

## ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ АВІАБУДІВНОЇ ТА КОСМІЧНОЇ ГАЛУЗЕЙ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

*Представлено стан та передумови розвитку авіабудівної та космічної галузей економіки України, їх спільні риси. Вказано шляхи підтримки аерокосмічної галузі та перспективні напрямки застосування її потенціалу для підвищення ефективності суспільного виробництва.*

*The state and pre-conditions of development of aircraft building and space industries of economy of Ukraine and their general lines are presented. The ways of support of aerospace industry and perspective directions of application of its potential are indicated for the increase of efficiency of public production.*

*Ключові слова: розвиток, авіабудування, космічна промисловість, потенціал, передумови розвитку.*

**Постановка проблеми.** Проблема раціонального використання і відтворення створеного раніше потенціалу наукоємних галузей, зокрема, аерокосмічної, залишається актуальною вже тривалий час, не знаходячи свого розв'язання. Розв'язати проблему вкрай важливо, оскільки деградація цього ядра української промисловості пов'язана з важко передбачуваними наслідками деіндустріалізації держави.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Російський економіст В.А. Губарев розглядає загальні перспективи розвитку наукоємних галузей у країнах світу, а О.С. Сіроткін та А.І. Уткін аналізують роль держави у підвищенні конкурентоспроможності наукоємних галузей. Українські економісти В.В. Сенченко і Т.М. Велентейчик приділяють увагу передумовам розвитку космічної галузі України. Актуальними питаннями економічної політики держави у науково-технологічній сфері цікавляться Б.А. Маліцький, І.О. Булкін, І.Ю. Єгоров, Л.П. Кавуненко, В.П. Соловйов та ряд інших вітчизняних фахівців.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є визначення передумов та перспектив розвитку аерокосмічної галузі промислового комплексу України.

**Основні результати дослідження.** Однією з наукоємних галузей є аерокосмічна (поряд з виробництвом комп'ютерів і конторського обладнання, електронних засобів комунікацій, фармацевтичною промисловістю), за результатами розгорнутого дослідження, проведеного ОЕСР (Організацією економічного співробітництва та розвитку) [2, с.3]. Перед випуском продукції у аерокосмічній галузі багато уваги приділяється НДДКР. Наведемо огляд розвитку авіабудівної і космічної галузей України, що об'єднуються спільними умовами розвитку:

- досвід у випуску продукції;
- технічна компетенція;
- стабільність фінансового стану;
- диверсифікація виробництва;
- сталий кадровий склад;
- ефективність витрат і організований збут.

Авіабудівна галузь України є перспективною і стратегічно важливою галуззю. У світі лише 9 країн, включаючи Україну, виробляють літаки у повному циклі. Дана галузь представлена підприємствами: Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, Київський завод «Авіант» та ДП «Завод №410 цивільної авіації», які об'єднано у державний авіабудівний концерн «Антонов». Нарощування обсягів виробництва літаків матиме позитивний супутній ефект в авіаційному сегменті галузей приладобудування та будівництва двигунів. Авіаційні двигуни в Україні будують підприємствами Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» ім. академіка О. Г. Івченка і «Мотор-Січ». Авіаційне приладобудування представлено Харківським агрегатним конструкторським бюро Харківського машинобудівного заводу «ФЕД». Розглянемо випуск літаків марки «Ан» в Україні (табл. 1).

Таблиця 1

Кількість літаків, випущених Україною за 2002–2010 рр. [5]

Виробник	Марка літака	Кількість
ХДАВП	Ан-140	11
	Ан-74	4
ДП «КиАЗ«Авіант»	Ан-124	2
	Ан-32	7
Спільне виробництво ДП «КиАЗ«Авіант» та ХДАВП	Ан-148	1
		1
ДП «Антонов»		
Разом		26

Замовниками були Україна (12 літаків), Лівія (3), Азербайджан (3), Єгипет (1), ОАЕ (1), Судан (1). Найбільшим був попит на літаки Ан-140 (11) і Ан-32 (7). РФ не була споживачем готових літаків у цей

період, але закупляла авіаційне обладнання. Загалом клієнтська база користувачів літаків українського виробництва і ринок збуту звужуються.

Світовий парк літаків марки «Ан» застарілий (табл. 2), вони виходять з експлуатації, що на фоні незначного експорту нових літаків загрожує погіршенням стану авіабудівної і супутніх галузей промисловості.

