

СВІТОВА ЕКОНОМІКА ТА МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

УДК 339.92

МОЖЛИВОСТІ І ЗАГРОЗИ ВІД ЧЛЕНСТВА УКРАЇНИ В СОТ У ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ ПРОДУКЦІЄЮ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ ГАЛУЗЕЙ В УМОВАХ СПІВПРАЦІ З КРАЇНАМИ ЄС І МИТНОГО СОЮЗУ ЄВРАЗЕС

© 2014 КИЗИМ М. О., МАТЮШЕНКО І. Ю., ХАУСТОВА В. Є., КОЗИРЄВА О. В., КОСТЕНКО Д. М.,
МОІСЕЄНКО Ю. М., БУНТОВ І. Ю.

УДК 339.92

Кизим М. О., Матюшенко І. Ю., Хаустова В. Є., Козирєва О. В., Костенко Д. М., Моїсеєнко Ю. М., Бунтов І. Ю.
**Можливості і загрози від членства України в СОТ у зовнішній торгівлі продукцією високотехнологічних галузей
в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄвразЕС**

У статті розглядається проблема наслідків для України від її членства в Світовій організації торгівлі (СОТ) у зовнішній торгівлі продукцією високотехнологічних галузей економіки в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу (МС) Євразійського економічного співтовариства (ЄвразЕС). Доведено, що після вступу до СОТ для української продукції в цілому відбулось суттєве зниження тарифних ставок та лібералізація доступу на світові ринки, поряд із цим внутрішній ринок України став більш відкритим для імпортової продукції. Досліджено особливості та зміни на ринку високотехнологічної продукції після вступу України до СОТ. Проаналізовано динаміку об'ємів і питомої ваги світового експорту-імпорту високотехнологічної продукції, а також структуру світового експорту та імпорту високотехнологічної продукції, в тому числі за окремими країнами та угрупованнями. Зроблено висновок про слабку високотехнологічну складову українського експорту. Досліджено структуру експорту високотехнологічної продукції ЄС, МС і України. Доведено, що Україні для розвитку ринку високотехнологічної продукції необхідно розвивати зовнішню торгівлю з країнами ЄС, а також продовжувати співпрацю з країнами МС, зокрема Росією. Визначено, що найбільшу питому вагу в експорті високотехнологічної продукції України посідає продукція авіакосмічної галузі. Розглянуто перспективи розвитку виробництва цивільних літаків у світі і в Україні в сучасних умовах. Проаналізовано сильні та слабкі сторони авіабудівної промисловості, а також загрози і можливості для авіабудування України у зв'язку з впливом зовнішнього середовища. Доведено, що Україна не може самостійно зберегти національне авіабудування, тому необхідно розвивати співробітництво і тісну кооперацію як з підприємствами з Росії, так і з країнами Західної Європи. Запропоновано рекомендації щодо збереження виробничого потенціалу авіабудівної галузі України. Узагальнюючим висновком дослідження зроблено такий: незважаючи на світову фінансово-економічну кризу, з часу приєднання України до СОТ відбувається диверсифікація та зміна структури українського експорту, що не лише сприяє зниженню залежності національної економіки від окремих географічних ринків, а й зумовлює необхідність для українського уряду захищати інтереси національних виробників на нових ринках.

Ключові слова: високотехнологічна продукція, торгівля, СОТ, ЄС, Митний союз, авіакосмічна галузь

Рис.: 15. **Табл.:** 15. **Бібл.:** 29.

Кизим Микола Олександрович – доктор економічних наук, професор, директор, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Матюшенко Ігор Юрійович – кандидат технічних наук, професор, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Хаустова Вікторія Євгенівна – кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник, відділ інноваційного розвитку та конкурентоспроможності, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Email: x_river@mail.ru

Козирєва Олена Вадимівна – кандидат економічних наук, доцент, здобувач, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Костенко Дмитро Миколайович – аспірант, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Моїсеєнко Юрій Миколайович – здобувач, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Бунтов Іван Юрійович – здобувач, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

УДК 339.92

Кизим Н. А., Матюшенко И. Ю., Хаустова В. Е., Козырева О. В., Костенко Д. Н., Моисеенко Ю. Н., Бунтов И. Ю. Возможности и угрозы от членства Украины в ВТО во внешней торговле продукцией высокотехнологических отраслей в условиях сотрудничества со странами ЕС и Таможенного союза ЕвразЭС

В статье рассматривается проблема последствий для Украины от ее членства во Всемирной торговой организации (ВТО) во внешней тор-

UDC 339.92

Kyzym M. O., Matiushenko I. Yu., Khaustova V. Ye., Kozryrieva O. V., Kostenko D. M., Moiseienko Yu. M., Buntov I. Yu. Opportunities and threats of WTO membership of Ukraine in foreign trade of high-technology products under conditions of co-operation with EU countries and Customs Union of Belarus, Kazakhstan, and Russia

The article considers the problem of consequences of membership in the World Trade Organisation (WTO) for Ukraine in foreign trade of high-tech-

говле продукцией высокотехнологических отраслей экономики в условиях сотрудничества со странами ЕС и Таможенного союза (ТС) Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). Доказано, что после вступления в ВТО для украинской продукции в целом имели место существенное снижение тарифных ставок и либерализация доступа на мировые рынки, наряду с этим внутренний рынок Украины стал более открытым для импортной продукции. Исследованы особенности и изменения на рынке высокотехнологической продукции после вступления Украины в ВТО. Проанализированы динамика объемов и удельного веса мирового экспорта-импорта высокотехнологической продукции, а также структура мирового экспорта и импорта высокотехнологической продукции, в том числе по отдельным странам и группировкам. Сделан вывод о слабой высокотехнологической составляющей украинского экспорта. Исследована структура экспорта высокотехнологической продукции ЕС, ТС и Украины. Доказано, что Украине для развития рынка высокотехнологической продукции необходимо развивать внешнюю торговлю со странами ЕС, а также продолжать сотрудничество со странами ТС, в частности, с Россией. Определено, что наибольший удельный вес в экспорте высокотехнологической продукции Украины занимает продукция авиакосмической отрасли. Рассмотрены перспективы развития производства гражданских самолетов в мире и в Украине в современных условиях. Проанализированы сильные и слабые стороны авиастроительной промышленности, а также угрозы и возможности для авиастроения Украины в связи с влиянием внешней среды. Доказано, что Украина не может самостоятельно сохранить национальное авиастроение, поэтому необходимо развивать сотрудничество и тесную кооперацию как с предприятиями России, так и со странами Западной Европы. Предложены рекомендации по сохранению производственного потенциала авиастроительной отрасли Украины. Итоговый вывод исследования следующий: несмотря на мировой финансово-экономический кризис, со времени присоединения Украины к ВТО происходит диверсификация и изменение структуры украинского экспорта, что не только способствует снижению зависимости национальной экономики от отдельных географических рынков, но и предопределяет необходимость для украинского правительства защищать интересы национальных производителей на новых рынках.

Ключевые слова: высокотехнологическая продукция, торговля, ВТО, ЕС, Таможенный союз, авиакосмическая отрасль

Рис.: 15. **Табл.:** 15. **Библ.:** 29.

Кизим Николай Александрович – доктор экономических наук, профессор, директор, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Матюшенко Игорь Юрьевич – кандидат технических наук, профессор, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Хаустова Виктория Евгеньевна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник, отдел инновационного развития и конкурентоспособности, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Email: x_river@mail.ru

Козырева Елена Вадимовна – кандидат экономических наук, доцент, соискатель, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Костенко Дмитрий Николаевич – аспирант, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Моисеенко Юрий Николаевич – соискатель, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

Бунтов Иван Юрьевич – соискатель, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 эт., Харьков, 61022, Украина)

nology products under conditions of co-operation with EU countries and the Customs Union of Belarus, Kazakhstan and Russia (CU). The article shows that after Ukraine joined WTO there were some rather significant reductions of tariff rates for Ukrainian products and liberalisation of access to the world markets, at the same time the internal Ukrainian market became more open for imported products. The article studies specific features and changes in the high-technology products market after Ukraine joined WTO. It analyses dynamics of volumes and specific weight of the world export-import of high-technology products and the structure of the world export and import of high technology products, including by individual countries and groups. The article makes a conclusion about a weak high-technology component of the Ukrainian export. It studies the structure of export of high-technology products of EU, CU and Ukraine. It shows that in order to develop the high-technology products market Ukraine needs to develop foreign trade with EU countries and also to continue co-operation with CU countries, in particular, with Russia. The article shows that the aerospace industry products takes the biggest specific weight in the export of high-technology products of Ukraine. It considers prospects of development of civil aircraft production in the world and Ukraine under the modern conditions. It analyses strengths and weaknesses of the aircraft construction industry and also threats and opportunities for aircraft construction of Ukraine due to external environment influence. The article shows that Ukraine cannot keep national aircraft building on its own, that is why it is necessary to develop close co-operation both with Russian enterprises and with the countries of the Western Europe. It offers recommendations on preservation of production potential of the aircraft construction industry of Ukraine. The final conclusion of the study is the following: despite the world financial and economic crisis, diversification and change of the Ukrainian export structure is going on since Ukraine joined WTO, which not only facilitates reduction of dependence of the national economy on individual geographical markets, but also predetermines the necessity to protect interests of the national producers by the Ukrainian government in new markets.

Key words: high-technology products, trade, WTO, EU, Customs Union of Belarus, Kazakhstan and Russia, aerospace industry

Pic.: 15. **Tabl.:** 15. **Bibl.:** 29.

Kyzym Mykola O. – Doctor of Science (Economics), Professor, Director, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Matiushenko Ihor Yu. – Candidate of Sciences (Engineering), Professor, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Khaustova Viktoriia Ye. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Senior Research Fellow, Department of Innovative Development and Competitiveness, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Email: x_river@mail.ru

Kozyrieva Olena V. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Kostenko Dmytro M. – Postgraduate Student, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Moiseienko Yurii M. – Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Buntov Ivan Yu. – Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Виробництво й експорт високотехнологічної продукції, яка виробляється будь-якою країною, стали сьогодні віддзеркаленням обраної моделі економічного зростання, індикатором ефективності інноваційної діяльності, досягнутого рівня технологічності промисловості та результативності витрат держави і бізнесу на розвиток інновацій в країні. Усі країни світу, які володіють виробництвами, здатними створювати високотехнологічну продукцію, намагаються захищати, стимулювати і підтримувати власного виробника, зокрема тарифними і нетарифними заходами регулювання зовнішньої торгівлі. В умовах вибору Україною шляхів інтеграції до світогосподарської системи, членства на протязі п'яти років (з травня 2008 р.) у Світовій організації торгівлі (СОТ) і поглибленої інтеграції до таких регіональних економічних об'єднань як Європейський Союз (ЄС) або Митний союз Росії, Білорусі і Казахстану (МС) вкрай актуальним постає питання оцінки можливостей і загроз для високотехнологічних галузей промисловості, які визначають місце країни в економіці майбутнього.

Зазначена проблема вивчалася низкою українських вчених і фахівців-практиків таких як: В. М. Геєць, В. О. Точилін, В. Р. Сіденко, О. Б. Саліхова, В. П. Солов'єв, А. Є. Никифоров, Т. В. Бова, В. Т. П'ятницький, І. В. Бураковський, С. Козь'яков, А. Гончарук, Н. Ничай та багатьма іншими [1–17]. В той же час, вказана проблема потребує постійної уваги і визначення сучасних тенденцій, що склалися протягом п'яти років членства України в СОТ.

