

## СУТНІСТЬ ТА ОЦІНКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ГАЛУЗЕЙ ПРОМИСЛОВОСТІ У РЕГІОНАЛЬНОМУ КОНТЕКСТІ

Грига В.Ю.  
Лихолет С.І.

*Стаття присвячена питанням оцінювання конкурентоспроможності галузей промисловості та перспектив їх розвитку. Визначено основні статистичні показники, які застосовуються в світі для оцінювання стану конкурентоспроможності галузей. На прикладі галузі літакобудування здійснено аналіз конкурентоспроможності галузі та виявлені перспективи розвитку галузі із врахуванням світових тенденцій. Зроблено висновок, що на даному етапі розвитку високотехнологічна промисловість України поки що не здатна виступати локомотивом розвитку всієї економіки України.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність галузі, літакобудування України, перспективи розвитку.

### ВСТУП

Незважаючи на постійний інтерес вчених до питань конкурентоспроможності сьогодні не існує одностайної позиції економістів щодо багатьох проблем, пов'язаних з конкурентоспроможністю. Так, у [1, с.12] відзначається, що до сих пір серед дослідників немає єдності у поглядах на фактори, які визначають рівень та динаміку конкурентоспроможності, а також щодо методів її оцінювання.

У кожному конкретному випадку (мається на увазі, оцінювання конкурентоспроможності якогось об'єкту), як правило, використовується власний підхід до оцінки конкурентоспроможності або ж модифікуються вже відомі методи. Причому конкурентоспроможність завжди має визначитися в порівнянні з іншими об'єктами (конкурентами). Наявність особливих переваг, які забезпечують кращі позиції об'єктам у порівнянні з іншими, відносяться до його конкурентних переваг. Пошук та оптимальне використання останніх є одним з найактуальніших завдань у теперішній час, особливо для України. Крім цього в Україні існує нагальна потреба у розробці заходів державної політики щодо структурних змін в реальному секторі економіки та розвитку галузей, які належать до високотехнологічних галузей, що в свою чергу сформує нові можливості для економічного розвитку України.

Зважаючи на це, метою статі є оцінювання конкурентоспроможності високотехнологічних галузей макрорегіону.

Відповідно до мети в ході дослідження було поставлено та вирішено *наступні завдання*:

– визначити сутність поняття «конкурентоспроможність галузі» та фактори, що її визначають;

– дослідити показники, що використовуються для оцінювання конкурентоспроможності галузі;

– оцінити стан конкурентоспроможності галузі літакобудування України як високотехнологічної промисловості;

– проаналізувати перспективи розвитку літакобудування України з врахуванням світових тенденцій;

### 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ГАЛУЗІ

Розглянемо стисло підходи до визначення конкурентоспроможності галузі, які обговорюються у сучасній науковій літературі. Зокрема, відомий в світі фахівець в галузі досліджень конкуренції М.Портер розглядає конкурентоспроможність галузі з точки зору можливостей виробляти продукцію високої якості з порівняно невеликими витратами та доставляти її на світовий ринок [2]. В свою чергу, російський дослідник проф. М. Гельванівський, розглядаючи поняття “конкурентоспроможність країни”, надає галузям промисловості важливу роль щодо забезпечення підвищення продуктивності виробництва [3].

Фахівці Інституту народногосподарського прогнозування РАН розглядають конкурентоспроможність галузі як здатність створювати зростаючі обсяги доданої вартості на основі підвищення ефективності використання факторів виробництва, забезпечення інвестиційної привабливості бізнесу та освоєння нових ринків [4]. Причому з огляду на неоднорідність галузей, наявність у деяких з них невеликої кількості потужних підприємств, що забезпечують лівову частку обсягів виробництва, конкурентоспроможність галузі при значній концентрації ринку можна визначати конкурентоспроможністю окремих підприємств на основі конкурентних переваг товарів, що ними виробляються.

Грига Віталій Юрійович, к.е.н., пров.наук.співр.  
Лихолет Сергій Ілліч, пров.н.с., Науково-дослідний економічний інститут (м.Київ), тел. 281-95-42, [v.gryga@gmail.com](mailto:v.gryga@gmail.com)

Е. Шутаева та А. Качка [5] пропонують розглядати конкурентоспроможність з точки зору виробництва товарів та послуг, що відповідають умовам світового ринку, та збільшення при цьому доходів працівників.