Таблиця 2

## Цивільне використання літаків марки «Ан» у світі у 2005–2010 рр. [5]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Загальна кількість літаків марки «Ан» у цивільному використанні у світі, од.	1128	1149	1125	1100	980	900
У тому числі кількість літаків марки «Ан» (Ан-140, Ан-148), од.	15	15	16	17	16	16

Загальне скорочення використання літаків марки «Ан» з 1128 одиниць у 2005 р. до 900 одиниць у 2010 р. відбулось переважно завдяки зменшенню парку застарілих літаків у світі за 2006–2010 рр.: Ан-24 – на 32,8%, Ан-32 – на 21,4%, Ан-28 – на 19,1% і Ан-12 – на 18,4% (за даними ACAS – AirCraft Analytical System). Основні світові авіаперевізники під час кризи модернізують свої флоти і підвищують їх ефективності, зокрема у 2009 р. темпи зниження кількості використання літаків даної марки становили 10,4%.

За даними Державного авіабудівного концерну «Антонов», на світовому ринку є потреба у 240 літаках Ан-158 і у 300 літаках Ан-148. Тому за 2011–2015 рр. [6] Державний концерн планує виробляти 92 літаки Ан-148 та Ан-158 від 6 до 24 одиниць на рік. Але варто зважати і на конкуренцію у цій галузі з боку іноземних виробників нових моделей регіональних літаків: у Росії ВАТ «Воронезьке акціонерне літакобудівне товариство» планує налагодити повний цикл виробництва літака Ан-148 (2011–2014 рр. планується будівництво 72-х літаків Ан-148), а також серійне виробництво Sukhoi Super Jet (SSJ), у Японії Mitsubishi Regional Jet (MRJ), у Китаї Asian Regional Jet (ARJ), у Канаді інноваційний літак CSeries компанії "Bombardier", в Індії Indian Regional Jet (IRJ), у Південній Кореї 90-місний турбогвинтовий регіональний літак.

Вітчизняна авіабудівна галузь має обмежені можливості для виходу на світові ринки, що підтверджується незначними обсягами експорту авіаційних товарів. У 2007 р. обсяг їх експорту склав рекордний розмір у 252,5 млн дол., а імпорт – 86,7 млн дол. США. У кризові 2008–2010 рр. експортні поставки скоротилися [6].

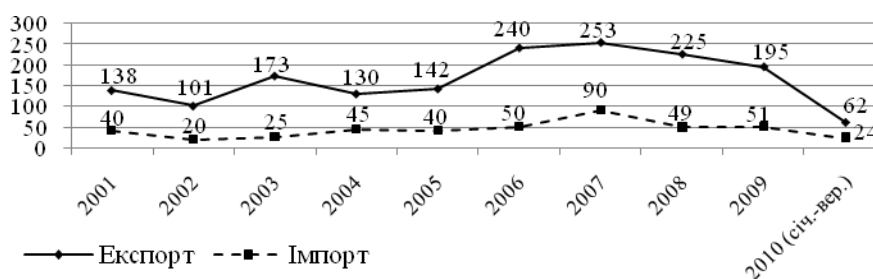


Рис. 1. Зовнішня торгівля України аерокосмічними товарами у 2001–2010 рр., млн дол. США. Джерело: [6]

У структурі експорту цих товарів переважає авіаційне обладнання, а не нові літаки. Основними споживачами експорту цих товарів були США, Азербайджан, Російська Федерація, Єгипет, Ємен, Німеччина.

Виконання існуючих контрактів на будівництво літаків є сумнівним у зв'язку з системною кризою авіабудування України, а також більшість з 56 замовлень на 2009–2013 рр. оформлено у формі меморандумів, що ставить під сумнів їх реалізацію. 27 грудня 2008 р. Розпорядженням Кабінету Міністрів України №1656-р була схвалена Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р. щодо структурних перетворень і приватизації підприємств галузі зі збереженням державного впливу. [7] Метою Стратегії є реформування галузі і залучення додаткових інвестицій.

У січні 2010 р. було прийнято Закон України №2515 «Про внесення змін у деякі закони щодо державної підтримки літакобудівної галузі» [4], яким до 2016 р. передбачено податкові пільги для літакобудівної галузі (звільнення від сплати ПДВ на імпорт проміжної продукції, від земельного податку). Метою прийняття закону є виконання зобов'язань перед замовниками літаків (Лівією, Російською Федерацією, Китаєм, Індією).

