

## КЛАСИФІКАЦІЯ ПРОБЛЕМ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Шелест Є.О.

*Досліджено проблематику формування та реалізації експортного потенціалу машинобудування України. З метою забезпечення всебічності та повноти аналізу шляхом систематизації і узагальнення здійснено класифікацію існуючих проблем.*

**Ключові слова:** експортний потенціал, машинобудівне підприємство, проблематика, класифікація, системний підхід, узагальнення, систематизація.

### ВСТУП

Нині за економічним потенціалом Україна входить до першої п'ятірки країн Європи, а за ефективністю його використання - замикає першу сотню країн світу [1, с. 29]. Не є винятком і ситуація з реалізацією експортного потенціалу вітчизняного машинобудування, подальший розвиток якого у світлі післякризових реалій визнано світовою спільнотою важливою складовою ефективною та раціональною національної політики будь-якої країни.

Експортний потенціал вітчизняного машинобудування протягом останніх п'яти років використовувався на досить низькому рівні. Погіршення переважної більшості показників діяльності українських машинобудівних підприємств – стали логічним результатом впливу не лише світової економічної кризи поточних років, але й неефективного на всіх рівнях управління, корумпованості, політичної та економічної нестабільності тощо.

Вивченню проблематики формування та реалізації потенціалу машинобудівних підприємств України загалом, та експортного потенціалу зокрема присвячена значна кількість досліджень вітчизняних і закордонних науковців та практиків. Серед них: Савченко С. М., Микитюк М. В., Войтова М. І., Сімчера О. І., Федулова Л.І., Барташевська Ю.М., Дрзенік Хануз М., Куяс К. та інші.

Тематику дослідження розглянуто у багатьох наукових працях, однак системний підхід до огляду проблем формування та реалізації експортного потенціалу машинобудівних підприємств України не застосовувався.

Тому метою нашого дослідження є класифікація основних проблем використання експортних можливостей підприємств машинобудівної галузі України як один із кроків забезпечення системного підходу до їх вирішення.

### РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Світова фінансово-економічна криза 2008-2009 років стала причиною значних деструктивних змін в українській економіці. Найважчим став 2009 рік, коли рівень промислового виробництва вітчизняних підприємств повернувся на позначку 2003-2004 років.

З початку 2010 року в економіці держави відбуваються певні позитивні зрушення. У результаті зростання ВВП у II кварталі 2010 року прискорилося і становило 6 % у річному вимірі (4,9 % у I кварталі 2010 року). За винятком сезонного фактора у II кварталі 2010 року приріст ВВП становив 3,5 % (0,4 % у I кварталі 2010 року). Однак відновлення економіки все ще має нестійкий характер, що потребує формування та реалізації в Україні політики довгострокового економічного зростання з урахуванням екзогенних викликів та внутрішніх проблем економічного розвитку [2, с. 3].

Принципи такого зростання, що передбачають реформування і модернізацію сучасної економічної системи України, окреслені у Програмі економічних реформ на 2010 – 2014 роки [3]. Реалізація визначених у Програмі завдань, на нашу думку, можлива тільки у разі поетапного здійснення комплексу організаційно-економічних кроків, спрямованих на підвищення та ефективне використання потенціалу промисловості України. Це, очевидно, має бути одним із пріоритетних напрямів на шляху подолання негативних наслідків фінансово-економічної кризи, структурно-технологічної перебудови економіки, забезпечення її розвитку, що, безперечно, сприятиме зростанню конкурентоспроможності вітчизняної продукції на зовнішньому та внутрішньому ринках. Вважаємо, що лейтмотивом такого розвитку повинні стати інституційна, економічна та організаційна підтримка саме технологічних галузей, у тому числі й машинобудування, яке не лише є експортоорієнтованою галуззю, але й основою інтенсифікації та утвердження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку української економіки.