Після вступу до СОТ для української продукції в цілому відбулось суттєве зниження тарифних ставок та лібералізація доступу на світові ринки, поряд з цим внутрішній ринок України став більш відкритим для імпортової продукції (табл. 1) [4; 20].

Україна ще до офіційного приєднання до СОТ (наприкінці 2003 р.) з метою прискорення переговорного процесу взяла зобов'язання щодо приєднання до 16 секторальних угод та ініціатив, які передбачали введення нульових ставок імпортного мита на понад третину тарифних ліній промислової продукції (які складають основну частку імпорту), зокрема за всіма основними групами високотехнологічних товарів, які згідно з міжнародною класифікацією визначають рівень технологічного розвитку будь-якої держави (5 груп за класифікацією ОЕСР).

Так, нульове імпортне мито введено в Україні з 2004 р. на інформаційні технології та фармацевтичні

препарати, з 2006 р. – на наукове і медичне обладнання; з 2010 р. – на цивільну авіацію. Цей крок значно полегшив доступ на український ринок продукції так званого критичного імпорту з провідних країн світу і створив суттєві труднощі для українських виробників аналогічної високотехнологічної продукції, яка має відносно низький рівень конкурентоспроможності і на зовнішньому, і на внутрішньому ринку.

Як наслідок, Україна в середині вересня 2012 р. офіційного звернулася до Генеральної Ради СОТ щодо готовності України розпочати переговори про підвищення зв'язаних за зобов'язаннями СОТ імпортних тарифів на 371 товарну лінію (а усіх тарифних ліній в українській товарній номенклатурі приблизно 11600), з яких 147 позицій – промислові товари, 224 – сільськогосподарські товари.

Сьогодні для ринку високотехнологічної продукції після вступу України до СОТ характерні такі особливості.

Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) на базі Міжнародної стандартної торговельної класифікації (МСТК) [18] до високотехнологічних галузей відносить, в узагальненому вигляді, наступні: авіакосмічну; фармацевтичну; конторського обладнання; телекомунікаційного обладнання та приладобудування. Але для більш детального вивчення світового ринку високотехнологічної продукції необхідно виділити в цих п'яти галузях товарні групи, які слід відносити до високотехнологічних. Було прийнято за доцільне – обмежитися тризначним рівнем товарних підгруп МСТК [18 – 19].

У табл. 2 наведено класифікацію високотехнологічних галузей і товарів за МСТК, на базі якої проведено дослідження.

Як видно з табл. 2, кожна з п'яти галузей економіки, що були виділені як високотехнологічні, включає в себе декілька підгруп товарів. Визначивши групи товарів високотехнологічних галузей, можна провести аналіз структури світового ринку високотехнологічної продукції.

На рис. 1 і рис. 2 наведена динаміка об'ємів і питомої ваги світового експорту-імпорту високотехнологічної продукції відповідно. Зважаючи на зменшення в період з 2007 р. по 2012 р. об'ємів експорту та імпорту високотехнологічних товарів, спостерігається зниження частки високотехнологічної продукції в загальносвітовому експорті та в імпорті.

Таблиця 1

Значення середньозважених та середньоарифметичних тарифних ставок в Україні до і після вступу до СОТ за основними видами продукції

Показники	Середньозважена тарифна ставка			Середньоарифметична тарифна ставка		
	Попередня діюча до вступу в СОТ, %	Після вступу до СОТ, %	Відхилення, в. п. +,-	Попередня діюча до вступу в СОТ, %	Після вступу до СОТ, %	Відхилення, в. п. +,-
Усього по всій номенклатурі продукції	7,02	5,09	-1,93	6,51	6,28	-0,23
По продукції сільського господарства	18,19	10,00	-8,19	13,84	11,16	-2,68
По продукції промисловості	6,11	4,77	-1,34	4,40	4,85	+0,45

Складено за [4; 20]

Класифікація високотехнологічних галузей і товарів за МСТК

Галузь	Код	Назва товару
Авіакосмічна Фармацевтична	792	Літаки та допоміжне обладнання, космічні кораблі та ракетоносії, запчастини
	714	Двигуни неелектричні (реактивні, газові турбіни тощо)
	54	Лікарняна та фармацевтична продукція:
	541	– медична і фармацевтична продукція, різні від медикаментів
	542	– медикаменти (які включають ветеринарні медикаменти)
Канторське обладнання	75	<i>Офісні машини і автоматичні машини обробки даних:</i>
		751 – Офісна техніка
		752 – ЕОМ для обробки даних
		759 – деталі і аксесуари (некришки корпусу, пакувальний ящик і т.д.) для машин 751 і 752
Комунікаційне обладнання	76	<i>Телекомунікації, звуковий запис і обладнання для репродукування:</i>
		761 – Телевізори
		762 – Радіоприймачі
		763 – Пристрої для звукозапису та відтворення, пристрої для відеозапису
		764 – Обладнання для телекомунікацій, запчастини, аксесуари до 76
Приладобудування	774	Електромедична і радіологічна апаратура
	776	Термоіонні прилади, мікросхеми, транзистори, катоди, діоди тощо
	87	<i>Професійні, наукові інструменти і апаратура:</i>
		871 – оптичні інструменти і апаратура
		872 – інструменти і побутові прилади для медичних і ветеринарних наук
		873 – вимірювачі та лічильники
		874 – інструменти, апарати для вимірювань, перевірки, аналізування та контролю
	88	<i>Апаратура для фотографування, обладнання, оптичні товари, запчастини:</i>
		881 – фотографічна апаратура та техніка
		882 – фотографічна і кінематографічна апаратура
		883 – кінематографічна плівка, експонована і проявлена
		884 – оптичні товари
		885 – години, наручні годинники

Таблиця складена авторами за матеріалами: [18 – 20].

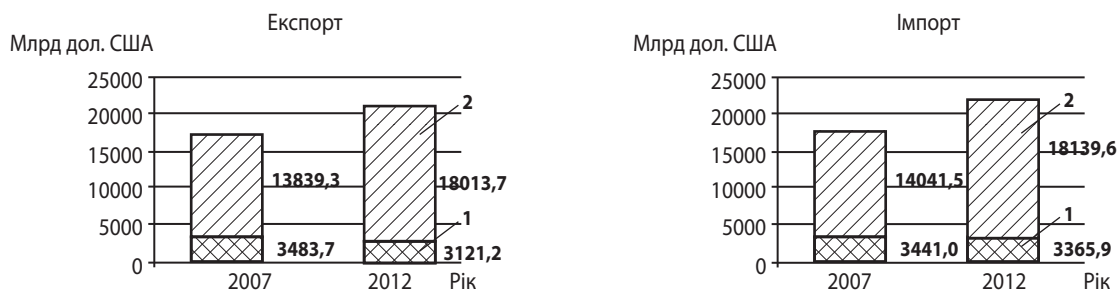


Рис. 1. Динаміка об'ємів світового експорту-імпорту високотехнологічної продукції:

1 – експорт-імпорт високотехнологічної продукції; 2 – загальний експорт-імпорт продукції

Складено за [24; 29].

На рис. 3 наведено структуру світового експорту високотехнологічної продукції в 2012 р. порівняно з 2007 р., а на рис. 4 – структуру світового імпорту високотехнологічної продукції в 2012р. порівняно з 2007 р.

Структура світового експорту високотехнологічної продукції в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином (рис. 3): частка авіакосмічної галузі зростає на 0,8 % з 7,6 % в 2007 р. до 8,4 % в 2012 р.; частка фармацевтичної

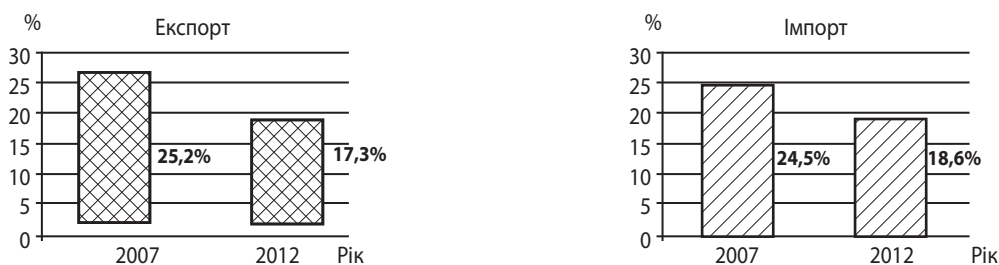


Рис. 2. Динаміка питомої ваги високотехнологічної продукції в загальносвітовому експорті-імпорті

Складено за [24, 29].

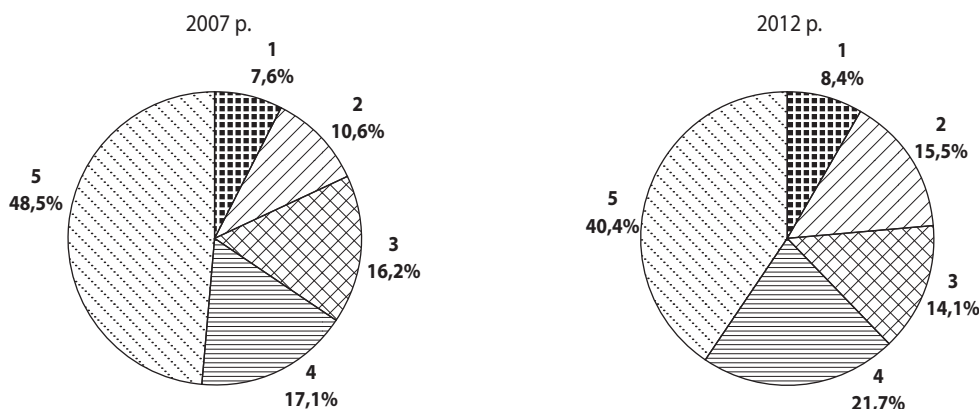


Рис. 3. Структура світового експорту високотехнологічної продукції:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування

Складено за [24, 29].

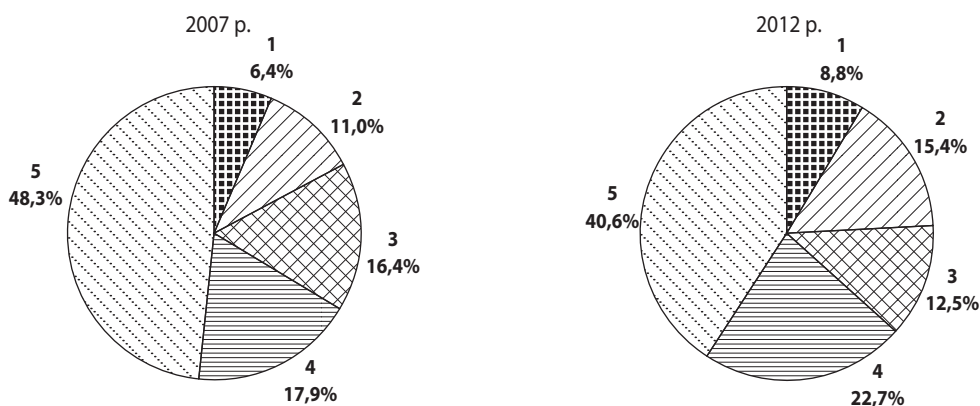


Рис. 4. Структура світового імпорту високотехнологічної продукції:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування

Складено за [24, 29].