Отже, Україні від колишнього Радянського Союзу залишилися майже усі базові ланки авіавиробництва. Підприємства авіабудування мають високу капітало-, наукоємність, схильні до кооперації,

їх виробничий цикл є тривалим, тут зосереджені значені трудові ресурси (у 2009 р. близько 72 тис. чол.) Перевагою майже усіх українських літаків є нижча від світової ціна, проте низькою є і продуктивність праці у галузі. Існують і інші проблеми, з якими стикається авіабудування України: жорстка конкуренція на світовому ринку, недостатня кількість замовлень на внутрішньому ринку, брак вільних коштів і непристосованість до ринкових вимог загалом, значна частка імпортних запчастин і комплектуючих у виробництві (75–80%) [5].

Авіаційна та космічні галузі у національному господарстві тісно пов'язані. В Україні ситуація з космічною галуззю є дещо оптимістичнішою. Розглянемо її докладніше.

Україна є однією з 6 країн-лідерів у космічній галузі та має технології виробництва супутників і пускових установок, їх запуску і управління. Космічна промисловість значима як для підвищення промислового потенціалу і престижу держави, так і для її населення, хоча замовниками космічної техніки є переважно уряди та їх агенції (Національне космічне агентство України). Це зумовлене переходом космічних технологій у побут, створенням великої кількості робочих місць, скороченням ринку озброєнь у світі і випередженням авіаційно-космічною промисловістю інших галузей за темпами розвитку. Космос використовується у комерційних, наукових і військових цілях і Україна бере участь у світовому процесі його дослідження.

Після розпаду Радянського Союзу Україна отримала у спадок третину промислово-космічного потенціалу. Закони України «Про космічну діяльність» (1996), «Про державну підтримку космічної діяльності» (2000) [4] і ряд указів президента свідчать про пріоритетність космічної діяльності для держави. Згідно з дорученням Прем'єр-міністра України від 9 червня 2008 р. № 31802/0/1-08 [7] розроблено Проект Концепції реалізації державної політики України у сфері космічної діяльності на період до 2030 р.

При Кабінеті Міністрів України 29 лютого 1992 р. Указом Президента [8] створено Національне космічне агентство України (НКАУ) (з 9 грудня 2010 р. «Державне космічне агентство України»), у структурі якого перебувало 30 наукових організацій, установ, конструкторських бюро, промислових підприємств і військових частин («Комунар», «Хартрон», НДІ радіовимірювань, Харків; ДП «КБ «Південне» і ВО «Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова», Дніпропетровськ; ЦКБ, завод «Арсенал», «Київприлад», Київський радіозавод; Євпаторійський центр дальнього космічного зв'язку, АР Крим). За Указами Президента від 22 липня 1997 р., 15 вересня 1998 р. і 29 травня 1999 р. Агентство отримало статус спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері космічної діяльності. У 2010 р. підприємствами сфери контролю НКАУ вироблено і реалізовано продукції на 2,2 млрд грн, (вироблено на 5%, а реалізовано на 8% більше, ніж у 2009 р.) Реальні значення показників також зростали. Середньомісячна зарплата за 2010 р. зросла на 20,5%. НКАУ підписала 38 міждержавних і міжвідомчих угод з 16 країнами. Головні завдання «Державного космічного агентства України»:

- організація космічної діяльності України на її території і за її межами;
- розробка державної політики дослідження і використання космосу у мирних цілях;
- співробітництво з іншими державами та міжнародними організаціями.
- підвищення національної безпеки країни за допомогою космічних засобів.

Найвідоміша космічна продукція України: космічні апарати «Січ», «АУОС»; ракети-носії «Зеніт-2», «Циклон-3», «Дніпро»; системи прицілювання ракет, апаратура систем керування для космічних комплексів «Союз», «Прогрес», «Протон»; апаратура стикування «Курс» для Міжнародної космічної станції; об'єкти наземної інфраструктури (радіотелескоп РТ-70, мережа спостережень геофізичних явищ тощо). Україна співпрацює з Росією (Морський старт, Дніпро, Сухопутний старт), Китаєм (Сухопутний старт), Бразилією (Циклон 4), ЄС (Європейськими комісією і космічною агенцією – Аврора, Галілео, GMES, FLPP, VEGA, Бістро-2, Бістро-3).