На користь такої думки схиляють сучасні світові тенденції формування галузевої структури промисловості, які орієнтовані, насамперед, на розвиток машинобудування та галузей виробництва

Шелест Євгенія Олександрівна, аспірант Хмельницького національного університету, тел. (098)5810977, e-mail: [evgeniapolishchuk@yandex.ru](mailto:evgeniapolishchuk@yandex.ru)

споживчих товарів [4], а також твердження про те, що машинобудування у складі різних сфер діяльності розглядається як «локомотив» економіки [5, с. 19].

Аналогічні тези висловлюють: Савченко С. М., який вважає, що саме машинобудівний комплекс є ядром національної економіки, своєрідним фундаментом, без якого неможливо побудувати посправжньому конкурентоспроможну економіку [6]; Микитюк М. В., який наголошує, що для ефективного функціонування всієї економіки країни галузь машинобудування повинна перебувати на високому рівні розвитку [7], М. І. Войтова, О. І. Сімчера, які зазначають, що сучасний економічний розвиток України неможливий без першочергового відродження машинобудівної галузі, яка, на їх переконання, є джерелом забезпечення засобами праці, і що саме рівень якості машинобудівної продукції, її відповідність сучасним вимогам, закладають основи розвитку інших галузей економіки [8] та Н. І. Шифріна, яка стверджує, що машинобудування – одна з найважливіших галузей виробництва, що значно впливає на продуктивність, ефективність і прогрес майже у всіх сферах людської діяльності і що її стабільний розвиток забезпечує рентабельність і конкурентоздатність більшості товарів та послуг, зростання інтелектуального й матеріального рівня населення, соціальний захист і розвиток економіки як окремих регіонів, так і держави [9, с. 395].

Очевидно, ці висновки пояснюються тим, що саме завдяки машинобудуванню переважна більшість досягнень науково-технічного прогресу матеріалізуються в інших галузях промисловості, а це у свою чергу значно підвищує як конкурентоспроможність останніх, так і конкурентоспроможність економіки держави в цілому. До прикладу, машинобудування високорозвинених країн забезпечує технічне переоснащення всієї їх промисловості кожні 7-10 років [10], що дозволяє цим країнам утримувати зазначений статус. На жаль, в Україні середній розрахунковий вік служби технологічного обладнання перевищує 20 років. Зношеність основних засобів у середньому у машинобудівній галузі складає 70-80 відсотків. Щорічний відсоток оновлення обладнання є надзвичайно низьким – 0,01%, тоді як у провідних країнах світу з розвинутим машинобудуванням вважається, що щорічно повинно оновлюватись 10-12 % технологічного обладнання [8]. І це лише одна із багатьох «хвороб» економіки України.

Експортні можливості підприємств машинобудівної галузі України протягом 2005-2010 років не були зреалізовані повною мірою. Підприємства українського машинобудування й досі працюють не на повну потужність. Така ситуація склалася з ряду причин, пошуку шляхів розв'язання яких повинен передувати ретельний всебічний аналіз основоположних проблематики формування та реалізації експортних можливостей машинобудівної галузі України. На нашу думку, саме системний

підхід слід вважати найбільш доцільним методом цього дослідження.

Адже системний підхід (англ. Systems thinking — системне мислення) — напрям методології досліджень, який полягає в дослідженні об'єкта як цілісної множини елементів в сукупності відношень і зв'язків між ними, тобто розгляд об'єкта як системи. Основний засіб системного підходу — системний аналіз [11].

Системний аналіз, своєю чергою, - науковий метод пізнання, що являє собою послідовність дій з установлення структурних зв'язків між змінними або елементами досліджуваної системи [12]. Спочатку в системному аналізі панували складні математичні розрахунки і моделі. В сучасному системному аналізі істотні не математичні обчислення того або іншого результату, а глибоке проникнення в сутність складної проблеми, розуміння її структури, динаміки і організації оптимального управління [13].