галузі збільшилася на 4,9 % з 10,6 % в 2007 р. до 15,5 % в 2012 р.; частка конторського обладнання зменшилася на 2,1 % з 16,2 % в 2007 р. до 14,1 % в 2012 р.; частка комунікаційного обладнання збільшилася на 4,6 % з 17,1 % в 2007 р. до 21,7 % в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі зменшилася на 8,1 % з 48,5 % в 2007 р. до 40,4 % в 2012 р.

Структура світового імпорту високотехнологічної продукції в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином (рис. 4): частка авіакосмічної галузі зросла на 2,4 % з 6,4 % в 2007 р. до 8,8 % в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі збільшилася на 4,4 % з 11,0 % в 2007 р. до 15,4 % в 2012 р.; частка конторського обладнання зменшилася на 3,9 % з 16,4 % в 2007 р. до 12,5 % в 2012 р.; частка комуніка-

ційного обладнання збільшилася на 4,8 % з 17,9 % в 2007р. до 22,7 % в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі зменшилася на 7,7 % з 48,3 % в 2007 р. до 40,6 % в 2012 р.

Таким чином, у світовому експорті високотехнологічної продукції в 2012 р. порівняно з 2007 р. помітно зросла частка фармацевтичної продукції, збільшення складало 4,9 %, а частка приладобудівної галузі зменшилася на 8,1 %. У світовому імпорті високотехнологічної продукції в 2012 р. порівняно з 2007 р. помітно зросла частка комунікаційного обладнання, збільшення складало 4,8 %, а зменшилася частка приладобудівної галузі на 7,7 %.

В 2012 р. у структурі світового експорту та імпорту високотехнологічної продукції найбільшу питому вагу за-

ймала продукція приладобудівної галузі – 40,4 % та 40,6 % відповідно, найменшу – товари авіакосмічної галузі – 8,4% та 8,8 % відповідно.

У світовому експорті високотехнологічної продукції в 2012 р. порівняно з 2007 р. помітно зросла частка фармацевтичної продукції, а зменшилася частка приладобудівної галузі, в імпорті зросла частка комунікаційного обладнання, а зменшилася також частка приладобудівної галузі.

В табл. 3 і табл. 4 наведені обсяги і частка експорту-імпорту високотехнологічної продукції за окремими країнами та угрупованнями.

Частка країн ЄС в загальносвітовому експорті високотехнологічної продукції в 2012 р. складала 13,75 %, а в імпорті – 12,27 %, частка країн МС в експорті складала 0,25 %, а в імпорті – 1,79 %, частка України в експорті складала 0,10 %, а в імпорті – 0,23 %.

Таблиця 3

Обсяги експорту-імпорту високотехнологічної продукції за окремими країнами та угрупованнями, млрд дол. США

Країна/ група країн	Рік					
	2007			2012		
	Експ	Імп	Сальдо	Експ	Імп	Сальдо
ЄС	351,8	391,8	-46,3	434,6	413,0	21,6
МС:	4,3	35,5	-31,2	8,0	60,1	-52,2
Росія	3,4	30,7	-26	6,5	52,3	-45,8
Білорусія	0,4	1,5	-1,1	0,7	5,4	-4,7
Казахстан	0,5	3,3	-2,8	0,8	2,5	-1,7
Україна	1,5	4,5	-3	3,2	7,9	-4,6
Світ	3483,7	3441	42,7	3161,2	3365,9	-204,7

Складено за [24; 29].

Таблиця 4

Частка окремих країн та угруповань в загальносвітовому експорті-імпорті високотехнологічної продукції, %

Країна/група країн	Рік			
	2007		2012	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
ЄС	10,1	11,4	13,75	12,27
МС:	0,12	1,03	0,25	1,79
Росія	0,1	0,89	0,21	1,55
Білорусія	0,01	0,05	0,02	0,16
Казахстан	0,01	0,09	0,02	0,07
Україна	0,04	0,13	0,10	0,23

Складено за [24; 29].

За показником частки високотехнологічних товарів у структурі експорту обробної промисловості (4,1%) Україна посідає 91 місце серед всіх країн світу, це свідчить про слабку високотехнологічну складову українського експорту.

На рис. 5 і рис. 6 наведена структура експорту та імпорту високотехнологічної продукції країн ЄС відповідно.

Структура експорту високотехнологічної продукції ЄС в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином: частка авіакосмічної галузі збільшилася на 6,8 % з 18,1 % в 2007 р. до 24,9 % в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі збільшилася на 3,7 % з 28,4 % в 2007 р. до 32,1 % в 2012 р.; частка конторського обладнання зменшилася на 4,6 % з 11,0 % в 2007 р. до 6,4 % в 2012 р.; частка комунікаційного обладнання знизилася на 3,7 % з 15,0 % в 2007 р. до 11,3 %

в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі зменшилася на 2,2 % з 27,5 % в 2007 р. до 25,3 % в 2012 р. (рис. 5).

Структура імпорту високотехнологічної продукції ЄС в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином: частка авіакосмічної галузі зросла на 4,8 % з 11,5 % в 2007 р. до 16,3 % в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі збільшилася на 5,2 % з 12,6 % в 2007 р. до 17,8 % в 2012 р.; частка конторського обладнання зменшилася на 8,1 % з 25,7 % в 2007 р. до 17,6 % в 2012 р.; частка комунікаційного обладнання зменшилася на 2,3 % з 26,8 % в 2007 р. до 24,3 % в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі збільшилася на 0,7 % з 23,3 % в 2007 р. до 24,0 % в 2012 р. (рис. 6).

Таким чином, в 2012 р. у структурі експорту високотехнологічної продукції ЄС найбільшу питому вагу займає продукція фармацевтичної галузі – 32,1 %, найменшу – конторське обладнання – 6,4 % (рис. 5). В структурі імпорту в 2012 р. найбільшу питому вагу займає комунікаційного обладнання – 24,3 %, найменшу товари авіакосмічної галузі – 16,3 % (рис. 6).

На рис. 7 і рис. 8 наведена структура експорту та імпорту високотехнологічної продукції країн МС відповідно.

Структура експорту високотехнологічної продукції МС в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином: частка авіакосмічної галузі зменшилася на 2,2 % з 36,3 % в 2007 р. до 34,1 % в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі збільшилася на 1,3 % з 9,0 % в 2007 р. до 10,3 % в 2012 р.; частка конторського обладнання збільшилася на 2,8 % з 4,3 % в 2007 р. до 7,1 % в 2012 р.; частка комунікаційного обладнання зросла на 5 % з 17,7 % в 2007 р. до 22,7 % в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі зменшилася на 6,9 % з 32,7 % в 2007 р. до 25,8 % в 2012 р. (рис. 7).

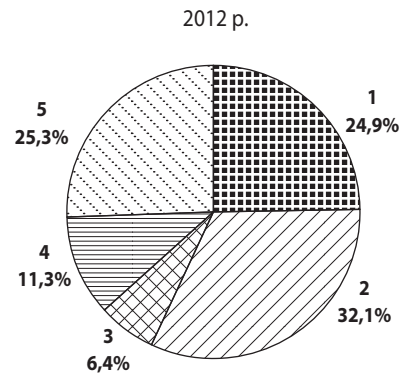
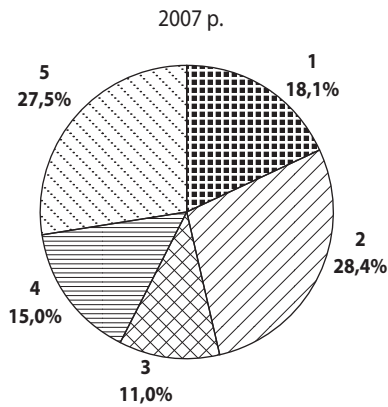


Рис. 5. Структура експорту високотехнологічної продукції ЄС:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування

Складено за [24; 29].

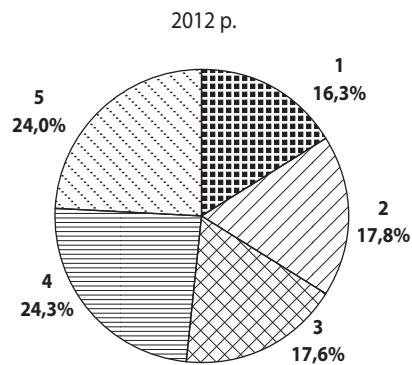
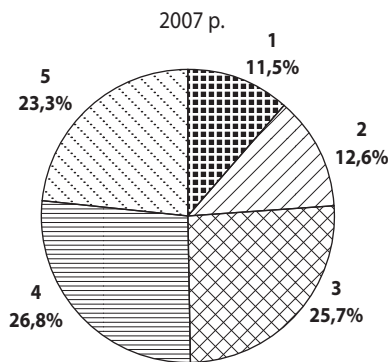


Рис. 6. Структура імпорту високотехнологічної продукції ЄС:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування

Складено за [24; 29].

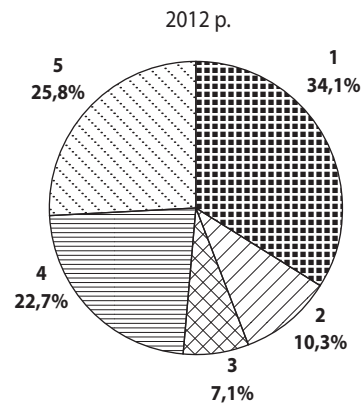
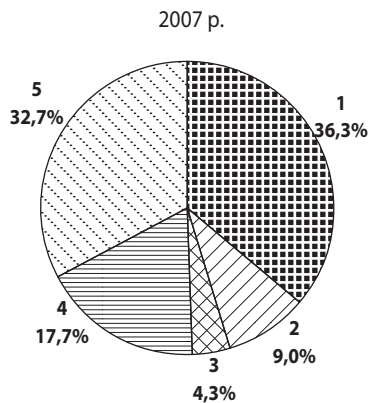


Рис. 7. Структура експорту високотехнологічної продукції МС: 1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування.

Складено за [24; 29].

Структура імпорту високотехнологічної продукції МС в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином: частка авіакосмічної галузі зростає на 5,9% з 2,8% в 2007 р. до 8,7% в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі збільшилася на 4% з 22,1% в 2007 р. до 26,1% в 2012 р.; частка конторського обладнання знизилася на 1,5% з 16,8% в 2007 р. до 15,3% в 2012 р.; частка комунікаційного обладнання зменшилася на 7% з 35,6% в 2007 р. до 28,6% в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі знизилася на 1,4% з 22,8% в 2007 р. до 21,4% в 2012 р. (рис. 8).

Таким чином, в 2012 р. у структурі експорту високотехнологічної продукції МС найбільшу питому вагу займає продукція авіакосмічної галузі – 34,1%, найменшу конторське обладнання – 7,1% (рис. 7). У структурі імпорту в 2012 р. найбільшу питому вагу займає комунікаційне обладнання – 28,6%, найменшу товари авіакосмічної галузі – 8,7% (рис. 8).

На рис. 9 і рис. 10 наведена структура експорту та імпорту високотехнологічної продукції України відповідно.