Верховна Рада кожні п'ять років затверджує Національну космічну програму України (табл. 3).

Отже, четверта Програма націлена на реалізацію нової моделі провадження космічної діяльності України на основі гармонізації досягнутого рівня космічних технологій і підвищення ефективності їх практичного використання кінцевим споживачем.

Розглянемо перспективи розвитку аерокосмічної галузі промисловості України.

Авіабудування України потребує активізації інноваційної та інвестиційної діяльності та пошуку міжнародних партнерів і споживачів. Розробляється модель створення спільного підприємства із Російською Федерацією, що реалізовуватиме спільну політику виробництва, комплектування, маркетингу і продажів [5].

Першочергові заходи для нарощення експортного потенціалу галузі:

1. Популяризація інформації про конкурентні переваги сучасних українських літаків регіонального призначення (енегоефективність, надійність системи літака, ресурс двигунів) порівняно з іноземними аналогами.

2. Доступність для покупців і потенційних інвесторів інформації про діяльність державного авіабудівного концерну «Антонов»: регулярний незалежний аудит діяльності концерну і оприлюднення результатів на Інтернет-сайті, розміщення кварталних, річних, бухгалтерських звітів відповідно до міжнародних стандартів (досвід компанії «Сухой», Об'єднаної авіабудівної корпорації РФ); оприлюднення даних про замовлення та виробництво літаків (досвід компанії "Airbus" та "Boeing"); розміщення реклами у державних виданнях.

## Характеристика Національних космічних програм України

Мета і реалізація програми	
1994–1997 рр.	<p><i>Мета:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) закладення правової бази космічної діяльності;</li> <li>2) збереження наукового та виробничого потенціалу у космічній галузі;</li> <li>3) сприяння входженню України на міжнародні ринки космічних послуг.</li> </ol> <p><i>Реалізація:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) приєднання до міжнародних космічних агентств: Комітет ООН з мирного дослідження космічного простору (COPUOS), Світовий Комітет з космічних досліджень (COSPAR), Світова Організація супутникового дослідження Землі (CEOS), Міжнародна Федерація Астронавтики (IAF), Координаційний міжвідомчий комітет з питань забруднення космічного простору (IADC);</li> <li>2) угоди про співробітництво з РФ, США, Китаєм, Бразилією, Індією (меморандуми з 23 державами);</li> <li>3) запуск першого супутника незалежної України «Січ-1».</li> </ol>
1998–2002 рр.	<p><i>Мета:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) законодавче встановлення основних засад реалізації національної космічної діяльності;</li> <li>2) формування внутрішнього ринку космічних послуг;</li> <li>3) входження на міжнародні космічні ринки з вітчизняними товарами та послугами;</li> <li>4) інтеграція України у міжнародну космічну спільноту;</li> <li>5) створення наземної космічної інфраструктури, розгортання багатофункціонального національного орбітального угруповання космічних засобів.</li> </ol> <p><i>Реалізація:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) виведено на навколосезну орбіту науково-дослідний космічний апарат «Океан-О»;</li> <li>2) введено в експлуатацію «Зеніт-2», «Зеніт-3SL», «Дніпро».</li> </ol>
2003–2007 рр.	<p><i>Мета:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) реалізація єдиного державного підходу до питання космічної діяльності;</li> <li>2) ефективне використання науки і технологій;</li> <li>3) зміцнення виробничого потенціалу.</li> </ol> <p><i>Реалізація:</i></p> <p>Виведені на навколосезну орбіту науково-дослідницький супутник «Січ-1М», мікросупутник дистанційного зондування «Мікрон» (МС-1-ТК), супутник дистанційного зондування «EgyptSat-1».</p>
2008–2012 рр.	<p><i>Мета:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) посилення української космічної індустрії;</li> <li>2) реалізація міжнародних програм;</li> <li>3) збереження власного науково-технологічного потенціалу;</li> <li>4) створення сприятливих умов для гармонійного розвитку можливостей галузі</li> </ol> <p><i>Реалізація:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) космічний апарат дистанційного зондування Землі "Січ-2" доставлений на пускову базу «Ясний»;</li> <li>2) виготовлення і випробування ракети-носія «Циклон-4» з наземним обладнанням;</li> <li>3) укладено контракт на будівництво комунікацій і споруд на пусковому центрі Алкантара (Бразилія);</li> <li>4) перший етап льотних випробувань апаратури для ракети-носія «Циклон-4»;</li> <li>5) 3 пуски ракети-носія «Дніпро» з виведенням чотирьох космічних апаратів іноземного виробництва;</li> <li>6) виготовлено і доставлено на космодром Уоллопс (США) виріб для ракети-носія «Таурус-2»;</li> <li>7) підготовка ракети-носія «Зеніт-3SLБФ» з розгінним блоком «Фрегат-СБ» («Наземний старт»);</li> <li>8) реорганізовано міжнародну компанію «Морський старт»;</li> <li>9) підписано контракт про створення Національної супутникової системи зв'язку «Либідь»;</li> <li>10) розробка системи координатно-часового та навігаційного забезпечення України;</li> <li>11) введена в експлуатацію комплексна система захисту інформації;</li> <li>12) виготовлена двоканальна криогенна приймальна система у рамках підготовки радіотелескопу РТ-70.</li> </ol>