Керуючись принципами системного підходу в ході дослідження напрацювань багатьох українських і закордонних науковців та фахівців, ми окреслили шість груп проблем (науково-технологічні, економічні, виробничі, соціально-демографічні, екологічні, політико-правові), що характерні вітчизняному машинобудуванню та запропонували комплекс заходів, щодо їх вирішення (табл. 1).

Разом з тим, радник посольства Німеччини в Україні Каталіна Куяс наголошує: «Найкраща система підтримки експорту ніколи не спрацює, якщо за нею немає потужної економіки в цілому. Наприклад рекламна компанія не буде вдалою, якщо товар не здатен конкурувати з подібною продукцією на світовому ринку. Наприклад – через занадто високу вартість, пов'язану з нестабільною національною валютою або інфляцією всередині країни, ніхто ці товари не купуватиме, якою б потужною не була державна підтримка експорту» [22].

А Маргарета Дрзенік Хануз - заступник директора та старший економіст мережі Global Competitiveness Всесвітнього економічного форуму, зазначила, що Україна - країна з великим і далеко не реалізованим потенціалом. Зараз вона перебуває на перехідній стадії розвитку економіки, коли економічне зростання залежить не стільки від основних факторів виробництва – таких як робоча сила та природні ресурси, – скільки від збільшення ефективності виробництва. Основний акцент перетворень має бути зроблений на посиленні конкурентоспроможності країни в цілому [23].

Тож, на нашу думку, має рацію Трегобчук В., який зазначив, що розробка заходів із забезпечення сталого розвитку машинобудівних підприємств має здійснюватися у контексті триєдиної концепції сталого розвитку економіки, яка визнана світовою спільнотою народів домінантною ідеологією розвитку людської цивілізації у ХХІ ст., стратегічним напрямом забезпечення матеріального, соціального і духовного прогресу суспільства [24].