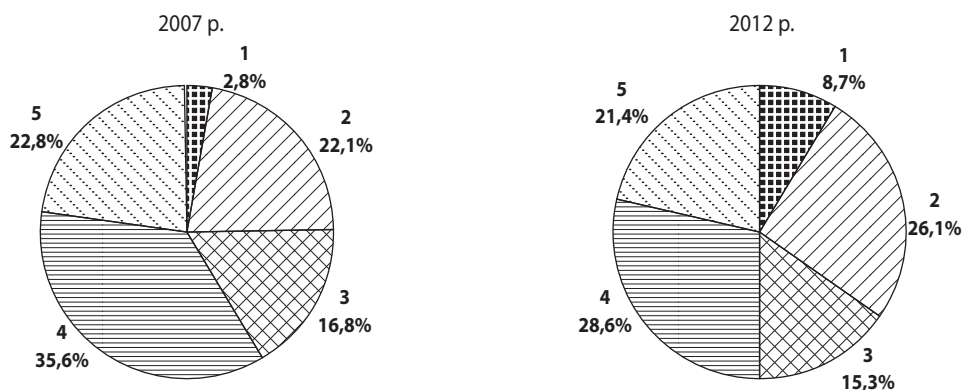


Рис. 8. Структура імпорту високотехнологічної продукції МС:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування
Складено за [24; 29].

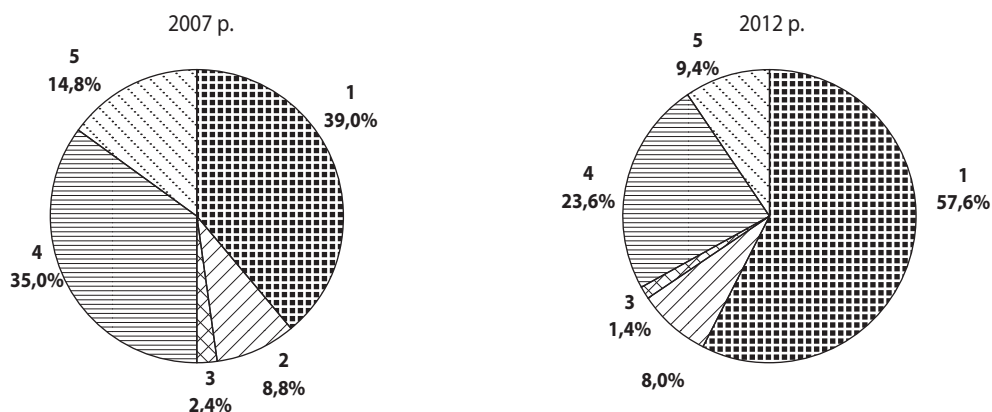


Рис. 9. Структура експорту високотехнологічної продукції України:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування
Складено за [24; 29].

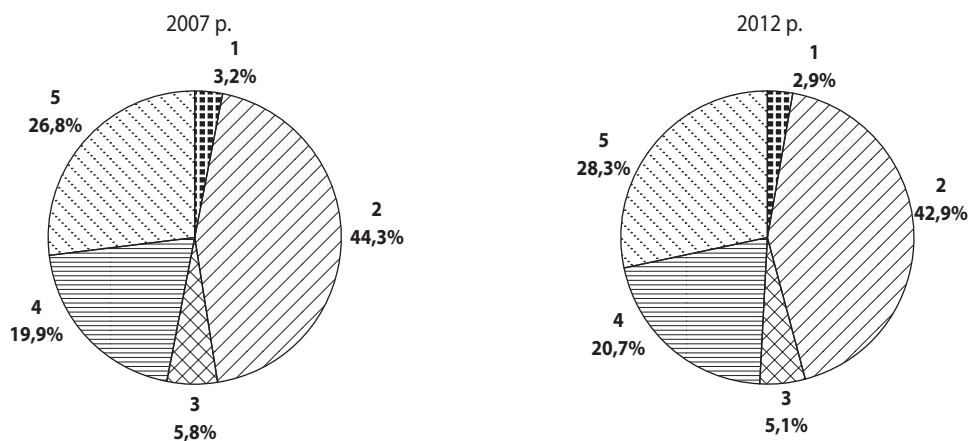


Рис. 10. Структура експорту високотехнологічної продукції України:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування
Складено за [24; 29].

Після вступу до СОТ структура експорту високотехнологічної продукції України в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином: частка авіакосмічної галузі збільшилася на 18,6 % з 39,0 % в 2007 р. до 57,6 % в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі зменшилася на 0,8 % з 8,8 % в 2007 р. до 8,0 % в 2012 р.; частка конторського обладнання зменшилася на 1,0 % з 2,4 % в 2007 р. до 1,4 % в 2012 р.; частка комунікаційного обладнання зменшилася на 11,4 % з 35,0 % в 2007 р. до 23,6 % в 2012 р.; частка продукції при-

ладобудівної галузі зменшилася на 5,4 % з 14,8 % в 2007 р. до 9,4 % в 2012 р. (рис. 9).

Після вступу до СОТ структура імпорту високотехнологічної продукції України в 2012 р. порівняно з 2007 р. змінилася наступним чином: частка авіакосмічної галузі зменшилася на 0,3 % з 3,2 % в 2007 р. до 2,9 % в 2012 р.; частка фармацевтичної галузі зменшилася на 1,4 % з 44,3 % в 2007 р. до 42,9 % в 2012 р.; частка конторського обладнання знизилася на 0,7 % з 5,8 % в 2007 р. до 5,1 % в 2012 р.;

частка комунікаційного обладнання збільшилася на 0,8 % з 19,9 % в 2007 р. до 20,7 % в 2012 р.; частка продукції приладобудівної галузі зросла на 1,5 % з 26,8 % в 2007 р. до 28,3 % в 2012 р. (рис. 10).

Таким чином, у 2012 р. після вступу до СОТ у структурі експорту високотехнологічної продукції України найбільшу питому вагу займає продукція авіакосмічної галузі – 57,6 %,

найменшу – конторське обладнання – 1,4 % (рис. 9). Після вступу до СОТ у структурі імпорту в 2012 р. найбільшу питому вагу займає продукція фармацевтичної галузі – 42,9 %, найменшу – товари авіакосмічної галузі – 2,9 % (рис. 10).

В табл. 5 наведено експорт високотехнологічної продукції України до окремих країн за галузями в 2012 р., млн дол. США.

Таблиця 5

Експорт високотехнологічної продукції України до окремих країн за галузями в 2012 р., млн дол. США

Країна	Галузі					Разом
	Авіакосмічна	Фармацевтична	Конторське обладнання	Комунікаційне обладнання	Приладобудування	
Австрія	12,9	0,05	16,6	10,5	1,39	41,44
Бельгія	0,001	0,5	0,09	11,5	0,82	12,91
Болгарія	0,052	0,3	0,3	0,3	0,3	1,25
Великобританія	12	0,1	0,3	10,3	2,68	25,38
Угорщина	0,029	7,5	2,7	360,3	13,34	383,87
Німеччина	130,5	12,1	1,2	4,2	10,3	158,30
Греція	0,009	-	0,03	0,0004	0,07	0,11
Данія	0,002	0,001	-	0,007	0,8	0,81
Ірландія	0,05	0,0006	0,02	-	0,0094	0,08
Іспанія	0,27	0,05	0,08	0,2	0,916	1,52
Італія	34,73	0,004	0,01	0,01	1,48	36,23
Кіпр	0,39	-	0,004	0,008	0,0942	0,50
Латвія	3,4	3,4	0,2	0,2	1,122	8,32
Литва	2,06	0,7	0,06	0,5	0,51	3,83
Люксембург	-	-	-	-	0,0002	0,0002
Мальта	-	-	0,005	-	0,0082	0,01
Нідерланди	0,013	5,8	17,9	5,9	1,572	31,19
Польща	9,5	1,4	1,2	0,7	11,8	24,60
Словаччина	0,14	1,7	0,03	0,05	0,511	2,43
Словенія	-	0,8	-	0,1	0,005	0,91
Португалія	1,72	-	0,04	0,04	0,0029	1,80
Румунія	0,072	0,05	0,08	0,08	2,667	2,95
Фінляндія		0,2	0,009	0,005	0,075	0,29
Франція	0,362	0,1	0,4	1,3	1,33	3,49
Чехія	0,288	0,4	0,7	0,7	1,15	3,24
Швеція	0,0004	-	0,02	0,04	0,308	0,37
Естонія	0,05	0,2	1,7	0,06	0,63	2,64
ЄС загалом	208,54	35,36	43,68	407,00	53,89	748,46
Росія	785,8	44,4	8,3	216,1	141,7	1196,30
Білорусія	10	29,4	0,97	8,5	9,4	58,27
Казахстан	10,7	28,4	2,8	7,8	21,42	71,12
МС загалом	806,5	102,2	12,07	232,4	172,52	1325,69
Інші	849,56	121,44	11,05	121,3	94,69	1198,05
Всі країни	1864,6	259,0	66,8	760,7	321,1	3272,2

Складено за [29].

В 2012 р. експорт України високотехнологічної продукції у вартісному вираженні до країн ЄС склав – 748,46 млн дол. США, а до країн МС – 1325,69 млн дол. США, таким чином *Україна експортувала в 2012 р. до країн МС високотехнологічної продукції на 577,23 млн дол. США більше, ніж до країн ЄС.* Найбільшими імпортерами української високотехнологічної продукції серед країн ЄС стали: Угорщина та Німеччина, а серед країн МС – Росія.

На рис. 11 і рис. 12 наведена структура експорту високотехнологічної продукції України до ЄС та МС за угрупованнями країн та за галузями в 2012 р. відповідно.

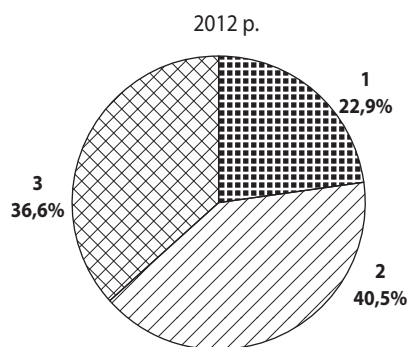


Рис. 11. Структура експорту високотехнологічної продукції України за угрупованнями країн в 2012 р.:
1 – ЄС; 2 – МС; 3 – Інші.

Складено за [23].

Після вступу до СОТ Україна в 2012 р. експортувала до країн МС 40,5% від загального експорту високотехнологічної продукції, до країн ЄС лише 22,9% і 36,6% до решти країн світу (рис. 11). Тобто Україна експортує до країн МС високотехнологічної продукції на 17,6% більше ніж до країн ЄС.

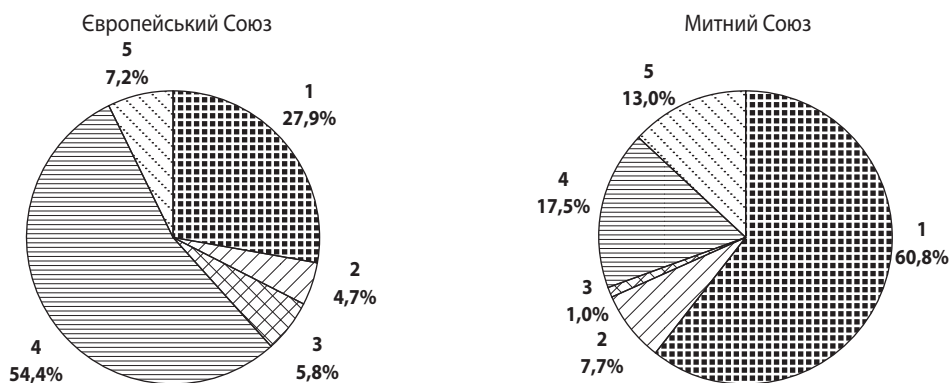


Рис. 12. Структура експорту високотехнологічної продукції України до ЄС та МС за галузями в 2012 р.:

1 – авіакосмічна; 2 – фармацевтична; 3 – конторське обладнання; 4 – комунікаційне обладнання; 5 – приладобудування

Складено за [23].