М. Шевченко визначає міжнародну конкурентоспроможність галузі як здатність національної галузі промисловості забезпечувати високий рівень задоволення власними товарами певної суспільної потреби порівняно з конкурентами, утримувати та зміцнювати стійкі позиції на певних сегментах світового ринку та забезпечувати прибутковість на основі раціонального використання ресурсів в умовах інтернаціоналізації [6].

Згідно з документами ОЕСР конкурентоспроможність можна визначити як ступінь генерування країною (або галуззю) відносно високих рівнів доходу та зайнятості в умовах відкритості до міжнародної конкуренції [7], тобто конкурентоспроможність розглядається не лише з точки зору приватного інвестора, але і значимості галузі для економічного розвитку країни.

Європейський союз розглядає конкурентоспроможність галузі з точки зору конкурентної позиції цієї галузі на світовому ринку стосовно тієї ж галузі в інших країнах [8, 9, 10]. Тоді як фахівці, які готували звіт про глобальну конкурентоспроможність 2009-2010, визначають її як

сукупність інституцій, політик, та факторів, які визначають рівень продуктивності країни [11, С.4]. Подібний підхід знаходимо також у [12], де наголошується, що конкурентні переваги є набором навичок та ресурсів, якими володіє підприємство, а також шляхи та способи їх використання при виробництві продукції.

Таким чином, конкурентоспроможність галузі можна визначити як якісну характеристику, що обумовлює її позиції на міжнародному та внутрішньому ринках, стан якої визначається ефективністю діяльності підприємств, що до неї входять.

Відсутність однаковості поглядів на визначення конкурентоспроможності, з одного боку, значно ускладнює процес оцінки та визначення факторів конкурентоспроможності, а з іншого – дає можливість найбільш повного охоплення об'єкту дослідження та гнучкого трактування тих чи інших методичних положень.

Аналіз розглянутих вище досліджень та низки інших публікацій щодо конкурентоспроможності галузі дав нам можливість визначити фактори, які розглядаються при аналізі конкурентоспроможності галузей. Це дозволило нам розробити механізм узгодження факторів та їх впливу на конкурентоспроможність об'єкту, який представлено на рис. 1.

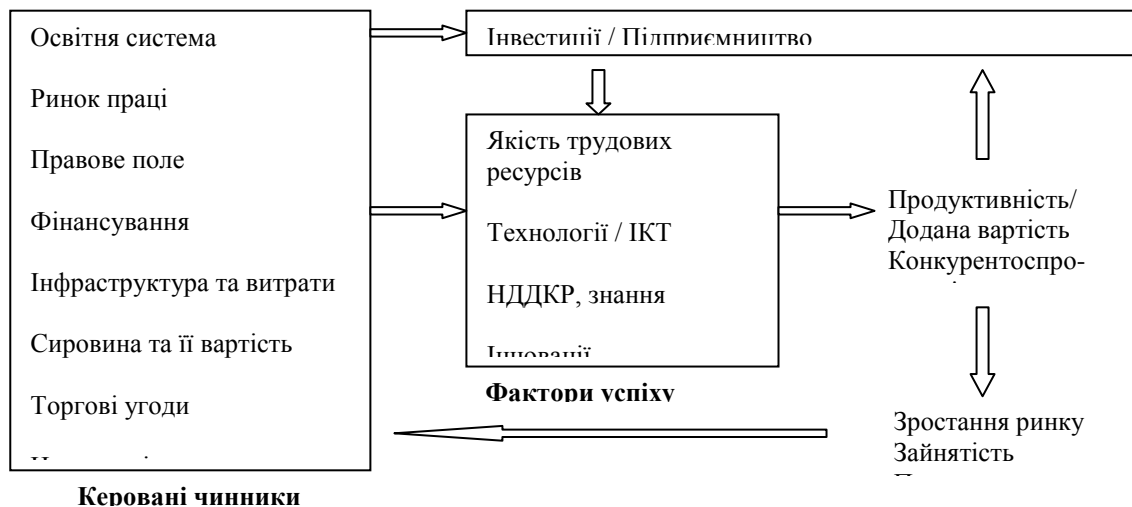


Рис. 1 Система чинників впливу на конкурентоспроможність галузі  
Джерело: адаптовано на основі [13]

Аналіз останніх досліджень з конкурентоспроможності деяких галузей промисловості, що проводилися в ЄС [Ошибка! Закладка не определена.], [Ошибка! Закладка не определена.], дав можливість визначити основні показники, що використовуються для міжнародних порівнянь в сфері конкурентоспроможності:

- обсяги виробництва продукції або обсяги створеної доданої вартості;
- продуктивність праці;
- витрати на персонал або вартість одиниці праці;
- обсяги експорту/імпорту продукції.