**Таблиця 1 Проблеми українського машинобудування та комплекс заходів, щодо їх вирішення**

Проблеми	Заходи
<p><b>1 Науково-технологічні</b></p> <p>Зменшення обсягу виконання наукових та науково-технічних робіт; існування великого розриву між науковими дослідженнями та впровадженням новачій; недостатня державна підтримка та стимулювання наукової сфери; низька наукоємність виробництва; недостатня конкурентоспроможність продукції машинобудування; неналежний рівень товарної диверсифікації; переважає низько технологічний імпорт; вузька спеціалізація експорту машинобудування (на декілька товарних груп припадає переважна більшість обсягу експорту); висока ресурсо- та енергоємність продукції, а відтак порівняно завищена її собівартість;</p>	<p>Підвищення рівня конкурентоспроможності продукції машинобудування; оновлення номенклатури виробів, розширення їх асортименту; підвищення частки готових виробів у структурі експорту; освоєння сучасної техніки та технології; конверсія технологій військово-промислового комплексу; підвищення технологічного імпорту [14]; механізація та автоматизація праці; активізація наукових розробок та впровадження відповідних новачій; першочергове дослідження та впровадження ресурсозберігаючих, екологобезпечних, природоохоронних техніки та технологій; організація технопарків, технополісів, бізнес-інкубаторів тощо; налагодження міжнародної співпраці у науково-технологічному напрямі (спільні дослідницькі програми, міжнародний обмін тощо); імплементація міжнародних стандартів, досягнення визнання українських стандартів за кордоном; впровадження спеціальної пільгової системи оподаткування; налагодження повноцінної системи фінансування цільових державних програм; переорієнтація діяльності спеціальних економічних зон та вільних економічних зон на інноваційний напрямок, стимулювання високотехнологічного експорту [15]; забезпечення захисту інтелектуальної власності тощо.</p>
<p><b>2 Економічні</b></p> <p>Нестабільність та незбалансованість економічної системи, відсутність рівноважного її зростання; високий рівень тінізації економіки; низька купівельна спроможність внутрішнього ринку; низький рівень географічної диверсифікації машинобудівної продукції; значна залежність від коливань зовнішнього ринку; недостатня пристосованість до сучасних ринкових умов (кон'юнктури ринку); висока витратність та ризикованість експортної діяльності; недостатня міжгалузева інтеграція; здійснення світовою спільнотою певних обмежувальних санкцій проти України, великої кількості антидемпінгових заходів; імпортозалежність від постачання різноманітних деталей, вузлів, комплектуючих [16]; неналежне контролювання діяльності монополістів та посередників з постачання сировини, матеріалів та інших ресурсів; проблеми з поверненням податкового кредиту; збереження «девальваційного синдрому» [17]; слабкість банківської та страхової системи; відсутність дієвої системи стимулювання притоку інвестицій; високі податки на високотехнологічний імпорт; відсутність дієвої системи просування продукції на закордонні ринки; високий рівень інфляції; незадовільне державне фінансування (з необхідних 21 млрд. грн. на 2008-2012 рр. для сільгоспмашинобудування заплановано 3,173 млрд. грн. [18]).</p>	<p>Розширення ринків збуту, в першу чергу, за рахунок налагодження співпраці з країнами Азії та Америки; поліпшення торговельного балансу з країнами ЄС; переорієнтація на збут переважно наукомісткої продукції, скорочення експорту виробів з низьким ступенем обробки; використання тактики «експортного прориву»; провадження агресивних маркетингових стратегій на закордонних ринках; раціональне імпортозаміщення; покращення галузевої структури машинобудування; підтримка експорту на рівні національної стратегії; залучення іноземних інвестицій, зокрема, за рахунок всесвітньовідомих компаній – лідерів в технологічній сфері; організація агентств маркетингової підтримки експортерів за кордоном; державна підтримка підприємств з високим експортним потенціалом (заходи щодо зменшення тарифних та нетарифних перешкод, податкові преференції, реалізація державних програм розвитку, забезпечення сприятливого інвестиційного клімату тощо), створення «територій стимулювання експорту»; зміцнення української грошової одиниці; забезпечення позитивного сальдо бюджету; поліпшення фіскальної політики держави; налагодження системи експортного кредитування та страхування; заміщення частки підприємств важкого машинобудування; активізація співпраці з міжнародними інтеграційними об'єднаннями; використання масштабного технічного переоснащення ряду галузей країн СНД; скорочення терміну повернення державою податкового кредиту; захист вітчизняних експортерів від дискримінаційних заходів з боку закордонних партнерів; покращення сервісного обслуговування продукції, створення сервісних мереж; стимулювання розвитку малого та середнього бізнесу, створення спільних підприємств.</p>