України (40,5% від загального експорту), тому з ними також необхідно продовжувати співпрацю.

Як видно з рис. 12, найбільшу питому вагу в експорті високотехнологічної продукції України займає продукція *авіакосмічної галузі* (в 2012 р. – 57,6%).

Розглянемо більш докладно *перспективи розвитку виробництва цивільних літаків у світі і в Україні* в сучасних умовах.

Таким чином після вступу до СОТ для України країни МС в 2012 р. були головними імпортерами української високотехнологічної продукції.

У 2012 р. питома вага експорту до країн ЄС у загальному експорті високотехнологічної продукції України складала: продукція авіакосмічної галузі – 27,9%; продукція фармацевтичної галузі – 4,7%; продукція галузі конторського обладнання – 5,8%; продукція галузі комунікаційного обладнання – 54,4%; продукція приладобудівної галузі – 7,2% (рис. 12).

У 2012 р. питома вага експорту до країн МС у загальному експорті високотехнологічної продукції України складала: продукція авіакосмічної галузі – 60,8%; продукція фармацевтичної галузі – 7,7%; продукція галузі конторського обладнання – 1,0%; продукція галузі комунікаційного обладнання – 17,5%; продукція приладобудівної галузі – 13,0% (рис. 12).

Таким чином, Україна в 2012 р. експортувала до країн МС 40,5% від загального експорту високотехнологічної продукції, до країн ЄС – лише 22,9% і 36,6% до решти країн світу. Найбільшу питому вагу в експорті високотехнологічної продукції України *до ЄС* займає продукція галузі *комунікаційного обладнання* – 54,4%, найменшу – продукція фармацевтичної галузі – 4,7%. Стосовно експорту *до МС*, то найбільшу питому вагу займає продукція *авіакосмічної галузі* – 60,8%, найменшу – продукція галузі конторського обладнання – 1,0%.

Тобто *Україні для розвитку ринку високотехнологічної продукції необхідно розвивати зовнішню торгівлю з країнами ЄС*, оскільки частка даних країн у світовому експорті та імпорті значно перевищує частку країн МС, що свідчить про більший розвиток високотехнологічного сектору країн ЄС. Водночас *країни МС, зокрема Росія, є найбільшими імпортерами високотехнологічної продукції*

У табл. 6 наведено прогноз середньорічних темпів приросту пасажирських авіаперевезень у регіонах світу в 2007–2026 рр.

На рис. 13 наведено динаміку відправлення (перевезення) пасажирів авіаційним транспортом в Україні в 2007 – 2012 рр.

Прогноз кон'юнктури ринку авіаперевезень на період 2007 – 2026 рр. фірмою Airbus Global Market Forecast є

Прогноз середньорічних темпів приросту пасажирських авіаперевезень у регіонах світу в 2007 – 2016 рр.
та прогноз до 2026 р., %

Регіон	2007–2016 рр.	2017–2026 рр.	2007–2026 рр.
КНР – Північна Америка	10,6	7,6	9,1
На внутрішніх лініях США	3,0	2,8	2,9
КНР – Європа	9,7	7,3	8,5
На внутрішніх лініях КНР	11,9	9,2	10,5
Азія – Північна Америка	6,1	4,7	5,4
Європа – Північна Америка	4,5	4,0	4,2
Європа – КНР	10,0	6,6	8,3
Північна Америка – Європа	3,5	4,8	4,2
Північна Америка – КНР	9,4	7,2	8,3
Азія – Європа	5,1	4,0	4,5
Північна Америка – Азія	4,7	4,7	4,7
Європа – Азія	5,6	4,3	5,0
Південна Америка – Європа	7,5	5,2	6,3
Індійський півострів– Північна Америка	6,1	4,5	5,3
Африка – Європа	7,1	4,3	5,7
Японія – Європа	4,7	4,3	4,5
Японія – Північна Америка	3,4	3,9	3,6
Північна Америка – Японія	4,1	3,7	3,9
Європа – Індійський півострів	9,3	7,0	8,2
Європа – Африка	5,3	4,2	4,7

Складено за [20].

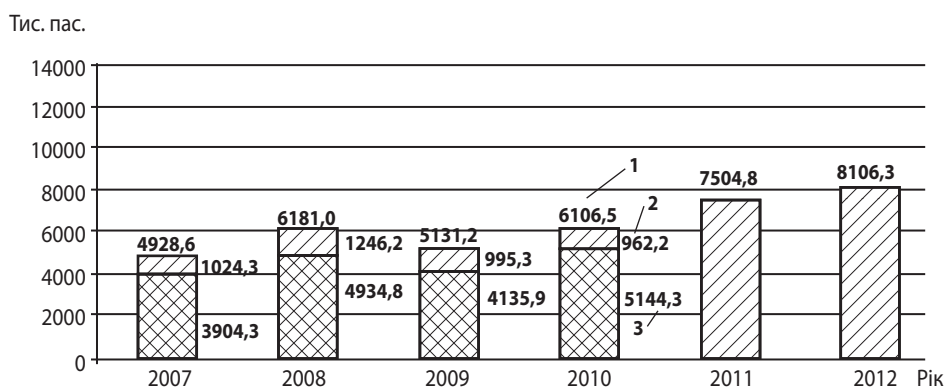


Рис. 13. Динаміка відправлення (перевезення) пасажирів авіаційним транспортом в Україні в 2007 – 2012 рр.:

1 – усього; 2 – внутрішні; 3 – міжнародні

Складено за [20].

позитивним: світова динаміка збільшення пасажирських перевезень у регіонах світу буде зростати більш швидкими темпами, аніж ВВП (середньорічний темп приросту пасажирських перевезень має скласти 4,9 %). У 2010 р. комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів, пасажиропотоки в яких зросли, в порівнянні з 2009 р., на 14,4 % і склали 10,2 млн пас. За підсумками 2010 р., вітчизняним авіакомпаніям вдалось подолати, як і в докризовому 2008 р., шестимільйонну позначку пасажирських авіапере-

везень (рис. 13) [20]. Темп зростання у 2010 р. у порівнянні з 2009 р. склав 19 %, у 2011 р. у порівнянні з 2010 р. – 23 %, у 2012 р. у порівнянні з 2011 р. – 8%.

У табл. 7 наведено характеристику стану світового парку літаків, у табл. 8 – структуру авіапарку регіональних літаків у Росії в 2011 р., а в табл. 9 – характеристику авіапарку провідних українських авіакомпаній у 2011 р. [20].

Унаслідок старіння парку літаків країн СНД зберігається попит на придбання недорогих літаків, до яких, в першу чергу, відносяться літаки українського виробництва.

Таблиця 7

Характеристика стану світового парку літаків

Країна	Кількість, од.	Середній вік, рік	Наявний ресурс
США	8074	13,3	
Російська Федерація	2190	20,9	вичерпано
Канада	851	16,7	
Німеччина	656	7,6	
Китай	600	7,0	
Україна	477	22,2	вичерпано
Нідерланди	204	9,0	
Швейцарія	194	6,5	
Казахстан	185	22,0	вичерпано

Складено за [20].

Таблиця 8

Структура авіапарку регіональних літаків у Росії в 2011 р.

Вітчизняного виробництва		Західного виробництва	
Тип літака	Кількість, од.	Тип літака	Кількість, од.
Ту-134	99	ATR-72-200	3
Ан-148	6	CRJ-100/200	28
Іл-114	2	SAAB 2000	5
Ан-26-100	28	DHC-8-300	1
Ан-24	101	ATR-42-320	12
Ан-140	4	EMB-120	5
Як-40	78	SAAB 340	5
Ан-38	3	Dash 8-100/200	2
Усього	321	Усього	61

Складено за [20].

Станом на 2011 р. авіапарк провідних українських авіакомпаній майже повністю складається з літаків закордонного виробництва. Середній вік літаків українського повітряного флоту становить близько 16 років. Склад авіапарку українських авіакомпаній свідчить про інтенсивне витиснення з боку закордонних конкурентів літаків вітчизняного виробництва з ринку національних та міжнародних авіаперевезень (табл. 9).

Відповідно до звіту компанії Embraer за перший квартал 2011 р. в Україну авіакомпанії «Дніпроавіа» було продано десять літаків EMB-190 jets, що підтверджує існування тенденції до втрати конкурентних позицій українського авіапрому навіть на внутрішньому ринку. Структура авіапарку регіональних літаків Росії на 80 % складається з повітряних суден вітчизняного виробництва, переважна більшість яких потребує модернізації або заміни на нові.

У табл. 10 наведено дані щодо поставок пасажирських літаків у регіони світу, за прогнозами компанії Airbus у період до 2026 рр., а у табл. 11 представлено оцінку поставок пасажирських літаків у парк російських авіакомпаній у період до 2020 р. [20].

На рис. 14 наведена динаміка закупівель літаків закордонного виробництва українськими авіаперевізниками в 2005 – 2010 рр.

Згідно з прогнозами компаній Airbus, Boeing, Bombardier, JADC, Embraer, очікується глобальний попит на 30 – 120 регіональні комерційні турбореактивні літаки. Основні тенденції розвитку ринку світового авіаційного флоту за прогнозом на період до 2026 рр. фірма Airbus оцінює таким чином (табл. 10):

- нові літаки будуть мати більш високу продуктивність, до 2027 р. перевозна потужність літака в середньому зросте на 40 % (прибуткова ставка на пасажиро-кілометр);
- географія постачань буде мати більш збалансовану структуру;
- найбільшим ринком нових літаків за обсягами й за місткістю ринку буде Азіатсько-Тихоокеанський регіон;
- через 20 років 82 % світового парку авіаційної техніки будуть становити нові літаки;
- прогнози відають перевагу реактивним літакам, при цьому простежується тенденція до збільшення виробництва реактивних регіональних літаків більшої місткості (75 – 90, 90 – 120 і більше місць);
- для задоволення попиту до 2027 р. необхідно буде виготовити 29538 нових літаків.

Ємність російського ринку регіональних літаків до 2020 р. становить близько 480 одиниць (табл. 11). За період 2005 – 2010 рр. українськими авіаперевізниками було придбано 106 літаків закордонного виробництва, з яких 80 % було поставлено в 2008 – 2011 рр. [20].

Конкурентоспроможність літака складається з оцінки його з позицій суб'єктів інфраструктури, експлуатантів та споживачів (рис. 15).

У табл. 12 наведено результати розрахунку інтегрального показника конкурентоспроможності 50-місних повітряних суден [20].

За загальною інтегральною оцінкою в класі 50-місних літаків Ан-24 (знятий з виробництва) посідає 5-е місце, Ан-74ТК – 8-е місце, а Ан-140 – передостаннє 10-е місце (табл. 12).

