

ПРІОРИТЕТИ АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ В РЕАЛЬНОМУ СЕКТОРІ ДЛЯ ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

©2021 СОБКЕВИЧ О. В.

УДК 330.341.1:338.242 (477)
JEL: O01; O20

Собкевич О. В. Пріоритети антикризової політики в реальному секторі для зміцнення економічної безпеки України

Метою статті є дослідження тенденцій у реальному секторі в Україні, виявлення проблем і ризиків, що впливають на його функціонування, та визначення пріоритетів державної політики з подолання кризових явищ у реальному секторі економіки як підґрунтя його спроможності до динамічного, збалансованого розвитку та зміцнення економічної безпеки держави. Встановлено, що потенціал реального сектора економіки України використовується неефективно. Системні проблеми виявляються у стрімкому зменшенні ролі промисловості в забезпеченні економічного зростання, масштабній аграризації економіки, що поєднується з незбалансованою експлуатацією ресурсного потенціалу та неінклюзивністю аграрного сектора; у накопиченні обмежень розвитку з боку транспортної галузі. Антикризова політика в реальному секторі має бути спрямована на запобігання та ліквідацію кризових явищ. Відновлення реального сектора економіки потребує розбудови промислової політики в напрямку створення підґрунтя для структурної модернізації; корекції умов розвитку аграрного сектора України з метою повноцінної реалізації його потенціалу, поєднання нарощування виробництва конкурентоспроможної сільськогосподарської продукції та забезпечення продовольчої безпеки держави з розвитком сільських територій; розбудови транспортної галузі для досягнення її спроможності виконувати належну роль в оптимізації потоків пасажирів і вантажів. Це в сукупності дозволить підвищити конкурентоспроможність економіки України та зміцнити її економічну безпеку.

Ключові слова: антикризова політика, економічна безпека держави, реальний сектор економіки, промисловість, аграрний сектор, транспортна галузь.

Бібл.: 12.

Собкевич Оксана Володимирівна – доктор економічних наук, професор, завідувачка відділу секторальної економіки Центру економічних і соціальних досліджень, Національний інститут стратегічних досліджень (вул. Пирогова, 7а, Київ, 01030, Україна)

E-mail: sobkevich@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0678-0899>

UDC 330.341.1:338.242 (477)
JEL: O01; O20

Sobkevych O. V. The Priorities of Anti-Crisis Policy in the Real Sector to Strengthen the Economic Security of Ukraine

The article is aimed at studying tendencies in the real sector in Ukraine, identifying problems and risks affecting its functioning, and determining the priorities of the State policy in order to overcome the crisis in the real sector of the economy as the basis for its ability to dynamic, balanced development and strengthening the economic security of the country. It is determined that the potential of the real sector of the Ukrainian economy is used inefficiently. Systemic problems are manifested in a rapid decrease in the role of industry in providing economic growth, large-scale agrarization of the economy, combined with unbalanced exploitation of resource potential and non-inclusiveness of the agrarian sector; in the accumulation of development restrictions on the part of the transport industry. Anti-crisis policy in the real sector should be directed towards preventing and eliminating crises. The restoration of the real sector of the economy requires the development of industrial policy in the direction of creating the basis for structural modernization; correction of conditions for the development of the agrarian sector of Ukraine in order to fully realize its potential, combine increasing the production of competitive agricultural products and ensuring food security of the State along with the development of rural areas; development of the transport industry in order to achieve its ability to play an appropriate role in optimizing the flow of passengers and cargo. This together will increase the competitiveness of Ukrainian economy and strengthen the economic security.

Keywords: anti-crisis policy, economic security of the State, real sector of economy, industry, agrarian sector, transport industry.

Bibl.: 12.

Sobkevych Oksana V. – D. Sc. (Economics), Professor, Head of the Department of Sectoral Economics of the Center for Economic and Social Research, The National Institute for Strategic Studies (7a Pyrohova Str., Kyiv, 01030, Ukraine)

E-mail: sobkevich@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0678-0899>

Показники розвитку реального сектора економіки України а січні – жовтні 2021 р. свідчать про поживлення активності в його галузях. Сприятлива зовнішня цінова кон'юнктура, а також відновлення інвестиційних процесів формували позитивний тренд у промисловості (виробництво зросло на 1,4%); рекордний урожай зернових зумовив зростання сільськогосподарства (на 13%); торговельно-економічна активність, сталий споживчий попит підтримали вантажні та пасажирські перевезення (зростання яких становило 8,4% і 4,0% відповідно).