<p><b>3 Виробничі</b></p> <p>низький рівень завантаження виробничих потужностей (30-50% [19]); низька рентабельність підприємств; низький рівень технологічного оновлення галузі (відставання від 60 до 100 років порівняно з постіндустріальними країнами), як результат - прогресуюче підвищення рівня зношеності основних виробничих фондів (коефіцієнт ліквідації основних фондів становить 0,93% при пороговому значенні не менше 2,5% [20]); незбалансованість структури виробництва; погано налагоджена міжгалузєва кооперація; висока концентрація виробництва в східних регіонах країни, що призводить до «однобічності розвитку вітчизняного машинобудування» [21]; висока матеріаломісткість виробництва (метало- та енергоємність); невідповідність машинобудівної продукції світовим стандартам.</p>	<p>Переорієнтація спеціалізації та кооперування на вітчизняні підприємства, створення замкнених циклів виробництва всередині країни; приведення у відповідність рівня завантаженості виробничих потужностей з потенційними обсягами реалізації; популяризація та стимулювання використання сучасних методів менеджменту; переоснащення та модернізація виробництва тощо.</p>
<p><b>4 Соціально-демографічні</b></p> <p>Скорочення чисельності працівників наукового та науково-технічного сектору; старіння наукових кадрів; недостатня кількість кваліфікованого персоналу; скорочення соціальних витрат; недосконалість системи оплати праці, преміювання (заробітна плата перестає бути повноцінним стимулятором); низька продуктивність праці; низька якість професійної підготовки кадрів; шкідливі та важкі умови праці; зниження соціальної відповідальності підприємств; незадовільна соціальна політика держави; відмова підприємців вкладати кошти у розвиток персоналу; несприятлива демографічна ситуація в країні; зниження привабливості та престижності праці в машинобудівній галузі; значна невідповідність між рівнем заробітної плати працівника та його потребами.</p>	<p>Налагодження ефективного функціонування ринку праці; посилення контролю та відповідальності за дотриманням трудового законодавства; активізація підтримки закладів охорони здоров'я, освіти тощо; підвищення заробітної плати із збільшенням відмінності тарифних ставок між високо- та низькокваліфікованими працівниками; забезпечення висококваліфікованими кадрами тощо.</p>
<p><b>5 Екологічні</b></p> <p>Використання техніки та технологій, що є екологічно небезпечними, завдають шкоди навколишньому середовищу та людині; нераціональне використання природних ресурсів; реалізація в Україні заборонених за кордоном технологій, техніки; сировинна спрямованість експорту.</p>	<p>Впровадження безвідходного виробництва; дотримання вимог ресурсо-екологічної безпеки; раціональне використання всіх видів ресурсів; підвищення контролю та відповідальності за порушення природоохоронного законодавства; активізація міжнародної співпраці щодо спільного розв'язання екологічних проблем.</p>
<p><b>6 Політико-правові</b></p> <p>Систематичне невиконання та ігнорування виконавчою владою законів та нормативних актів; недосконалість законодавства, особливо податкового; політична нестабільність; високий рівень бюрократії; складність митних процедур; високий рівень корупції; проблема захисту інтелектуальної власності.</p>	<p>Підвищити відповідальність держави та інших осіб за недотримання законодавства, певних зобов'язань; гармонізація нормативно-правової бази з міжнародним правом; «здоровий» протекціонізм; забезпечення належного рівня договірно-правової бази; налагодження інформаційно-аналітичного забезпечення суб'єктів здійснення експортної діяльності; активізація роботи Спільних міжурядових комісій, організації бізнес-форумів, національних презентацій, виставок тощо; забезпечення правового захисту українських компаній на закордонних ринках; укладання міждержавних угод щодо спрощення митних процедур стосовно України; впровадження спрощеного процедурного режиму для експорту продукції машинобудування.</p>

## ВИСНОВКИ

Зважаючи на вищевикладене, не викликає сумнівів існування нагальної потреби оптимізації структури експорту України, здійснення заходів із забезпечення зростання доданої вартості у експортованій продукції за рахунок збільшення її наукоємності. Для забезпечення комплексного та системного підходу у цій непростій справі є необхідність у розробці стратегічних засад

формування та реалізації експортного потенціалу країни, що передбачає глибоке вивчення і врахування конкурентних недоліків та переваг її економіки, а особливо експорту, який склався на цей час.