Порівняльна характеристика літака Ан-74ТК з літаками інших конкурентів свідчить про такі його позиції:

До недоліків слід віднести:

- за питомою вагою вартості літака на одного пасажера – 5-е місце;
- за паливною ефективністю (у розрахунку кількості палива на одного пасажера) – 10-е місце;
- за кількістю авіапригод на один мільйон рейсів – 4-е місце;
- за необхідною довжиною злітно-посадкової смуги – 1-е місце;
- за максимальною злітною масою – 1-е місце;
- за вартістю перельоту одного пасажера на 1 кілометр – 3-е місце;
- за комфортом пасажирів (у розрахунку простору салону на одного пасажера) – 11-е місце.

До переваг слід віднести:

- за пасажироміщенням – 3-е місце (перевага);
- за крейсерською швидкістю літака – 3-е місце (перевага).

Авіапарк провідних українських авіакомпаній у 2011 р.

Компанія	Тип літака	Кількість, од	Середній вік, рік
1. Aerosvit Airlines	Airbus A320, Boeing 737, Boeing 767, Antonov Ан-148	24	18,8
2. Bukovyna Aviation Enterprise	McDonnell Douglas MD-80/90	6	19,2
3. Dniproavia	Boeing 737, Boeing 767, Embraer 135/145	26	12,3
4. Donbassaero	Airbus A320, Airbus A321	9	15,5
5. ISD Avia	Canadair Regional Jet	3	3,8
6. Khors Air	Airbus A320, McDonnell Douglas MD-80/90	24	20,9
7. MRK	Saab 340	2	23,7
8. Sahand Airlines	McDonnell Douglas MD-80/90	2	16,4
9. South Airlines	Saab 340	2	20,7
10. Ukraine Government	Airbus A319	1	3,8
11. Ukraine International Airlines	Boeing 737, Boeing 737 Next Gen	19	14,8
12. UM Air	Airbus A320, Boeing 737, BAe 146 / Avro RJ, McDonnell Douglas MD-80/90	3	23,4
13. UT Air Ukraine	ATR 42/72, Boeing 737	4	16,7
14. Wind Rose Aviation	Airbus 321, Embraer 190/195, McDonnell Douglas MD-80/90	6	11,8
15. Wizzair Ukraine	Airbus A320	2	3
Разом		133	16,2

Складено за [20].

Таблиця 10

Поставки пасажирських літаків у регіони світу, за прогнозами компанії Airbus у період до 2026 рр.

Кількість місць у літаках	Регіони світу							Усього
	Африка	Тихоокеанський регіон	СНГ	Європа	Латинська Америка та Кариби	Близький Схід	Північна Америка	
50 – місце	80	352	78	590	183	19	1 264	2 566
70/85 – місце	168	461	298	873	164	43	1 580	3 587
100 – місце	174	219	85	617	237	63	976	2 371
125/210 – місце	473	4 152	455	3 568	975	392	4 234	14 249
Малі з 2-ма проходами	153	1 368	78	929	196	410	733	3 867
Середні з 2-ма проходами	53	781	27	341	24	162	227	1 615
Великі	27	711	11	274	16	157	87	1 283
Усього:	1128	8044	1032	7192	1795	1246	9101	29 538

Складено за [20].

Порівняльна характеристика літака Ан-140 з літаками інших конкурентів свідчить про такі його позиції:

1) До недоліків слід віднести:

- за паливною ефективністю (у розрахунку кількості палива на одного пасажера) – 7-е місце;
- за кількістю авіапригод на один мільйон рейсів – 1-е місце;
- за необхідною довжиною злітно-посадкової смуги – 5-е місце;
- за максимальною злітною масою – 7-е місце;

- за вартістю перельоту одного пасажера на 1 кілометр – 6-е місце;

- за крейсерською швидкістю літака – 5-е місце.

2) До переваг слід віднести:

- за питомою вагою вартості літака на одного пасажера – 8-е місце;
- за пасажироміщенням – 3-е місце.

У табл. 13 наведено дані щодо випуску регіональних літаків на підприємствах-виробниках України в 2003 – 2011 рр., а в табл. 14 – основні фінансово-економічні показ-

Таблиця 11

Оцінка поставок пасажирських літаків у парк російських авіакомпаній у період до 2020 р

Пасажиromісткість повітряного судна, місць	Кількість повітряних суден, од.
Більше 350	71 – 90
280 – 350	73 – 97
220 – 280	0 – 0
170 – 220	119 – 165
140 – 170	167 – 224
110 – 140	110 – 158
85 – 110	145 – 176
Усього магістральних	685 – 910
60 – 85 з ТРДД	100-110
60 – 85 з ТГД	35 – 45
40 – 60 з ТРДД	49 – 55
40 – 60 з ТГД	68 – 77
20 – 40 з ТРДД	16 – 27
20 – 40 з ТГД	54 – 68
Усього регіональних	322 – 382
Разом	1007 – 1292

Складено за [20].

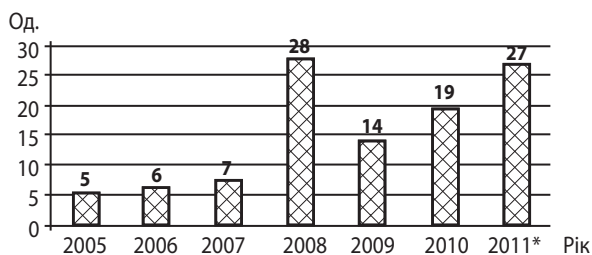


Рис. 14. Динаміка закупівель літаків закордонного виробництва українськими авіаперевізниками в 2005 – 2010 рр.

Складено за [20].

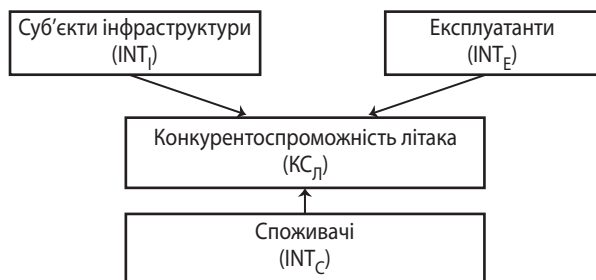


Рис. 15. Схема оцінки конкурентоспроможності літака

ники діяльності провідних виробників комерційних літаків у світі та Україні в 2010 р.

У порівнянні з основними конкурентами Embraer та Bombardier харківське підприємство ХДАВП виробляє майже в 100 разів менше літаків, що значно зменшує рівень присутності та його конкурентоспроможність на світовому ринку. Порівняння обсягу продажів регіональних літаків ХДАВП з конкурентами вказує на істотне його відставання від лідерів за основними фінансово-економічними показниками (табл. 14).

У табл. 15 наведено аналіз сильних і слабких сторін авіабудівної промисловості (на рівні підприємства ХДАВП), а також загроз і можливостей для авіабудування України у зв'язку із впливом зовнішнього середовища – інтеграційними процесами з ЄС і Митним союзом ЄврАзЕС.

Світовий ринок регіональних літаків має тенденцію до зростання, але надзвичайно велика конкуренція потребує виваженої державної політики та підтримки галузі. Відсутність виваженої державної стратегії розвитку галузі, суттєвої її підтримки та недостатній контроль за поточною діяльністю українських авіабудівних підприємств призвели до втрати ним конкурентоспроможності, набуття стану «понадкритичної неплатоспроможності» та втрати на цей час перспективи розвитку. Без цілеспрямованої державної політики та підтримки авіабудівна галузь не має перспективи сама вийти з кризи та знайти внутрішні можливості для розвитку.

У зв'язку з тим, що Україна не може самостійно зберегти національне авіабудування, необхідно розвивати співробітництво і тісну кооперація як з підприємствами з Росії, так і з країнами Західної Європи.

Для збереження виробничого потенціалу авіабудівної галузі України доцільно:

- створити транснаціональну вертикально та горизонтально інтегровану компанію на базі попередньо приватизованих АНТК ім. О. К. Антонова та КіДАЗ «Авіант» разом з російською «Об'єднаною авіаційною корпорацією» з проектування та серійного виробництва пасажирських і транспортних літаків вітчизняної розробки;
- створити спільне підприємство на базі попередньо приватизованого авіабудівного підприємства (наприклад ХДАВП) разом із закордонними авіабудівними компаніями, у тому числі з країнами ЄС з виготовлення вузлів, агрегатів та інших комплектуючих виробів для літаків закордонного виробництва.

Для успішної реалізації наведених вище пропозицій органам державного управління, яким підпорядковано підприємство, доцільно зробити наступне:

- здійснити фінансове оздоровлення підприємства;
- провести реструктуризацію виробництва з метою скорочення надлишкових потужностей.
- розробити комплекс заходів з реалізації наведених вище пропозицій і здійснити їх.

Певна перспектива для розвитку українського авіакосмічного комплексу може відкритися у зв'язку з попередніми домовленостями від 17.12.2013 р., досягнутими після зустрічі в Москві Президентів України і Росії.

У напрямку співпраці українського і російського авіапромів (частка співпраці з російським авіапром

Таблиця 12

Розрахунок інтегрального показника конкурентоспроможності 50-місних повітряних суден

Назва	КСЛ	Ранг	складові конкурентоспроможності літака					
			INTC	Ранг	INTI	Ранг	INTE	Ранг
Ан-140-100	0,429	10	0,328	9	0,590	6	0,377	11
Ан-24РВ	0,511	5	0,398	6	0,578	7	0,684	2
Ан-74ТК-100/-200	0,461	8	0,235	10	0,102	11	0,635	4
Ил-114-100	0,688	1	0,406	5	0,655	3	0,862	1
АТР-42-500	0,478	6	0,397	7	0,653	4	0,677	3
Saab 2000	0,470	7	0,506	2	0,615	5	0,515	7
CRJ 200	0,568	2	0,498	3	0,367	10	0,484	8
Dash 8-300В	0,430	9	0,379	8	0,680	2	0,481	9
F-50	0,529	3	0,616	1	0,739	1	0,615	5
ERJ-145(EMB-145)	0,520	4	0,482	4	0,488	9	0,462	10
МА-60	0,404	11	0,229	11	0,506	8	0,529	6

Складено за [20]

Таблиця 13

Випуск регіональних літаків на підприємствах-виробниках України в 2003–2011 рр.

Рік	ХДАВП	КіДАЗ «Авіант»	АНТК ім. Антонова	усього	з них пасажирські
2003	3 – Ан-140, 1 – Ан-74ТК-100	-	-	4	4
2004	2 – Ан-140-100	-	1 – Ан-148-100 (дослідний)	3	3
2005	1 – Ан-74Т-200А, 2 – Ан-140-100	2 – Ан-32П	1 – Ан-148-100 (дослідний)	6	4
2006	-	2 – Ан-32Б	-	2	0
2007	-	1 – Ан-32П	-	1	0
2008	-	3 – Ан-32П	-	3	0
2009	3 – Ан-74Т-200А	1 – Ан-148	-	4	4
2010	-	-	4 – Ан-148; 2 – Ан-32	6	4
2011	1 – Ан-74ТК-300	-	1 – Ан-148; 2 – Ан-32	4	1

Складено за [20].

Таблиця 14

Основні фінансово-економічні показники діяльності провідних виробників комерційних літаків у світі та Україні в 2010 р.