Втім, реальний сектор, як і вся економіка країни, перебуває під впливом таких негативних явищ, як: загострення епідемічної ситуації, спричиненої COVID-19, і ймовірності виникнення нової хвилі захворювання; зростання цін на енергоносії; наявність загальносвітового дефіциту сировини та комплектуючих; посилення протекціонізму в країнах світу та звуження кордонів національних виробництв тощо, що стримуватиме темпи відновлення реального сектора в найближчій перспективі. За таких умов постійно знижується рівень економічної безпеки України,

посилюються ризики нарощування економічного, науково-технологічного, інформаційного, цифрового розриву з провідними країнами світу, а також втрати суспільної довіри до інститутів влади, що загалом формує новий порядок денний забезпечення економічної безпеки та незалежності держави.

Тому питання розвитку реального сектора економіки варто розглядати в контексті антикризової політики. Подальше його відновлення залежатиме від результативності державної антикризової політики в напрямку як протидії наявним ризикам, так і подолання ґрунтовних системних проблем, пов'язаних із технологічною відсталістю, неготовністю адаптації до викликів сучасних конкурентних ринків, повільними темпами галузевих реформ.

Значний внесок у розвиток наукової думки щодо проблематики криз та антикризової політики зробили представники зарубіжної наукової спільноти, зокрема, Г. Бенігно та інші (*G. Benigno*) [1], А. Лопес-Кларос (*A. Lopez-Claros*) [2], П. Кругман (*P. Krugman*) [3], Н. Рубіні (*N. Roubini*) [4], Дж. Стігліц (*J. Stiglitz*) [5]. Дана тематика, а також проблематика забезпечення економічної безпеки держави, стала предметом досліджень також вітчизняних учених-економістів, серед яких: А. Бесчастний [6], О. Білорус [7], О. Власюк [8], Я. Жаліло, О. Бабанін, Я. Белінська [9], А. Сухоруков [10]. Разом із тим потребує подальшого дослідження питання визначення пріоритетів антикризової політики в реальному секторі економіки в умовах сучасних викликів, внутрішніх і зовнішніх загроз.

Метою статті є дослідження тенденцій у реальному секторі в Україні, виявлення проблем і ризиків, що впливають на його функціонування, та визначення пріоритетів державної політики подолання кризових явищ у реальному секторі економіки як підґрунтя його спроможності до динамічного, збалансованого розвитку та зміцнення економічної безпеки держави.

У реальному секторі створюється понад третини валової доданої вартості економіки, тому тенденції, які в ньому відбуваються, мають безпосередній вплив на загальноекономічну динаміку.

У структурі валової доданої вартості економіки України на промисловість припадає 27,1% (II квартал 2021 р.), у ній працює 14,8% усього зайнятого населення, або 2,4 млн осіб (2020 р.). Промисловість, до того ж, забезпечує зайнятість у суміжних видах діяльності, насамперед у торгівлі та транспортній сфері. Галузі промисловості у сукупності формують 76,6% товарного експорту країни (за 9 місяців 2021 р.).

Зростання у промисловості за підсумками січня – жовтня поточного року зафіксовано досить слабке (1,4% порівняно з відповідним періодом попереднього року), і воно було зумовлене в основному низькою базою порівняння, адже у січні – жовтні минулого року падіння становило 6%.

У розрізі видів діяльності промисловості динаміка була такою. Добувна галузь за 10 місяців показала зростання на 1,1% (при цьому добування сирої нафти та природного газу зменшилося на 2,9%). У переробній промисловості зафіксовано зростання на 1,5% (у всіх галузях, крім харчової, хімічної, фармацевтичної, був позитивний тренд), виробництво в енергетиці становило 1,7% (через наявність проблем з постачанням вугілля, виробництво електроенергії зменшилося на 0,7%, крім того, виробництво газу зазнало падіння на 5,1%).

Вичерпання ефекту низької бази порівняння призведе до ще менш помірного зростання промисловості в найближчій перспективі. Втім, його драйверами можуть стати високий інвестиційний і споживчий попит, подальша реалізація масштабних інфраструктурних проектів, які стимулюватимуть виробництво в суміжних, орієнтованих на внутрішній ринок галузях, зростання світового попиту на сталь та залізну руду в майбутньому.