Впевнені, що зреалізувавши запропоноване у цій роботі, Україна не втратить свої позиції щодо економічного потенціалу, підніметься на кілька десятків сходинок вище за показником ефективності його використання і посяде гідне місце серед найрозвинутіших країн світу.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алимов О. Промисловий потенціал України: напрями ефективного розвитку / О. Алимов, В. Ємченко // Економічний часопис – XXI. – 2003. - № 6. – С. 28-32.
2. Розвиток промислового потенціалу України в процесі післякризового відновлення / О. В. Собкевич, А. І. Сухоруков, В. Г. Савенко [та ін.]; за ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2010. – 48 с.
3. Програма економічних реформ на 2010 – 2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» від 02.06.2010р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/signal/0004100.pdf>
4. Федулова Л.І. Тенденції та перспективи розвитку промисловості України / Л.І. Федулова // Економіка промисловості. – 2008. - №43. – С.20-29.
5. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. - №1 (8). – С. 19-25.
6. Савченко С. М. Конкурентоспроможність українського машинобудівного комплексу на зовнішніх та внутрішніх ринках / С. М. Савченко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2011. - №29. – С.20-29.
7. Микитюк М. В. Міжнародна торгівля продукцією машинобудування в Україні / М. В. Микитюк [Електронний ресурс]: Сьома Міжнародна науково-практична інтернет-конференція „Простір і час сучасної науки”. – Режим доступу: <http://intkonf.org/mikityuk-mv-mizhnarodna-torgivlya-produktsiyeu-mashinobuduvannya-v-ukravini/>
8. Войтова М. І., Сімчера О. І. Збалансування інноваційного розвитку машинобудівних підприємств в процесі стратегічного планування / М. І. Войтова, О. І. Сімчера [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.confcontact.com/2010alyans/ek8-vojtova.htm>
9. Шифріна Н. І. Стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України / Н. І. Шифріна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - №29. – С.394-399.
10. Амосенок Э.П. Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики / Э.П. Амосенок // ЭКО. – 2005. - №1. – С.75-90.
11. Системний підхід. Вільна енциклопедія Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D0%B9\\_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D1%85%D1%96%D0%B4](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D1%96%D0%B4%D1%85%D1%96%D0%B4)
12. Системний аналіз. Вільна енциклопедія Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D0%B9\\_%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7)
13. Циба Т. Є. Удосконалення управління корпорацією з використанням системного аналізу / Т. Є. Циба // Актуальні проблеми економіки. – 2006. - № 1. – С. 190-198.
14. Hoekman V., Djankov S. Determinants of the Export Structure of Countries in Central and Eastern Europe / В. Hoekman, S. Djankov // The World Bank Economic Review. - 1997. - Vol. 11. - No. 3. - P. 471-487.
15. Тарасова Н. В. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Н. В. Тарасова, І. С. Калініченко, В. А. Романенко та ін.; ред. Б. М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. – 308 с.
16. Климик Г.В. Проблеми вдосконалення механізму управління експортною діяльністю підприємств сільськогосподарського машинобудування / Г.В. Климик, С.В. Петрик [Електронний ресурс]: Уманський державний аграрний університет. – Режим доступу: <http://www.doc-08-94-docsviewer.googleusercontent.com/viewer/securedownload>
17. Кияк А. Реальний ефективний обмінний курс гривні як показник конкурентоспроможності національної економіки (1998-2000 рр.) / А. Кияк // Тенденції української економіки. - 2001. - № 3. - С. 60-68.
18. Клімова І. Інституції у регулюванні експорту сільськогосподарської продукції / І. Клімова // Агроінком. - 2008. - №4. - С. 12.
19. Кораблин С. Боргова стабільність гривні / С. Кораблин // Дзеркало тижня. - 2001. - № 46 (328). - С. 1, 8.
20. Шевчук В. Чинники українського експорту-імпорту в 1994-2000 рр. / В. Шевчук // Вісник Львівської комерційної академії. - 2001. - № 10. – С. 50-59.
21. Шевчук В. О. Засоби стимулювання технологічного експорту / В. О. Шевчук [Електронний ресурс]: НІСД у м. Львів. - Режим доступу: <http://miss.lviv.ua/analytics/59.htm>
22. Попов С. Україна планує перейти з експорту сировини на постачання продуктів та техніки / Сергій Попов [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.l2b.ua/news/15451ua-ua>
23. Дрзенік Хануз М. Україна - країна з великим та нерезалізованим потенціалом / Маргарета Дрзенік Хануз [Електронний ресурс]: Фонд «Ефективне управління». - Режим доступу: [http://www.feg.org.ua/ua/news/foundation\\_press/27.html](http://www.feg.org.ua/ua/news/foundation_press/27.html)
24. Трегобчук В. Концепція устойчивого розвитку для України / В. Трегобчук // Вісник НАН України. - 2002. - №2. - С. 15-22.