Компанія (країна) Відділення	Загальний обсяг продаж, млн дол.	Операційний прибуток, млн дол.	Активи, млн дол.	Загальна чисельність персоналу, осіб
1	2	3	4	5
Boeing (USA)	64 306	4 971	33 170	160 500
регіональні літаки	31 834	3 006	н/д	н/д
EADS (Netherlands) (без ATR)	60 608	1 572	52 216	121 691
регіональні літаки	36 659	350	н/д	н/д
General Dynamics (USA)	32 466	3 945	21 368	90 000
регіональні літаки	5 299	860	н/д	н/д
Bombardier (Canada)	17 712	1 050	10 827	65 200
регіональні літаки	8 614	448	н/д	н/д
Textron (USA)	10 525	416	12 625	32 000
регіональні літаки	2 563	-29	н/д	н/д

1	2	3	4	5
Dassault Aviation (France)	5 547	783	6 185	11 551
регіональні літаки	4 276	н/д	н/д	н/д
Embraer (Brazil)	5 364	392	6 002	18 884
регіональні літаки	2 889	241	н/д	н/д
Hawker Beechcraft (USA)	2 805	-174	2 279	6 800
ATR (France-Italy, EADS)	1 350	н/д	н/д	н/д
ХДАВП (Україна)	20	-30	272	4 724

Складено за [20].

Таблиця 15

Аналіз сильних і слабких сторін авіабудівної промисловості (на рівні підприємства), а також загроз і можливостей для авіабудування України у зв'язку із впливом зовнішнього середовища

Сильні сторони	Слабкі сторони
1	2
I. Рівень підприємства	
<i>1. Продукція</i>	
Висока конкурентоспроможність за наступними показниками: <ul style="list-style-type: none"> крейсерська швидкість; пасажироміщення. 	Низька конкурентоздатність за наступними показниками: <ul style="list-style-type: none"> велика вартість перельоту пасажирів на 1 км; велика злітна маса літака; велика вартість літака на одного пасажирів; невисока надійність літака; необхідна довга злітно-посадкова смуга; низька комфортність пасажирів; низька паливна ефективність
2. Технологічний рівень і основні фонди	
	<ul style="list-style-type: none"> Технологічне відставання від закордонних конкурентів у зв'язку з відсутністю коштів на модернізацію; Високий рівень зносу основних фондів у зв'язку з відсутністю коштів на їх оновлення
3. Виробництво	
	<ul style="list-style-type: none"> Одиничне та дрібносерійне виробництво за умови збереження надлишків виробничих потужностей; Висока енергоемність виробництва; Довгий строк підготовки серійного виробництва
4. Фінанси	
	<ul style="list-style-type: none"> Слабкий фінансовий стан підприємств галузі з негативною динамікою; Обсяги продажу не покривають витрати на виробництво, в результаті чого зростає збитковість діяльності підприємства; Неефективне використання кредитних ресурсів у зв'язку з їх дорожнечою та необґрунтованим ростом незавершеного виробництва
5. Збут продукції	
	<ul style="list-style-type: none"> Сервісне обслуговування в експлуатації літаків не відповідає світовим стандартам; Нерозвинута логістика запасних частин; Недосконалість системи просування продукції на закордонні ринки
6. Кадри та стимулювання праці	
	<ul style="list-style-type: none"> Старіння та скорочення кваліфікованого кадрового складу; Низький рівень заробітної плати та затримка з її виплати
Можливості	Загрози
II. Міжнародний рівень	
<ul style="list-style-type: none"> Існує тенденція до зростання авіаперевезень в світі; 	<ul style="list-style-type: none"> Скорочення присутності літаків «Антонова» на світовому ринку у зв'язку з закінченням строку їх експлуатації внаслідок вичерпання їх ресурсу, а також незначних поставок нових літаків для їх заміни;

Закінчення табл. 15

1	2
<ul style="list-style-type: none"> Ємний та зростаючий світовий ринок для поставок нових регіональних пасажирських літаків; Усього 8 держав світу (включаючи Україну) мають замкнутий цикл виробництва літаків: від проектної розробки до випуску, тому є можливість організувати випуск вітчизняних літаків у країнах, що не мають власної авіаційної галузі; Кооперація з закордонними авіабудівними підприємствами з виробництва комплектуючих виробів, вузлів та агрегатів на літаки закордонного виробництва 	<ul style="list-style-type: none"> Низький міжнародний імідж підприємства у зв'язку з невиконанням договірних обов'язків та переносом строків поставок нових літаків; АНТК ім. Антонова передає на російські підприємства технічну документацію з виробництва вітчизняних літаків, а останні роблять все можливе, щоб скоротити кооперацію з українськими авіаційними підприємствами; Нестабільні політичні відносини з Росією на міжнародному рівні при певній залежності випуску українських літаків від поставок по кооперації з російських підприємств деяких високотехнологічних вузлів Можлива купівля концерном EADS акцій російського «ОАК»; Пряма конкуренція більшості проектів українських регіональних пасажирських літаків з європейськими аналогами; Галузеві стандарти в авіаційній промисловості України не відповідають західноєвропейським; Заборона США та деяких держав ЄС на польоти над своєю територією літаків застарілих типів; Виключення України з категорії I та віднесення її до категорії II у зв'язку з порушенням стандартів авіаційної безпеки, що визначені ICAO
III. Національний рівень	
<ul style="list-style-type: none"> У зв'язку з проведенням в Україні Євро-2012 з футболу були відбудовані нові аеропорти та злітно-посадкові смуги в м. Києві, м. Донецьку, м. Харкові та м. Львові; Організація дієвої державної підтримки галузі, включаючи як фінансування, так і розвиток лізингової системи та лобювання інтересів виробників регіональних літаків. 	<ul style="list-style-type: none"> Невизначеність стратегії держави у сфері розвитку вітчизняного авіабудування; Недостатня державна підтримка галузі; Незначна ємність внутрішнього ринку, яка недостатня для компенсації коштів необхідних для розробки нових моделей літаків та беззбиткової діяльності вітчизняних заводів-виробників; Конкуренція у внутрішніх перевезеннях пасажирів з боку автомобільного та залізничного транспорту; Заміна вітчизняних авіаперевізників закордонними; Концентрація авіаперевезень (як міжнародних так і внутрішніх) в аеропортах м. Києва, м. Донецька та м. Дніпропетровська; Старіння парку вітчизняних літаків у національних авіаперевізників та заміна його закордонними літаками; Слабка розвиненість лізингової системи просування вітчизняних літаків на внутрішньому ринку
V. Галузевий рівень	
<p>Створення єдиної вертикально та горизонтально інтегрованої структури з проектування та серійного випуску обмеженого асортименту конкурентоспроможних літаків.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Відсутність в галузі єдиної вертикально та горизонтально інтегрованої структури, яка б проводила скоординовану науково-технічну, маркетингову та фінансово-економічну політику; Відсутня цілеспрямована політика проектанта (АНТК ім. Антонова) і національних виробників (ХДАВП та КіДАЗ «Авіант») з концентрації зусиль щодо серійного випуску того чи іншого літака, в результаті чого: Жоден із літаків серійно не виробляється на вітчизняних підприємствах; Проектант продовжує розробку нових моделей літаків в той час як серійно виробляються вже розроблені; Заводи-виробники власними силами доводять окремі проектно-конструкторські розробки АНТК ім. Антонова.

Складено за [20].

останніми роками не перевищувала 10 % у загальних обсягах проектів українського літакобудування) були попередньо погоджені наступні проекти [21]:

- *проект спільного випуску близько 80 літаків Ан-124* на замовлення Росії може принести Україні 12,89 млрд дол. прибутку. Проект передбачає істотне збільшення замовлень як конструкторських робіт, так і безпосередньо виробничих, оскільки сьогодні в Ульяновську є тільки робочі документи на виготовлення літака, при тому навіть хвостове оперіння «Руслана» робить Україна. Крім того, українські авіапідприємства мають відповідні ка-

дри, досвід і необхідну документацію як на планер, так і на потрібні авіаційні двигуни для відновлення серійного виробництва «Русланів», чого поки що немає на російських підприємствах. Участь України у такому проекті дозволить зберегти її місце (разом з Росією) як світового монополіста на ринку перевезень великогабаритних вантажів;

- продовження співробітництва з випуску для РФ літаків Ан-70, Ан-148, Ан-140. Сьогодні в Росії немає альтернативи вказаними машинам, а затримка на кілька років можлива хіба що стосовно Ан-70 – до того моменту, коли він буде на ринку.

Узагальнюючи представлені аналітичні матеріали, можна дійти висновку, що, незважаючи на світову фінансово-економічну кризу, з часу приєднання України до СОТ відбувається диверсифікація та зміна структури українського експорту. Це не лише сприяє зниженню залежності національної економіки від окремих географічних ринків, а й зумовлює необхідність для українського уряду захищати інтереси національних виробників на нових ринках.

Таким чином, можна зробити наступні висновки:

1. Згідно з Доповіддю про реалізацію регіональних програм UNIDO визначено, що за період 2001 – 2010 рр. у світовому обсязі доданої вартості частка високотехнологічних виробництв значно зросла, що привело до структурних перетворень у світовій промисловості. Водночас, в період 2007 – 2012 рр. об'єми світового експорту та імпорту високотехнологічних товарів зменшилися внаслідок розгортання світової економічної кризи і переорієнтації урядів провідних країн світу на вирішення першочергових завдань поточного економічного життя;
2. Після вступу до СОТ для української продукції в цілому відбулось суттєве зниження тарифних ставок та лібералізація доступу на світові ринки, поряд з цим внутрішній ринок України став більш відкритим для імпортової продукції. Ще до вступу до СОТ було введено *нульові ставки імпортової мита* на понад третину тарифних ліній промислової продукції (які складають основну частку імпорту), зокрема *за всіма основними групами високотехнологічних товарів*. Цей крок значно полегшив доступ на український ринок продукції так званого критичного імпорту з провідних країн світу і створив суттєві труднощі для українських виробників аналогічної високотехнологічної продукції, яка має відносно низький рівень конкурентоспроможності і на зовнішньому, і на внутрішньому ринку;
3. В 2012 р. експорт України високотехнологічної продукції у вартісному вираженні до країн ЄС склав – 748,46 млн дол. США, а до країн МС – 1325,69 млн дол. США. Таким чином, *Україна експортувала в 2012 р. до країн МС високотехнологічної продукції на 577,23 млн дол. США більше, ніж до країн ЄС*. Україна в 2012 р. експортувала до країн МС 40,5 % від загального експорту високотехнологічної продукції, до країн ЄС – лише 22,9 % і 36,6 % – до решти країн світу. Найбільшу питому вагу в експорті високотехнологічної продукції України до ЄС займає продукція галузі *комунікаційного обладнання* – 54,4 %, найменшу – продукція фармацевтичної галузі – 4,7 %. Стосовно експорту до МС, то найбільшу питому вагу займає продукція *авіакосмічної галузі* – 60,8 %, найменшу – продукція галузі *контрторського обладнання* – 1,0 %;
4. Для розвитку ринку високотехнологічної продукції розвивати зовнішню торгівлю з країнами ЄС, оскільки частка даних країн в світовому експорті та імпорті значно перевищує частку країн МС, що свідчить про більший розвиток високотехнологічного сектору країн ЄС. Водночас країни МС, зокрема Росія, є найбільшими імпортерами ви-