Вкрай негативно на функціонуванні промисловості позначиться енергетична криза, оскільки у промисловості споживається більшість енергії серед інших видів економічної діяльності. Металургійне виробництво є значно більш енергомістким порівняно з іноземними лідерами цієї галузі. В Україні все ще поширеним є мартенівський спосіб виробництва, тоді як у світі він становить менше 1%. Сучасними ж технологіями виробництва є застосування киснево-конвертерного й електросталеплавильного процесів.

За січень – жовтень зростання виробництва в металургійній галузі становило 5,6% у річному обчисленні. При цьому, у вересні та жовтні зафіксовано нульові темпи зростання (до відповідних місяців попереднього року), що зумовлено високими цінами на енергоресурси, падінням світових цін на ринках сталі та залізної руди в ці місяці через зниження попиту в Китаї, а також в окремих країнах Близького Сходу.

У жовтні 2021 р. Україна скоротила виробництво чавуну на 7,9%, сталі – на 2,7%, трубної продукції – на 22,2% порівняно з аналогічним періодом 2020 р. Причинами стали зупинення окремих металургійних виробництв, а також дефіцит вугілля та коксу. Йдеться про зупинення на 45 діб на ремонт найбільшої доменної печі № 9 на «АрселорМіттал Кривий Ріг».

Падіння виробництва в хімічній галузі за 10 місяців складало 0,2%. Вагомим чинником такої динаміки стало здорожчання природного газу, адже він для хімічної промисловості є не лише енергетичним ресурсом, а й сировиною для виробництва найважливіших видів продукції.

Від того, наскільки швидко вдасться налагодити поставки вугілля, залежить функціонування ТЕС щодо забезпечення безперебійного функціонування енергосистеми в пікові періоди навантаження.

Важливим аспектом є те, що країнами світу зараз посилюються вимоги до викидів, екологічності виробництва. Тому успіхи українських експортерів металургійної та хімічної продукції залежать від того, наскільки активно відбуватиметься підвищення екологічних стандартів на підприємствах. А вже Україна зобов'язалась досягти мети кліматичної нейтральності не пізніше 2060 р., що визначено Національною економічною стратегією на період до 2030 р.

Вагомим чинником впливу на розвиток промисловості є високі темпи інфляції у світі. Для України це означає, що зростання ціни на природний газ призведе до дорожчання інших енергоресурсів, зокрема електроенергії для виробників промислової продукції, збільшуватиметься і транспортна складова в ціні готової продукції. Високі ціни на енергоресурси разом зі зростанням витрат підприємств на сировину та комплектуючі, а також на оплату праці в сукупності призводитимуть до підвищення цін на кінцеву продукцію промисловості.

Інший тренд – зростання цін на продовольство у світі. У листопаді середнє значення Індексу продовольчих цін ФАО було найвищим з червня 2011 р. – 134,4 пункту, що на 1,6 пункту більше показника жовтня і на 28,8 пункту – показника листопада 2020 р. Понад 20% внутрішнього споживання харчової продукції в Україні забезпечується імпортом, тому відбуватиметься його дорожчання. Ситуація ускладнюється тим, що зростання світових цін на продовольство відбувається на тлі триваючої кризи тваринницької галузі в Україні, що, вочевидь, негативно позначиться на цінах харчової продукції переробки тваринництва.

Слід відмітити, що Україна мала би скористатися тенденцією збереження в майбутньому стабільно високого світового попиту на харчову та продовольчу продукцію. Проте наразі нарощуванню присутності таких товарів на світових ринках перешкоджає необхідність упровадження світових стандартів якості та безпеки щодо продукції та процесу її виробництва, недостатня номенклатура товарів глибокого перероблення та збереження сировинної орієнтації експорту.

Аграрний сектор після падіння в першому півріччі 2021 р. демонструє зростання виробництва, починаючи з липня. У січні – жовтні індекс сільськогосподарської продукції становив 113%. Основним чинником позитивної динаміки стало збільшення обсягів виробництва рослинницької продукції (на 18%), тоді як у тваринництві відмічається скорочення обсягів виробництва (на 4,7%). У поточному році очікується рекордний врожай зернових і зернобобових культур, наразі їх збирання близьке до завершення, вже намолочено 79,7 млн тонн зерна [11]. Україна продовжує нарощувати експорт зерна на зовнішні ринки. Зокрема, у 2021/22 маркетинговому році Україна має намір експортувати понад 60 млн тонн зерна [12].