Також можна використовувати показник, який відображає частку галузі у ВВП. Він характеризує спеціалізацію країни та свідчить про наявність у неї відповідних ресурсів. З іншого боку, спеціалізація, що склалася, може відображати лише „інерційні” процеси в економіці, які потребують корекції.

Продуктивність праці є ключовим показником, який характеризує технологічний рівень виробництва. Проте використання цього показника має низку обмежень, які слід враховувати при аналізі конкурентоспроможності. Так, наприклад, зростання продуктивності може бути пов'язане зі скороченням чисельності працівників, що незайняті власне

виробництвом. Іншим фактором високої продуктивності праці може бути домінуюче положення на ринку та високі ціни на певні види продукції, що не враховується при розгляді лише вартісних показників продуктивності праці. Власне з цієї причини використовуються додаткові показники, які дозволяють розкрити причини зміни основного показника.

Такими додатковими показниками можуть бути: обсяги та динаміка інвестицій в галузь, темпи оновлення основних фондів тощо. Причому зазначимо, що такі додаткові показники не обов'язково порівнювати з аналогічними даними по іншим країнам, якщо вони використовуються для розкриття причин зміни рівнів основних показників.

Витрати на персонал, зокрема рівні заробітної плати, розглядаються як один з ключових показників, що впливають на інвестиційну привабливість країни, особливо у обробних галузях промисловості [14].

Основним джерелом даних щодо розвитку галузей інших країн є Євростат, база даних щодо структурного аналізу, а також дані світових або регіональних галузевих асоціацій. Щодо даних з обсягів експорту/імпорту, то вони використовуються, головним чином, для визначення місця вітчизняної галузі на світовому ринку. Причому для цього розраховуються такі відносні показники як індекс відносних порівняльних переваг (RCA) або індекс Невена. Також ці дані дозволяють розрахувати показник відносного торгового балансу (RTB), який характеризує частку торгового балансу конкретної продукції у загальному обсязі зовнішньої торгівлі [Ошибка! Закладка не определена.].

RCA<sub>i</sub> розраховується за формулою:

$$RCA_i = \left( \frac{X_i}{\sum X_k} - \frac{M_i}{\sum M_k} \right) \times 100 \quad (1)$$

де X<sub>i</sub> та M<sub>i</sub> – обсяги експорту та імпорту продукції i-ої (галузі) відповідно. В знаменниках відповідно загальні обсяги експорту та імпорту продукції в країну. Максимально можливе значення показника дорівнює 100, що свідчить про високу спеціалізацію країни, тоді як нульове значення свідчить про слабку спеціалізацію.

При визначенні обсягів експорту/імпорту продукції тієї чи іншої галузі використовуються статистична база COMTRADE ООН, що дає можливість розраховувати співставні з іншими країнами показники.

## 2 КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЛІТАКОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Українське літакобудування сьогодні залишається однією з тих високотехнологічних галузей промисловості, яка здатна швидко вплинути на розвиток конкурентоспроможності України, та її окремих регіонів зокрема, адже літакобудівні підприємства розташовані у 15 регіонах України. В той же час найбільш потужні та експорторієнтовані підприємства розміщуються лише у чотирьох

регіонах: Київ, Харків, Запоріжжя та Крим, в якому розташовані 2 потужні науково-дослідні інститути. Також можна відзначити Дніпропетровську область, підприємства якої забезпечують виробництво окремих агрегатів літаків та космічних ракетноносіїв. В інших регіонах розміщуються в основному авіаційно ремонтні підприємства, діяльність яких певною мірою залежить від успішності провідних підприємств галузі. Зазначимо також, що найбільш «універсальними» літакобудівними регіонами є Київ та Харків, які володіють широким спектром авіаційних виробничих, науково-дослідних та конструкторських установ, тоді як Запоріжжя спеціалізується на двигунобудуванні та їх розробці, а Крим – на науково-дослідній діяльності. Отже, складається ситуація, коли конкурентоспроможність одних регіонів пов'язується з конкурентоспроможністю інших, оскільки жоден регіон не володіє повним виробничим циклом з виробництва літаків. Тому регіональний аспект при аналізі конкурентоспроможності можна ігнорувати, в свою чергу, вважаючи, що зростання конкурентоспроможності галузі позитивно впливатиме на конкурентоспроможність ключових літакобудівних регіонів України.