3. Надання гарантій стосовно проведення вчасного і швидкого технічного обслуговування українських літаків за межами України або СНД шляхом укладення аутсорсингових контрактів на їх технічне обслуговування. Це спричинить зростання експорту літаків.

4. Визначення основних характеристик нових моделей літаків або модифікацій вже існуючих, які є визначальними для операторів. Налагодження співпраці з потенційними замовниками нових українських літаків для оптимізації їх виробництва.

5. Залучення світових лізингових компаній до консультування з приводу розширення можливостей виконання замовлень з виробництва літаків у напрямку переходу до його серійності. Світовий досвід підтверджує значний і стійкий попит на літаки з боку таких компаній, замовниками транспортних літаків у майбутньому можуть бути транспортні компанії "US Post", "DHL" тощо.

6. Тісна інтеграція вітчизняних авіавиробників у світове виробництво та постачання літаків шляхом кооперації діяльності, зростання експорту авіаційних товарів.

7. Зміцнення іміджу України як авіабудівної держави шляхом постійної участі продукції авіабудівної галузі на світових виставках, авіасалонах, форумах.

8. Остаточна рекапіталізація київського заводу цивільної авіації «Авіант» і Харківського державного авіаційного виробничого підприємства.

9. Створення спільного підприємства з авіабудівною галуззю Російської Федерації на взаємовигідних умовах. Завдання підприємства: впровадження спільної виробничої, маркетингової, збутової, постачальницької політики, координація інтеграційних процесів.

Україна має високий потенціал у найважливіших напрямках космічної техніки, а також здійснює практичну діяльність на світовому ринку космічних послуг і має у цій галузі перспективи. За дорученням Прем'єр-міністра України від 09.06.2008 р. №31802/0/1-08 [7] розроблено Проект Концепції реалізації державної політики України у сфері космічної діяльності на період до 2030 р., опрацьовується План заходів її реалізації на 2013–2017 рр. Мета: ефективний вплив космічної діяльності на вирішення актуальних завдань суспільства і держави всередині країни і у міжнародному співробітництві. Заходи:

1. Посилення державної підтримки інвестиційного іміджу космічної галузі.
2. Розвиток космічних технологій, вдосконалення і створення ракетно-космічної техніки, одержання нових знань та їх перенесення в реальний сектор економіки, у сферу національної безпеки і оборони.
3. Підвищення науково-технічного потенціалу держави, освітнього рівня населення.
4. Ефективна промислова політика і модернізація виробництва, що сприятиме комерціалізації космічної діяльності. Оптимізація і концентрація виробничих (досвід Росії).
5. Зміна форми власності шляхом акціонування і корпоратизації низки державних підприємств, причому управління акціями має здійснювати ДКАУ.
6. Поглиблення міжнародного співробітництва галузі. Створення інноваційних структур у науково-технічній та виробничій сферах (україно-російське співробітництво). [3].