Але у тваринницькій галузі тривають негативні тенденції – поголів'я ВРХ у господарствах усіх катего-

рій стрімко зменшується. Скорочення поголів'я ВРХ та іншої худоби передусім у господарствах населення – основних утримувачах тварин – потребує посилення уваги для вирішення даної проблеми, адже вона загрожує продовольчій безпеці держави.

Серед інших проблем, які характеризують наявний стан аграрного сектора, є такі:

- ✦ низький рівень створення доданої вартості в ньому. Для України характерним є збут сировинної продукції рослинництва та тваринництва на світовий ринок, у той час як ланка переробки займає найнижчу частку в агропромисловому секторі;
- ✦ незбалансованість структури аграрного виробництва. Якщо в сільськогосподарському виробництві України співвідношення рослинництва та тваринництва становить приблизно 80/20, то в переважній більшості країн ЄС – 60/40;
- ✦ слабка адаптованість виробників до зміни клімату. Для сільгоспвиробництва України зміна клімату матиме наслідки у вигляді: зміщення зон вирощування сільгоспкультур з півдня на північ; збільшення вегетаційного періоду; утворення нової агрокліматичної зони на півдні України; інтенсифікації ерозії та втрати родючості ґрунтів; упровадження посухостійких сортів сільськогосподарських рослин і відмова від вирощування деяких вологолюбних культур; завдання шкоди рослинам через ураження хворобами та шкідниками; зменшення виробництва традиційних кормових культур та ін.;
- ✦ наявність проблем сільських територій. Наразі потребують розв'язання проблеми сільських територій, пов'язані із: сировинною орієнтованістю їх економіки, внаслідок чого більшість сільського населення не бере участі в розподілі доходів від використання ресурсів цих територій; моносекторальним характером економіки більшості сільських територій, що призводить до несистемності та диспропорційності використання місцевого потенціалу розвитку; браком відповідних умов для продуктивної зайнятості, що призводить до відпливу економічно активних мешканців з громад, декваліфікації працівників;
- ✦ відсутність системної державної аграрної політики щодо вирішення цих та інших питань.

Важливим аспектом дослідження є запуск ринку земель з липня поточного року, що може як підвищити ефективність використання наявних земель і мати синергетичний ефект для розвитку України, так і призвести до соціального невдоволення населення.

У транспортній галузі України вже тривалий час спостерігаються негативні явища, які потребують не-

гайного вирішення шляхом реалізації антикризової державної політики у сфері її реформування та розвитку. Потужний транспортний потенціал нашої держави використовується неоптимально, а роль України на світовому ринку транспортних послуг зведена до здійснення операцій з найменшою доданою вартістю.

Однією з найактуальніших проблем вітчизняного транспорту, яка потребує оперативного вирішення, є диспропорційна та неоптимальна структура вантажних перевезень. Йдеться про недостатнє використання потенціалу перевезень вантажів найбільш перспективними видами транспорту, що має наслідком переорієнтацію вантажопотоків до інших, менш економічних, небезпечних і ресурсовитратних транспортних засобів. Протягом 2015–2020 рр. частка залізничного транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень в Україні скоротилася на понад 13 в. п., у той час як частка автомобільного транспорту зросла на 15 в. п.

Залізничний транспорт є значно безпечнішим, екологічнішим і дешевшим за автомобільний, але нестача вільних потужностей змушує товаровідправників звертатися до менш оптимальних засобів перевезень, насамперед автотранспорту, що має наслідком зростання транспортно-логістичних витрат підприємств і прискорене руйнування покриття автомобільних доріг. В Україні вкрай недостатньо використовується потенціал перевезень внутрішніми водними шляхами. Так, частка річкового транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів становить менше 1%.

Крім того, проявами кризових тенденцій, що заважають повноцінній реалізації транспортного потенціалу України та затвердженню ролі її транспортного сектора як локомотива економічного зростання, є такі:

- ✦ зношення основних засобів, яке за окремими видами перевищує 90%. Зношеність рухомого складу АТ «Укрзалізниця» складає 90% (у т. ч. зношеність локомотивів становить 96%, пасажирських вагонів – 92%, парку приміських поїздів – й на 95%); зношеність основних засобів у портовій галузі, яка забезпечує переважну більшість експорту з України, становить 80%, у т. ч. портових кранів – 95%;
- ✦ низький рівень інвестиційно-інноваційної активності. Застарілі технології й обладнання мають наслідком зростання експлуатаційних витрат, скорочення термінів міжремонтного пробігу, низьку енергоефективність і безпечність транспорту. Інноваційні перетворення переважно є точковими та зосереджуються на великих транспортних підприємствах, що не знаходить належного відображення в інноваційності всього транспортного сектора України;
- ✦ гальмування з прийняттям необхідної законодавчої бази. Не прийнятими є Закони