В той же час, особливістю літакобудування є те, що виробництво літальних апаратів та їх частин здійснюється лише під конкретні замовлення, що при оцінюванні конкурентоспроможності галузі обумовлює ключову роль такого показника, як обсяги виробництва продукції.

Однак Державна статистична служба України у своїх публікаціях не виокремлює літакобудування з поміж виробництва транспортних засобів, тому за відсутності достовірних даних щодо обсягів виробництва в галузі літакобудування можна використати дані щодо обсягів експортно-імпортних операцій.

Динаміка експорту продукції літакобудівної галузі (рис. 2), демонструє чітку позитивну тенденцію до зростання. Проте розраховані дані індексу порівняльних переваг свідчать про зворотне, а саме про поступове втрачання конкурентоспроможності літакобудування в Україні.

Фактично це означає, що літакобудування втрачає свої позиції у зовнішній торгівлі України. Незважаючи на стабільне зростання обсягів експорту продукції літакобудування, власне виробництво літаків в Україні практичне зведено до нуля. Так, за словами директора Центру економічного та політичного аналізу О.Кави, в 2005 р. Україна виготовила 4 серійних літака, в наступні два роки – жодного, у 2008-му – 5, 2009-му – 3, а в поточному – поки один серійний Ан-148-100В і прототип Ан-158 [15]. Для порівняння повідомлялося, що, наприклад, такі компанії, як Embraer, ATR, Airbus і Boeing, в 2009 р. випустили відповідно 244, 54, 498 і 481 літак. В результаті експорт з України забезпечувався виробництвом двигунів, наданням послуг з ремонту тощо.

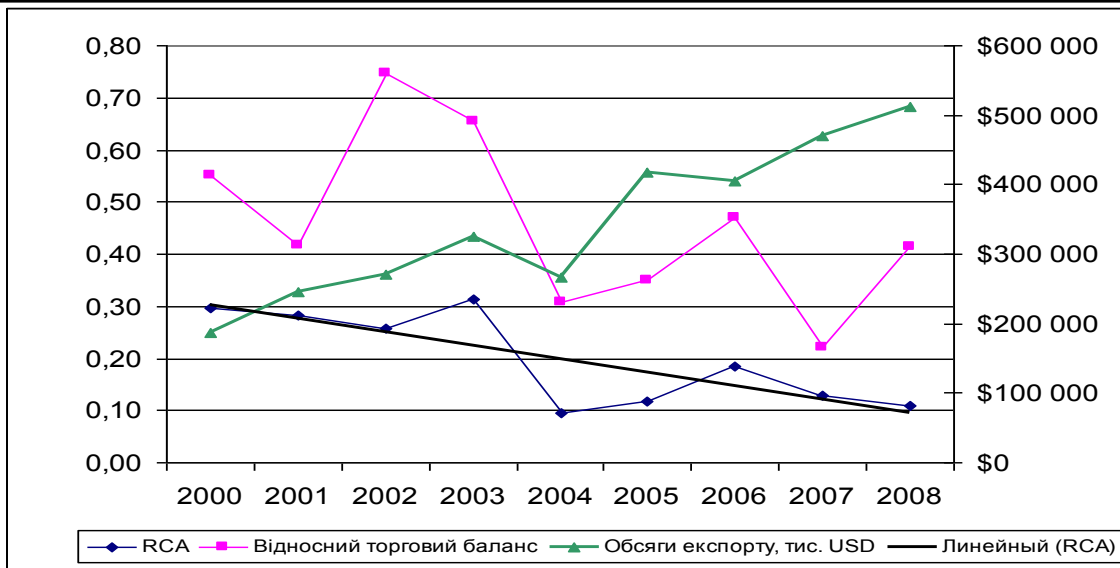


Рис. 2 Динаміка експорту та індексу RCA галузі літакобудування в Україні

Примітка: складено та розраховано авторами за даними [16]

В той же час слід враховувати, що ще за часів СРСР в радянській авіаційній промисловості працювало близько 2 млн. осіб, що давало можливість виробляти майже 25% усіх літаків світу у 1980-х рр. Значна частина з них (близько 15% припадало на Україну). Очевидно, що сьогодні відвоювання таких позицій є майже нереальним, однак є можливість зберегти авіаційну промисловість на рівні рентабельності, оскільки найближчими роками буде списано майже 60% літакового парку Росії та інших країн, які використовують ще радянські літаки сімейства Антонов [17].