сокотехнологічної продукції України (40,5 % від загального експорту), яка потребує подальшої модернізації і доведення до світових стандартів;

5. Світовий ринок регіональних літаків має тенденцію до зростання, але надзвичайно велика конкуренція потребує виваженої державної політики та підтримки галузі. Відсутність в Україні виваженої державної стратегії розвитку галузі, суттєвої її підтримки та недостатній контроль за поточною діяльністю українських авіабудівних підприємств призвели до втрати ним конкурентоспроможності, набуття стану «понадкритичної неплатоспроможності» та втрати на цей час перспективи розвитку. Так, наприклад, у порівнянні з основними конкурентами Embraer та Bombardier харківське підприємство ХДАВП виробляє майже в 100 разів менше літаків, що значно зменшує рівень присутності та його конкурентоздатність на світовому ринку.
6. Без цілеспрямованої державної політики та підтримки авіабудівна галузь не має перспективи сама вийти з кризи та знайти внутрішні можливості для розвитку. У зв'язку з тим, що Україна не може самостійно зберегти національне авіабудування, необхідно розвивати співробітництво і тісну кооперація як з підприємствами з Росії, так і з країнами Західної Європи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Стратегічні виклики XXI століття суспільству та економіці України : монографія. В 3 т. [Текст] / за ред. акад. НАН України В. М. Гейця, акад. НАН України В. П. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б. Є Кваснюка. – К. : Фенікс, 2007.
2. Соціально-економічний стан України : наслідки для народу та держави: національна доповідь [Текст] / за заг. ред. В. М. Гейця. – К. : НВЦ НБУВ, 2009. – 687 с.
3. Ринки реального сектора економіки України в інституціональному середовищі СОТ : кон'юнктура та інтеграція [Текст] / за ред. проф. В. О. Точиліна ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2012. – 552 с.
4. Сиденко В. Р. Глобализация и экономическое развитие. Т. 1 [Текст] / В. Р. Сиденко. – К.: Фенікс, 2008. – 376 с.
5. Саліхова О. Б. Високотехнологічні виробництва: від методології оцінки до піднесення в Україні: монографія / О. Б. Саліхова ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2012. – 624 с.
6. Соловьев В. П. Инновационная деятельность как системный процесс в конкурентной экономике (Синергетические эффекты инноваций) [Текст] / В. П. Соловьев. – К.: Фенікс, 2004. – 560 с.
7. Никифоров А. Є. Інноваційна діяльність: теорія і практика державного управління: монографія [Текст] / А. Є. Никифоров. – К.: КНЕУ, 2010 – 420 с.
8. Бова Т. В. Державна інноваційно-інвестиційна політика України: теорія, методологія, напрями розвитку: монографія [Текст] / Т. В. Бова. – Донецьк: Юго-Восток, 2011. – 452 с.
9. Три роки членства в СОТ : тенденції зовнішньої торгівлі України у посткризовий період : аналіт. доповідь [Текст] / І. В. Клименко, О. А. Федірко, І. В. Ус ; Нац. ін-т. стратег. дослідж. – К. : НІСД, 2011. – 72 с.
10. Аналіз соціально-економічних наслідків членства України в СОТ після трьох років членства : очікування і реалії

[Текст] / Ін-т екон. дослідж. та політ. консульт. – К. : ІЕДПК, 2011. – 58 с.

11. Сколотняний Ю. Валерій П'ятницький: «Ми – частина міжнародного торговельного простору і відскаки себе від нього не збираємося» [Текст] / Ю. Сколотняний // Дзеркало тижня. – 29.09.2012. – №34. – С. 7.

12. Сколотняний Ю. Валерій П'ятницький: «СОТ загине, якщо буде накладене вето на зміни» [Текст] / Ю. Сколотняний // Дзеркало тижня. – 07.03.2013. – №9. – С. 7.

13. Дрозач О. Членство упущенных возможностей [Текст] / О. Дрозач // Эксперт. – 10.06.2013. – №22. – С. 26.

14. Гончарук А. Право на захист (але без шкоди для економіки) [Текст] / А. Гончарук // Дзеркало тижня. – 13.07.2013. – №26. – С. 6.

15. Козьяков С. Навіщо слону граблі в посудній крамниці? [Текст] / С. Козьяков // Дзеркало тижня. – 27.04.2013. – №16. – С. 10.

16. Козьяков С. Зовнішньоторговельні граблі і снігова куля [Текст] / С. Козьяков // Дзеркало тижня. – 13.07.2013. – №26. – С. 6.

17. Ничай Н. СОТ по-українськи: чи скористається Україна можливостями захисту торговельних інтересів через механізми Світової організації торгівлі? [Текст] / Н. Ничай // Дзеркало тижня. – 23.11.2013. – №43 – 44. – С. 6.

18. Международная стандартная торговая классификация. Департамент по экономическим и социальным вопросам. Статистический отдел. Статистические документы, Серия М, № 34 / Rev. 4 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesM/SeriesM_34rev4r.pdf

19. Кизим М. О., Матюшенко І. Ю., Чередник В. І. Високотехнологічний сектор економіки України та країн світу: стан і тенденції розвитку [Текст] // Проблеми економіки. – 2009. – №3. – С.3–17.

20. Кизим М. О., Матюшенко І. Ю., Купріянова В. С. Перспективи розвитку та державна підтримка виробництва цивільних літаків в Україні: монографія [Текст] / М. О. Кизим, І. Ю. Матюшенко, В. С. Купріянова. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2012. – 228 с.

21. Лантан А. Літаки, космос, ОПК [Текст] / А. Лантан // Дзеркало тижня. – 21.12.2013. – №48. – С. 2.

22. Звіт Робочої групи з питань вступу України до Світової організації торгівлі. WT/ACC/UKR152. – 25.01.2008 (08–0399). – с.374 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=32172>

23. Інтернет-сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>

24. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

25. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

26. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

27. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

28. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

29. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

REFERENCES

Analiz sotsialno-ekonomichnykh naslidkov chlenstva Ukrainy v SOT pislia tryokh rokiv chlenstva : ochikuvannia i realii [Analysis of the socio- economic impact of WTO membership for Ukraine after three years of membership : Expectations and realities]. Kyiv: IEDPK, 2011.

Bova, T. V. *Derzhavna innovatsiino-investytsiina polityka Ukrainy: teoriia, metodolohiia, napriamy rozvytku* [National Innovation and Investment Policy of Ukraine: Theory, Methodology, development directions]. Donetsk: Yuho-Vostok, 2011.

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2007” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2007]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2008” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2008]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2009” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2009]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2010” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2010]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2011” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2011]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2012” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2012]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

Drozach, O. “Chlenstvo upushchennykh vozmozhnostey” [Membership of missed opportunities]. *Ekspert*, no. 22 (2013): 26–.

Honcharuk, A. “Pravo na zakhyst (ale bez shkody dlia ekonomiky)” [The right to defense (but without prejudice to the economy)]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 26 (2013): 6–.

Internet-sait Derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>

Klymenko, I. V., Fedirko, O. A., and Us, I. V. *Try roky chlenstva v SOT : tendentsii zovnishnyoi torhivli Ukrainy u postkryzovyi period* [Three years of WTO membership, in Ukraine's foreign trade trends in the post-crisis period]. Kyiv: NISD, 2011.

Koziakov, S. “Navishcho slonu hrabli v posudnii kramnytsi?” [Why elephant rake in a crockery shop?]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 16 (2013): 10–.

Koziakov, S. “Zovnishnyotorhovelni hrabli i snihova kulia” [Foreign trade rakes and snowball]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 26 (2013): 6–.

Kyzym, M. O., Matiushenko, I. Yu., and Cherednyk, V. I. “Vysokotekhnolohichniy sektor ekonomiky Ukrainy ta krain svitu: stan i tendentsii rozvytku” [The high-tech sector of Ukraine and countries: status and trends]. *Problemy ekonomiky*, no. 3 (2009): 3–17.

Kyzym, M. O., Matiushenko, I. Yu., and Kupriianova, V. S. *Perspektyvy rozvytku ta derzhavna pidtrymka vyrobnytstva tsyvilnykh litakiv v Ukraini* [Prospects for the development and state support of civil aircraft in Ukraine]. Kharkiv: INZhEK, 2012.

Lantan, A. “Litaky, kosmos, OPK” [Aircraft, space, defense industry]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 48 (2013): 2–.

"Mezhdunarodnaia standartnaia torgovaia klassifikatsiia. Departament po ekonomicheskim i sotsialnym voprosam. Statisticheskii otдел" [Standard International Trade Classification. Department of Economic and Social Affairs. Statistics Division]. http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesM/SeriesM_34rev4r.pdf

Nychai, N. "SOT po-ukrainsky: chy skorystaietsia Ukraina mozhlyvostiamy zakhystu torhovelykh interesiv cherez mekhanizmy Svitovoi orhanizatsii torhivli?" [WTO in Ukrainian: Ukraine will take advantage of opportunities or protect trade interests through the mechanisms of the WTO?]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 43–44 (2013): 6–.

Nykyforov, A. IE. *Innovatsiina diialnist: teoriia i praktyka derzhavnoho upravlinnia* [Innovative activity : theory and practice of public administration]. Kyiv: KNEU, 2010.

Rynky realnoho sektora ekonomiky Ukrainy v instytsionalnomu seredovyshchi SOT : kon'iunktura ta intehratsiia [Markets to the real economy in Ukraine's institutional WTO situation and integration]. Kyiv, 2012.

Skolotniani, Yu. "Valerii P'iatnytskyi: «My – chastyna mizhnarodnoho torhovelnogo prostoru i vidsikaty sebe vid nyoho ne zbyraemosia»" [Valery Pyatnitskii: "We - the international trade of the space and cut off themselves from him going"]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 34 (2012): 7–.

Skolotniani, Yu. "Valerii P'iatnytskyi: «SOT zahyne, iakshcho bude nakladene veto na zminy»" [Valery Pyatnitskii: "The WTO will die if it is vetoed the changes"]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 9 (2013): 7–.

Sidenko, V. R. *Globalizatsiia i ekonomicheskoe razvitie* [Globalization and economic development]. Kyiv: Feniks, 2008.

Salikhova, O. B. *Vysokotekhnolohichni vyrobnytstva: vid metodolohii otsinky do pidnesennia v Ukraini* [High-tech manufacturing : from methodology to assess the rise in Ukraine]. Kyiv, 2012.

Solovev, V. P. *Innovatsionnaia deiatelnost kak sistemnyy protsess v konkurentnoy ekonomike (Sinergeticheskie efekty innovatsiy)* [Innovative activities as a system process in a competitive economy (Synergistic effects of innovation)]. Kyiv: Feniks, 2004.

Stratehichni vyklyky XXI stolittia suspilstvu ta ekonomitsi Ukrainy [Strategic Challenges of the XXI century society and economy in Ukraine]. Kyiv: Fenyks, 2007.

Sotsialno-ekonomichnyi stan Ukrainy : naslidky dlia narodu ta derzhavy [The socio- economic situation in Ukraine : Implications for the Nation and the State]. Kyiv: NVTs NBUV, 2009.

"Zvit Robochoi hrupy z pytan vstupu Ukrainy do Svitovoi orhanizatsii torhivli" [Report of the Working Party on the Accession of Ukraine to the World Trade Organization]. <http://www.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=32172>