У напрямку реалізації Концепції уже проектується чи розробляються:

- супутник оптично-електронного дослідження Землі «Січ-2М» (запуск у 2012 р.);
- геостационарний супутник зв'язку «Либідь» (запуск у 2013 р.);
- супутник дистанційного зондування Землі з оптико-електронним телескопом «Січ-3-0»;
- супутник радіолокаційного дистанційного зондування Землі високого розрізнення «Січ-3-Р»;
- український супутник зв'язку «Либідь-М»;
- український Місячний орбітальний зонд «Укрселена»;
- український супутник наукового призначення для досліджень іоносферних ефектів «Попередження»;
- супутник наукового призначення для моніторингу механізмів взаємодії «Інтербол-Прогноз»;
- космічний ракетний комплекс «Циклон-4»;
- ракети-носії «Маяк 12», «Маяк 22», «Маяк 23»;
- авіаційний космічний ракетний комплекс «Світязь»;
- «Авіаційний космічний ракетний комплекс Оріль»;
- «Безпілотний повітряно-космічний транспортний літак багаторазового використання «Сура»;
- ОТРК Сапсан для Ракетних військ України (координатор ДКАУ);
- участь у міжнародних програмах (РФ, США, Європейське космічне агентство): Морський старт, МАКС, Taurus II, МКС, Наземний старт, VEGA, Циклон-4, надання послуг дальнього космічного зв'язку.

У результаті реалізації Концепції планується: сформувати конкурентоздатну і диверсифіковану ракетно-космічну галузь; присутність українських підприємств на світовому ринку космічних послуг; тривале функціонування на орбіті космічних апаратів дистанційного зондування Землі і телекомунікаційних супутників; проведення наукових космічних досліджень (наприклад Місяця і навколomisячного простору); створення систем виведення («Повітряний старт»); міжнародна космічна діяльність у Балтійсько-Чорноморському басейні; входження у національні і міжнародні науково-промислові структури [1].

**Висновки.** Зростання попиту на літаки цивільного використання, яким відповідають деякі марки літаків українського виробництва, та скорочення парку літаків марки «Ан» у зв'язку з виходом з експлуатації переважно літаків застарілих марок супроводжується скороченням виробництва вітчизняних літаків починаючи з 2007 р. Проте для зміни такої не вигідної для України ситуації у нас є науково-виробничий потенціал, реалізації якого приділяється увага з боку держави, а також іноземних партнерів. Стан космічної галузі знаходиться у кращому становищі, проте результати виробництва цієї галузі доцільно більшою мірою спрямовувати для потреб внутрішнього ринку.

Загалом, одним з ефективних напрямків подолання економічної кризи в Україні є структурна перебудова промисловості на ґрунті інтенсивного розвитку виробництва наукомісткої продукції, до переліку якої відноситься продукція авіабудівної та космічної галузей. Вона у ринкових умовах створює об'єктивні передумови підвищення ефективності суспільного виробництва на основі ресурсозбереження і екологічності. Збільшення власного виробництва наукомісткої продукції сьогодні значною мірою залежить від ширшого використання новітньої техніки і технології, сучасних форм організації управління виробництвом, від запровадження дієвого ринкового механізму господарювання.

Література

1. Алексеев Ю.А. Рівень розвитку космічної галузі України відповідає світовому / Ю.А. Алексеев // Image.ua : міжнародний діловий журнал. – 2011. – № 2. – С. 16–19.
2. Бурлака Г.Г. Наукомістки виробництва / Бурлака Г.Г. – К. : Манускрипт, 1995. – 168 с.
3. Палагін О.В. Особливості організації процесів створення і просування інновацій на основі сучасних інформаційних технологій / О.В. Палагін, В.В. Сенченко, В.П. Соловйов // Інтелектуальна власність. – 2004. – № 9. – С. 31–34.
4. Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/>.
5. Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://niss.gov.ua/>.
6. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrexport.gov.ua>.
7. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kmu.gov.ua/>.
8. Офіційне інтернет-представництво Президента України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://president.gov.ua/>.

Надійшла 16.10.2012; рецензент: д. е. н. Соловйов В. П.

---

Підп. до друку 29.11.2012. Ум. друк. арк. 28,45. Обл.-вид. арк. 17,28  
Формат 30x42/4, папір офсетний. Друк різнографією.  
Наклад 100, зам. № 881

---

Тиражування здійснено з оригінал-макету, виготовленого  
редакцією журналу “Вісник Хмельницького національного університету”

---

Редакційно-видавничий центр Хмельницького національного університету  
29016, м. Хмельницький, вул. Інститутська, 7/1, тел. (0382) 72-83-63

---