Загалом в світі було випущено близько 20 тисяч літаків сімейства Антонов, з яких дві третини вже списані. Таким чином, близько 6-7 тисяч літаків продовжують експлуатацію. В той же час за останні 5 років було в Україні зібрано лише трохи більше 20 літаків. Незважаючи на постійну участь вітчизняних літакобудівників у міжнародних виставках, вони дозволили укласти лише разові контракти на продаж авіаційної техніки.

Суттєвим недоліком авіабудівної промисловості є низька продуктивність праці. Вона складає близько 9-10 тис. дол. США на особу, тоді як в Європі аналогічний показник сягає 200 тис. євро. Навіть у Росії продуктивність праці в авіапромисловості у декілька разів вища, ніж в Україні [Ошибка! Закладка не определена.]. Власне нарощування продуктивності є однією з передумовою для подальшого стабільного розвитку галузі.

### 3 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ ЛІТАКОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

На світовому ринку авіаційної продукції вітчизняна галузь літакобудування представлена у сегменті регіональної, транспортної авіації та двигунобудування, яке на даний момент забезпечує розвиток цієї галузі.

З точки зору державної підтримки розвиток літакобудування в Україні визначається схваленою у 2008 році Стратегією розвитку авіаційної промисловості [18]. Перший етап реалізації Стратегії завершився у 2010 році, а оцінити його можна як успішний. Так, в Україні фактично створені умови для розвитку виробництва літаків марки Ан, розпочаті заходи щодо інтеграції з російською авіаційною промисловістю. У 2009 році, який можна вважати переломним для відновлення авіабудування в Україні, Кабінет Міністрів України, за пропозицією колишнього Мінпромполітики, ухвалив близько 20 нормативних актів щодо забезпечення пріоритетного розвитку виробництва літаків Ан-148 (158), Ан-74 та покращення ситуації на провідних підприємствах країни із серійного виробництва та ремонту літаків, зокрема на Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві, Київському авіаційному заводі «Авіант», заводі 410ЦА.

Слід підкреслити, що підприємствами авіабудівної галузі за 8 місяців 2009 року перераховано до Державного бюджету 268,7 мільйона гривень податків та зборів, що становить 132% до суми коштів перерахованих за 8 місяців 2008 року. Чистий прибуток підприємств за 1 півріччя 2009 року склав понад 300 мільйонів гривень, коли в 2008 році галузь мала збитків на 103 мільйони гривень [19].

Наступний етап реалізації стратегії (2011-2015) передбачає нарощення темпів створення та впровадження в серійне виробництво авіаційної техніки, зростанням експорту до Росії, країн Близького Сходу, Африки та Азії, подальшого удосконалення організаційно-правових форм господарювання, оптимізації виробничих потужностей підприємств авіаційної промисловості, їх реконструкції та технологічного переоснащення, розроблення та освоєння нових типів продукції із залученням ресурсів стратегічних інвесторів-співвласників зазначених підприємств.

За оцінками деяких експертів, для забезпечення виробництва на рівні самоокупності вітчизняному літакобудівному підприємству необхідно щорічно випускати 10-15 літаків [20], тоді як світові лідери випускаються від 100 до 300 літаків щорічно. Однак

зазначимо, що за радянських часів лише харківський авіазавод випускав понад 50 літаків на рік. У табл. 1 наведено плани вітчизняних авіабудівників з виробництва літаків до 2015 року.