України «Про залізничний транспорт», «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» та ін.). Позитивним кроком стало прийняття Верховною Радою України Закону України «Про мультимодальні перевезення», що позитивно впливатиме на динаміку контейнерних перевезень;

- ✦ незадовільна інтеграція до світових транспортних систем. Зокрема, повільно рухаються процеси участі України у світових інфраструктурних проектах – насамперед, у транспортній мережі TEN-T з Європейським Союзом та його сусідами; у китайській ініціативі «Один пояс, один шлях» за вектором Схід-Захід; потребує активізації співпраця в рамках балтійсько-чорноморського та транскаспійського регіонів. Важливим елементом розвитку транспортного сектора України є забезпечення його безшовної інтеграції до світової транспортної системи. Це дозволить не тільки більш оптимально та раціонально використовувати наявний транспортний потенціал, але і створюватиме додаткові можливості щодо залучення інвестицій у галузь, обслуговування транзитних вантажопотоків і сприятиме підвищенню якості транспортних послуг на внутрішньому ринку.

ВИСНОВКИ

Таким чином, реальний сектор економіки України володіє потужним потенціалом, який, натомість, використовується неефективно. Системні проблеми реального сектора виявляються у стрімкому зменшенні ролі промисловості в забезпеченні економічного зростання, масштабній аграризації економіки, що поєднується з незбалансованою експлуатацією ресурсного потенціалу та неінклюзивністю аграрного сектора, накопиченні обмежень розвитку з боку транспортної галузі.

Кризові явища, які спостерігаються в реальному секторі, можна розглядати як переломний момент у його розвитку, що створює простір для нових змін. Важливо використати цей шанс для побудови нової моделі економічного зростання, заснованої на оптимізації використання ресурсного, виробничого, науково-технологічного потенціалу галузей реального сектора, а також структурних змінах та інноваціях, які мають стати невід'ємною частиною виробничих процесів.

Антикризова політика в реальному секторі як система державних управлінських рішень має бути спрямована на запобігання та ліквідацію кризових явищ, вона повинна реалізовуватися в контексті загальноекономічної політики. Відновлення реального сектора економіки потребує розбудови промислової політики в напрямку створення підґрунтя для структурної модернізації; корекції умов розвитку аграрного сектора України з метою повноцінної реалізації

його потенціалу, поєднання нарощування виробництва конкурентоспроможної сільськогосподарської продукції та забезпечення продовольчої безпеки держави з розвитком сільських територій; розбудови транспортної галузі для досягнення її спроможності виконувати належну роль в оптимізації потоків пасажирів і вантажів. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність економіки України та зміцнити її економічну безпеку. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Benigno G. et al. Financial Crises and Macro-Prudential Policies / G. Benigno, H. Chen, C. Otrok, A. Rebucci, E. Young. *Journal of International Economics*. 2013. Vol. 89. Iss. 2. P. 453–470.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2012.06.002>
2. Lopez-Claros A. Fiscal Challenges After the Global Financial Crisis: A Survey of Key Issues. *Journal of International Commerce, Economics and Policy*. 2014. Vol. 5. No. 2.
DOI: <https://doi.org/10.1142/S1793993314500045>
3. Krugman P. *The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008*. W. W. Norton & Company, 2008. 207 p.
4. Roubini N. Independence Movements: Europe's Paradox / World Economic Forum. January 29, 2015. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2015/01/independence-movements-europes-paradox/>
5. The Stiglitz Report: Reforming the International Monetary and Financial Systems in the Wake of the Global Crisis. The New Press, 2010. 240 p.
6. Бесчастний А. В. Економічна безпека України у контексті світової економічної кризи. *Економіка та держава*. 2009. № 5. С. 67–69. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/5_2009/21.pdf
7. Белорус О. Г. Мировой структурный кризис и трансформации глобальной финансовой системы. *Економічний часопис-XXI*. 2014. № 7–8 (1). С. 4–7. URL: http://soskin.info/userfiles/file/2014/7-8_2014/7-8_1/Bilorus.pdf
8. Власюк О. С. Економічна безпека України в умовах ринкових трансформацій та антикризового регулювання. Київ : Академія фінансового управління, 2011. 474 с.
9. Економічна криза в Україні: виміри, ризики, перспективи / Я. Жаліло, О. Бабанін, Я. Белінська та ін. Київ : НІСД, 2009. 142 с.
10. Сухоруков А. Антикризова політика розвинутих країн. *Економіка України*. 2004. № 8. С. 16–27.
11. В Україні завершили збирання гречки, – намолочено 110 тис. тонн / Міністерство аграрної політики та продовольства України. URL: <https://minagro.gov.ua/ua/news/v-ukrayini-zavershili-zbirannya-grechki-namolocheno-110-tis-tonn>
12. У 21/22 маркетинговому році Україна має намір експортувати понад 60 млн тонн зерна / Міністерство економіки України. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d587d1e2-6ef0-4b45-b8fd-75fbee75c97&title=U21-22-Marketing>

