування, заводи якого завантажені нині не більше, ніж на 20-30 %.

3. Для відновлення й розвитку пасажирського річкового флоту необхідно поєднання участі держави та інших учасників ринку, зокрема суднобудівних заводів, комерційних банків, річкових портів, судноплавних, страхових та лізингових компаній, що спеціалізуються на довгостроковій оренді машинобудівної продукції. Вирішення цього завдання дозволить забезпечити зростаючий попит пасажирів на перевезення, розвантажити суходільний транспорт, а також підвищити престиж України на світовому ринку як країни-виробника високоякісної машинобудівної продукції.

Перспективи подальших досліджень полягають у теоретико-методичному аналізі та обґрунтуванні механізму інтеграції пасажирського річкового флоту в систему сучасного транспортного комплексу України.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Антонюк К. Суднобудування України: як залишитися на плаву / К. Антонюк [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.censor.net.ua>.
2. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття "транзитний потенціал країни" / Т. Блудова // Економіка України. - 2006. - № 10. - С. 73-78.
3. Ващенко Н. Структурні особливості розвитку транспортної системи України / Н. Ващенко // Підприємство, господарство і право. - 2005. - № 6. - С. 148-150.
4. Винников В. В. Речной транспорт Украины как фактор развития Причерноморья и Придунавья в системе международных транспортных коридоров / В. В. Винников // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2010. - № 30. - С. 18-22.
5. Закон України "Про транспорт" № 233/94-ВР // Відомості Верховної Ради України від 20.12.1994. - 1994. - № 51. - С. 446.
6. Мандзюк Т. Транспорт. Україна і світове господарство / Т. Мандзюк // Географія. - 2007. - № 13-14. - С. 30-37.

№ 3 (117) травень-червень 2012 р.

7. Наумов О. Б. Проблеми і перспективи розвитку суднобудування в Україні / О. Б. Наумов, Д. В. Пашко [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua>.

8. Новікова А. Сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку транспортних зв'язків України з країнами світу / А. Новікова // Автошляховик України. - 2005. - № 1. - С. 12-13.

9. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : [монографія] / Ю. Є. Пащенко. - К. : Науковий світ, 2003. - 467 с.

10. Соціальний розвиток України: сучасні трансформації та перспективи : [монографія] / [С. І. Бандур, Т. А. Заяць, В. І. Куценко та ін.]. - Черкаси : Брама - Україна, 2006. - 620 с.

11. Соціально-економічні системи продуктивних сил України : [монографія] / С. І. Дорогунцов, Л. Г. Чернюк та ін. - К. : Нічлава, 2007. - 691 с.

12. Статистичний щорічник України за 2010 рік / [за ред. О. Г. Осауленка]. - К. : Август-Трейд, 2011. - 560 с.

P. Borysenko

THE MODERN STATE AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN PASSENGER RIVER FLEET

The main social and economical problems of the Ukrainian passenger river fleet are analyzed in the article; his potential and prospects of the development in modern conditions are defined. Considerable attention is spared to the problems of river fleet's, infrastructure and also its role for civil shipbuilding.

Key words: water transport, river fleet's infrastructure, competition, navigation, passenger stream, transportation, river port, river fleet, shipbuilding, transport.

© П. Борисенко

Надійшла до редакції 19.04.2012

УДК 3 39.9(495)

ДЕФОЛТ ГРЕЦІЇ: ПРИЧИНИ КРИЗИ І ЇЇ НАСЛІДКИ ДЛЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СПІВТОВАРИСТВА

МАРИНА ДЕЛІНІ,

кандидат економічних наук, доцент Донецького державного університету управління

ОЛЬГА КРИЦИНА,

Донецький державний університет управління

У статті розглянуто сучасний стан економіки Греції з урахуванням рівня її конкурентоспроможності, інвестиційного клімату, а також впливу міжнародних організацій і окремих країн на грецьку політику боротьби з кризою. Показано, що стрімке падіння показників розвитку країни (так само, як і інших країн Єврозони) зумовлено низькою ефективністю контрольних механізмів усередині самого ЄС. Визначено взаємозв'язок між усіма країнами Єврозони та країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону й Китаю, які також можуть постраждати внаслідок проблем регіонального дисбалансу ЄС.

Ключові слова: криза, дефолт, Греція, Європейський Союз, конкурентоспроможність, інвестиційна привабливість.

Постановка проблеми та стан її вивчення. Європейський Союз вважається унікальним інтеграційним об'єднанням, що за своєю потужністю, впливом та багатьма іншими показниками не поступається США. Проте, як зауважують фахівці, на відміну від Сполучених Штатів, ЄС не вистачає тієї цілісності, що набули США в процесі тривалого історичного розвитку. Відмінності в менталітеті населення країн-учасниць ЄС, неоднорідність їх економічного розвитку й малий досвід взаємовигідного співробітництва у сфері організаційної й управлінської інтеграції можуть спричинити додаткові кризові си-

туації, що стануть на заваді ефективному розвитку ЄС. Яскравим прикладом такої кризової ситуації стала загроза дефолту Греції у 2009 році, що породила перші сумніви в здатності ЄС запобігти внутрішньому дисбалансу й продовжити поступальний розвиток. Попри те, що ситуацію вдалося тоді стабілізувати, очевидними стали слабкі сторони ЄС, у тому числі проблема внутрішньої взаємозалежності країн-учасниць і необхідність пошуку можливих способів запобігання кризовим ситуаціям. Сьогодні, з огляду на вагомий роль Єврозони в системі загального розвитку країн ЄС, дефолт Греції, а також можливість

№ 3 (117) травень-червень 2012 р.