**Таблиця 1 Орієнтовні обсяги виробництва літаків марки «Антонов» на період з 2011 по 2015 рр.**

Тип літака	Потреба (за оцінками виробників)	2011	2012	2013	2014	2015	Всього
Ан-148	300 (170 в РФ)	9	15	20	24	...	92
	План ВАСО	18	24	36	36	...	114
Ан-158	240	Мін 5	18 (твердий) + 82 (опціон)				105
Ан-140	200		6	-	-	-	6
	HESA (Іран)		30				30
Ан-70	700	1	1	2	4	5	13
Ан-74	150	10	12	...	...	...	22
Ан-124	РФ 300	56 (російське виробництво)					56

Приміта. Складено авторами за даними [21, 22, 23, 24, 25, 26]

Отже, як можна побачити з таблиці, дотримання планів випуску літаків до 2015 року здатне забезпечити беззбиткову діяльність вітчизняної авіапромисловості та суміжних галузей промисловості зокрема.

Також сьогодні розробляється концепція створення системи повітряного спостереження в Україні, згідно з якою пропонується використання безпілотних комплексів вітчизняного виробництва. Для забезпечення цього Чугуївський авіаремонтний завод вже має попередню домовленість з французькою корпорацією Sagem про створення в Україні спільного підприємства з виробництва тактичних безпілотних літальних апаратів. Більше того цим заводом вже розроблено БПЛА «Стрепет» та відповідний комплекс наземної інфраструктури [27].

Ще раз наголосимо, що для вітчизняної промисловості ключовою проблемою залишається вкрай низька продуктивність праці. Так, згідно з нашими розрахунками продуктивність праці у 2004 році у виробництві літальних та космічних апаратів (ISIC Rev 3. – 3530) складала у фактичних цінах 32 тис. грн., що майже у 50 разів менше, ніж в США. Навіть з врахування паритету купівельної спроможності різниця буде вражаюча.

Таким чином, забезпечення виконання вже існуючих контрактів на поставку літальних апаратів є вирішальним чинником у перспективах розвитку вітчизняної авіаційної промисловості. Це в свою чергу вимагає активного розвитку коопераційних зв'язків, передусім зі світовими лідерами або з країнами, які мають потенційні ринки збуту для продукції вітчизняних літакобудівників, зокрема це – Китай, країни Африки та Азії. Оскільки на сьогодні виробничі потужності Україні, навіть разом з Росією, не дозволяють нам конкурувати зі світовими лідерами за кількістю виробництва літаків та швидкістю їх виробництва, то кооперація з іншими виробниками є чи не єдиним шляхом для збереження та нарощування своїх конкурентних позицій. З іншого боку,

коопераційні зв'язки дозволяють долати проблема недостатності обігових коштів.

Успішним прикладом кооперації України з іншими країнами є організація випуску літаків Ан-140 на іранському підприємстві HESA, яке відбувається на підставі договору " Про спільне виробництво, проектування, передачу технології та виготовлення літака Ан-140" і не передбачає створення спільного підприємства. В той же час необхідно усвідомлювати, що при перенесенні виробництва до інших країн рано чи пізно постане питання зменшення частки вітчизняного вмісту в такій продукції. Хоча основні агрегати до іранських літаків залишаються українськими. Тому на нашу думку, часткове перенесення виробництва буде вигідно для України з точки зору утримання своєї частки ринку.

Ще одним прикладом кооперації може стати створення спільного підприємства з «Управлінською компанією «ОАК-Цивільні літаки», що також має сприяти успішному співробітництву з російським банком. В свою чергу, це значно полегшує пошук та отримання фінансових необхідних для :

- розробки та виробництва високотехнологічної промислової продукції машинобудування на основі інноваційних технологій;
- розробки та організації серійного виробництва цивільних, транспортних і військово-транспортних літаків;
- технічного переозброєння підприємств України;
- створення системи післяпродажного обслуговування літаків; підтримки експорту промислової продукції та послуг, у тому числі з метою диверсифікації експорту.

Ще одним напрямком розвитку кооперації є створення спільних підприємств та будівництво нових підприємств на територіях інших країн. Прикладом останнього є будівництво заводу Мотор-Січ в російському містечку Дубна, відкриття якого у зв'язку зі світовою фінансово-економічною кризою перенесено на 2011 рік. Відзначимо, що у випадку з

випуском літаків будівництво нових заводів є для вітчизняних підприємств фінансово не підйомним.