ovomuRotsiUkrainaMaNamirEksportuvatiPonad60-MlnTonnZerna-TarasKachka

REFERENCES

- Belorus, O. H. "Myrovoi strukturnyi kryzys y transformatsyy hlobalnoi fynansovoi systemy" [World Structural Crisis and Transformations of the Global Financial System]. *Ekonomichnyi chasopys-XXI*, no. 7-8 (1) (2014): 4-7. http://soskin.info/userfiles/file/2014/7-8_2014/7-8_1/Bilorus.pdf
- Benigno, G. et al. "Financial Crises and Macro-Prudential Policies". *Journal of International Economics*, vol. 89, no. 2 (2013): 453-470.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2012.06.002>
- Beschastnyi, A. V. "Ekonomichna bezpeka Ukrainy u konteksti svitovoi ekonomichnoi kryzy" [Ukraine's Economic Security in the Context of the Global Economic Crisis]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 5 (2009): 67-69. http://www.economy.in.ua/pdf/5_2009/21.pdf
- Krugman, P. *The Return of Depression Economics and the Crisis of 2008*. W. W. Norton & Company, 2008.
- Lopez-Claros, A. "Fiscal Challenges After the Global Financial Crisis: A Survey of Key Issues". *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, vol. 5, no. 2 (2014).
DOI: <https://doi.org/10.1142/S1793993314500045>
- Roubini, N. "Independence Movements: Europe's Paradox". *World Economic Forum*. January 29, 2015. <https://www.weforum.org/agenda/2015/01/independence-movements-europes-paradox/>
- Sukhorukov, A. "Antykryzova polityka rozvynutykh krain" [Anti-crisis Policy of Developed Countries]. *Ekonomika Ukrainy*, no. 8 (2004): 16-27.
- The Stiglitz Report: Reforming the International Monetary and Financial Systems in the Wake of the Global Crisis*. The New Press, 2010.
- "U 21/22 marketynhovomu rotsi Ukraina maie namir eksportuvaty ponad 60 mln tonn zerna" [In the 21/22 Marketing Year, Ukraine Intends to Export More Than 60 Million Tons of Grain]. Ministerstvo ekonomiky Ukrainy. <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d587d1e2-6ef0-4b45-b8fd-75fbee75c97&title=U21-22-MarketingovomuRotsi-UkrainaMaNamirEksportuvatiPonad60-MlnTonnZerna-TarasKachka>
- "V Ukraini zavershyly zbyrannya hrechky, – namolocheno 110 tys. tonn" [In Ukraine, Buckwheat Harvesting Has Been Completed – 110,000 Tons Have Been Threshed]. Ministerstvo aharnoi polityky ta prodovolstva Ukrainy. <https://minagro.gov.ua/ua/news/v-ukrayini-zavershili-zbirannya-grechki-namolocheno-110-tis-tonn>
- Vlasiuk, O. S. *Ekonomichna bezpeka Ukrainy v umovakh rynkovykh transformatsii ta antykryzovoho rehulivannya* [Economic Security of Ukraine in the Conditions of Market Transformations and Anti-crisis Regulation]. Kyiv: Akademiia finansovoho upravlinnia, 2011.
- Zhalilo, Ya. et al. *Ekonomichna kryza v Ukraini: vymiry, ryzyky, perspektyvy* [Economic Crisis in Ukraine: Dimensions, Risks, Prospects]. Kyiv: NISD, 2009.