Сприятливим фактором для успішного розвитку вітчизняної галузі літакобудування є можливості, пов'язані зі очікуваним списанням старих «Ан-ів» протягом найближчих п'яти років. За умов розумної маркетингової стратегії використання цього фактору дозволить зберегти лояльність авіакомпаній, які використовували літаки сімейства Антонов. Слід відзначити, що Україна сьогодні планує обслуговувати старі Ан-26 та Ан-24, що використовуються в ЄС та на Кубі. З точки зору короткострокових переваг, це безумовно, позитивний момент. Однак, для подальшого розвитку цього буде недостатньо. На нашу думку, слід розробити програму, спрямовану на заміну старих літаків. Наприклад, укладаючи контракт на ремонт старих Ан-24, запропонувати замовнику придбання кількох нових машин на пільгових умовах.

Дещо покращує ситуацію з просуванням на російський ринок літака Ан-158 та Ан-148, невизначеність перспектив російського літака Ту-334, який навіть не було включено до державної програми підтримки авіації Росії.

Також додаткові можливості з'являються у зв'язку з необхідністю оновлення парку середньомагістральних військово-транспортних літаків для Європи, адже основу парку складають повітряні судна С-130, які випускаються серійно вже більше 35 років, враховуючи проблеми щодо випуску європейського А400М. Проектування цього літака було розпочато наприкінці 80-х р., а витрати на нього вже перевищили проектну вартість на 11 млрд. євро. У лютому 2010 року основні замовники А400М – Німеччина, Франція, Іспанія, Великобританія, Туреччина, Бельгія та Люксембург – погодилися надати додаткове фінансування, проте угода між учасниками на виділення коштів до сих пір не укладена [28]. Тому Україні слід активізувати роботу щодо виробництва транспортного літака Ан-70 (та

інших транспортних літаків) та щодо просування його на міжнародні ринки.

## ВИСНОВКИ

Підсумовуючи вище викладене, можна зробити наступні висновки:

- конкурентоспроможність є комплексною характеристикою, яка з одного боку, відображається у ринкових результатах діяльності об'єкту, а з іншого, утворюється під дією багатьох факторів, головна роль в яких належить продуктивності праці;

- конкурентоспроможність галузі можна визначити як її якісну характеристику, що обумовлює позиції галузі на міжнародному та внутрішньому ринках, стан якої визначається ефективністю діяльності підприємств, що до неї входять;

- основними показниками, що використовуються для міжнародних порівнянь в сфері конкурентоспроможності є обсяги виробництва продукції або обсяги створеної доданої вартості, продуктивність праці, витрати на персонал або вартість одиниці праці, обсяги експорту/імпорту продукції;

- літакобудування поступово втрачає свої позиції в зовнішній торгівлі України, незважаючи на стабільне зростання обсягів експорту продукції літакобудування, що також свідчить про неспроможність даної галузі виступати локомотивом розвитку економіки України;

- ключовою проблемою для вітчизняного літакобудування є вкрай низька продуктивність праці, яка у десятки разів менша, ніж у розвинених країнах;

- подальший розвиток галузі неможливий без кооперації з підприємствами з інших країн: з одного боку, з тими, що виробляють запасні частини, а з іншого – з тими, які сприятимуть збуту літакобудівної продукції.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Российская промышленность на этапе роста: факторы конкурентоспособности фирм / [Яковлев А.А., Лукьянова А.Л., Голикова В.В. и др.]. – М.: Вершина, 2008. – 464 с.
2. Портер М. Конкуренция: Учебное пособие / Портер Майкл. – М.: Вильямс, 2002. – 495 с.
3. Гельвановский М.И. Что такое конкурентоспособность? Часть IV/ Михаил Иванович Гельвановский [Электронный ресурс] // Экономическая и философская газета. – 2006. – №10. – Режим доступа: <http://www.eifgaz.ru/gelvanovsky.htm>
4. Сальников В.А. Конкурентоспособность отраслей российской промышленности – текущее состояние и перспективы / Сальников В.А., Галимов Д.И. // Проблемы прогнозирования. – 2006. – №2. – С.55-82
5. Шутаева Е.А. Международная конкурентоспособность и механизм ее реализации в условиях глобализации / Шутаева Е.А., Качка А.М. // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И.Вернадского. Серия «Экономика». – Т.20 (59). – 2007. – №2. – С.130-134.
6. Шевченко М.М. Методи оцінки конкурентоспроможності галузей промисловості в умовах інтернаціоналізації: дис... канд. екон. наук: 08.07.01 / Шевченко Марина Миколаївна. — Х., 2006. — 231арк.
7. Industrial Competitiveness: Benchmarking business environments in the global economy. – Paris : Organisation for Economic Co-operation and Development, 1997. – 497 p.
8. European competitiveness report 2009 [Электронный ресурс] // Веб-сайт Європейської комісії. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/ce/document.cfm?action=display&doc\\_id=5715&userservice\\_id=1&request\\_id=0](http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/ce/document.cfm?action=display&doc_id=5715&userservice_id=1&request_id=0)
9. FWC Sector Competitiveness Studies - Competitiveness of the EU Aerospace Industry with focus on: Aeronautics Industry / Within the Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies – ENTR/06/054 Final Report [Электронный

- ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/aerospace/files/aerospace\\_studies/aerospace\\_study\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/aerospace/files/aerospace_studies/aerospace_study_en.pdf)
10. Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry // Within the Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies – ENTR/06/054/d [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/files/fn97616\\_ecorys\\_final\\_report\\_on\\_shipbuilding\\_competitiveness\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/files/fn97616_ecorys_final_report_on_shipbuilding_competitiveness_en.pdf)
  11. The Global Competitiveness Report 2009-2010 / Под ред. Klaus Schwab [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/pdf/GCR09/GCR20092010fullreport.pdf>
  12. Fiol C. Revisiting an identity-based view of sustainable competitive advantage / C.Marlène Fiol // Journal of Management – №27. – 2001. – P.691–699.
  13. Policy Recommendations for Turkey's Industrial Competitiveness [Електронний ресурс] // Turkish Enlargement Business Council, 2006. – Режим доступу: <http://www.ert.be/doc/01667.pdf>
  14. Database Central Europe [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.databasece.com/en/labour-costs>
  15. Объединение авиапрома России и Украины: кто победит — политика или экономика? / И.Петров // Еженедельник 2010. – №26 (516), 2 - 8 июля.
  16. База даних з торгівлі товарами ООН [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/db/>
  17. «Антонов» не должен упасть [Електронний ресурс] // Эксперт. – 2006. – 17 квітня. – Режим доступу: <http://www.expert.ua/articles/7/0/1866/>
  18. Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року [Електронний ресурс] // Розпорядження КМУ від 27 грудня 2008 року №1656-р. – Режим доступу: [http://uazakon.com/documents/date\\_3w/pg\\_gnuwsw.htm](http://uazakon.com/documents/date_3w/pg_gnuwsw.htm)
  19. Мінпромполітики: 2009 рік став переломним для відновлення авіабудування в Україні [Електронний ресурс] // Урядовий портал. – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=243126207&cat\\_id=35884](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=243126207&cat_id=35884).
  20. Основные направления развития авиационной промышленности Украины / Дмитренко Е.Д. // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць. – 2010. – Вип.25 – С.1-6
  21. "Антонов" отримав заявки на 56 літаків Ан-124-200 [Електронний ресурс] // РБК-Україна. – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/-antonov-poluchil-zayavki-na-56-samoletov-an-124-200-30092010113700>
  22. Украина и РФ намерены к 2014 Г. выйти на производство 60 самолетов АН-148 в год [Електронний ресурс] // Портал АвиаПорт.ru – Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/digest/2010/10/04/203232.html>
  23. ГП "Антонов" намерено произвести 92 самолета Ан-148 и Ан-158 в 2011-2015 [Електронний ресурс] // Фотосервіс «Українські новини». – Режим доступу: <http://ukrafoto.com/reportages.php?id=5570>
  24. К 2012 г. ХГАПП планирует довести объем производства до 18 самолетов в год [Електронний ресурс] // Транспортный портал. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=4039>
  25. За п'ятирічку "Антонов" випустить 13 літаків Ан-70 [Електронний ресурс] // Об'єднаний портал муніципальних ЗМІ Kievpress.Net. – Режим доступу: <http://kievpress.net/news/470/1602/>
  26. Українсько-російське авіаційне СП: як це працюватиме [Електронний ресурс] // Економічна правда. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2010/10/29/254390/>
  27. Украина разрабатывает концепцию использования беспилотников [Електронний ресурс] // Портал Крылья. Авиация в Украине. – Режим доступу: <http://www.wing.com.ua/content/view/8177/38/>
  28. Германия отказалась от семи транспортников А400М [Електронний ресурс] // Российская Информационная Сеть. – Режим доступу: [http://news.rin.ru/news\\_text/269241/](http://news.rin.ru/news_text/269241/)