Інститут економічних досліджень та політичних консультацій

Німецька консультативна група

Серія консультативних робіт [PP/02/2014]

Сектор машинобудування в Україні: стратегічні альтернативи і короткострокові заходи з огляду на припинення торгівлі з Росією

Девід Шаха, Рікардо Джуччі, Дмитро Науменко, Артур Ковальчук

Берлін/Київ, серпень 2014 року

Про Інститут економічних досліджень та політичних консультацій

Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (ІЕД) – провідний український аналітичний центр, що спеціалізується на економічних дослідженнях та консультаціях з питань економічної політики. ІЕД був заснований у жовтні 1999 року провідними українськими політиками та Німецькою консультативною групою з питань економічних реформ.

Місія ІЕД - вироблення альтернативного погляду на ключові проблеми суспільного та економічного розвитку України. В рамках місії ІЕД націлює свою діяльність на надання висококваліфікованої експертної оцінки в галузі економіки й економічної політики, на формування громадської думки шляхом організації відкритого публічного діалогу, на сприяння розвитку економічних та суспільних наук і стимулювання розвитку дослідницької спільноти України.

Інститут економічних досліджень та політичних консультацій

Рейтарська 8/5-А,

01034 Київ, Україна

Тел: +38 044 / 278 63 42

Факс: +38 044 / 278 63 36

institute@ier.kiev.ua

http://www.ier.com.ua

Про Німецьку консультативну групу

Німецька консультативна група з питань економічних реформ працює в Україні з 1994 року, консультуючи український уряд та інші державні органи, такі як Національний банк України, по широкому колу питань економічної політики і розвитку фінансового сектору. Наші аналітичні роботи презентуються і обговорюються під час постійних зустрічей з посадовцями високого рангу. Група фінансується німецьким Федеральним міністерством економіки та енергетики у рамках програм TRANSFORM та наступних після неї програм технічної допомоги.

Німецька консультативна група

З питань економічних реформ

c/o Berlin Economics

Schillerstr. 59

D-10627 Берлін

Тел: +49 30 / 20 61 34 64 0

Факс: +49 30 / 20 61 34 64 9

info@beratergruppe-ukraine.de

www.beratergruppe-ukraine.de

© 2014 Німецька консультативна група

© 2014 Інститут економічних досліджень та політичних консультацій

Всі права захищені.

Сектор машинобудування в Україні: стратегічні альтернативи і короткострокові заходи з огляду на припинення торгівлі з Росією

Резюме

Україна зіткнулася із можливими значними перебоями у торгівлі з Росією у зв'язку із нинішньою політичною напруженістю. Сектор машинобудування є найбільш залежним від російського ринку збуту серед всіх секторів економіки України, експортуючи 32% випущеної продукції до Росії. З цієї причини, дана робота фокусується саме на цьому секторі.

Сектор машинобудування є основним компонентом більшої за розміром переробної промисловості, внесок якого до валової доданої вартості у переробній промисловості становить 25% і, в свою чергу, біля 3,5% від валового внутрішнього продукту України. Він складається з шести підгалузей. 51% продукції виробляється трьома підгалузями, пов'язаними з сектором транспорту, а саме залізничним, авіаційним/суднобудівним та автотранспортним машинобудуванням. Виробництво машин та устаткування загального призначення, а також виробництво електричного устаткування також є відносно великими підгалузями машинобудування, внесок яких до загального випуску сектору машинобудування становить 27% та 16%, відповідно.

Можливість в значній мірі втратити доступ на російський ринок може досить важко вразити сектор, особливо через низьку диверсифікацію експорту та продуктивність в більшості підгалузей. Найбільша підгалузь, залізничне машинобудування, продає 82% від загального обсягу випуску до Росії та на внутрішньому ринку України. Продуктивність праці в машинобудуванні складає лише дві третини від аналогічного середнього показника по країні, що свідчить про дефіцит капіталу і технологій, а також можливі проблеми з конкурентоспроможністю на світовому ринку.

У зв'язку з можливою втратою доступу до ринку Росії, український уряд має три стратегічні альтернативи: політика невтручання, консервація сектору або його модернізація. Чиста ринкова стратегія невтручання може реалізувати ризик втрати економічного базису та потенціалу сектору і, таким чином, ми її не рекомендуємо. Але консервативна стратегія із домінуючою роллю держави також не є розумним варіантом, оскільки вона не здатна вирішити проблему конкурентоспроможності сектора. Замість цього уряд має розробити стратегію модернізації як розумне поєднання ринкових сил і державного втручання. Таким чином, уряд може внести свій вклад у здатність сектора перенаправити та диверсифікувати експорт, шляхом сприяння інвестиціям, оптимізації державної політики та стимулювання фірм до підвищення рівня конкурентоспроможності.

Оскільки така стратегія вимагає часу для її розробки та реалізації, необхідні короткострокові заходи, направлені на захист економічного базису та потенціалу сектору. Заходи мають бути ретельно розроблені для того, щоб не стати перепоною для факторів зростання конкурентоздатності за реалізації стратегії модернізації. Ми визначили ряд програм підтримки, таких як схема скороченого робочого часу за підтримки уряду, державні закупівлі окремих товарів, корисних для функціонування суспільної інфраструктури, а також відкриття української економіки для прямих іноземних інвестицій та спільних підприємств в якості короткострокових заходів, що мають бути підготовлені як відповідь на можливі обмеження доступу на ринок Росії.

Автори

Девід Шаха	saha@berlin-economics.com	+49 30 / 20 61 34 64 0
Рікардо Джуччі	giucci@berlin-economics.com	+49 30 / 20 61 34 64 0
Дмитро Науменко	naumenko@ier.kiev.ua	+38 044 / 2 78 63 42
Артур Ковальчук	kovalchuk@ier.kiev.ua	+38 044 / 2 78 63 60

Подяка

Автори хочуть висловити свою вдячність Мішель Перуцці та Вольдемару Вальтеру за надання відмінної допомоги при проведенні цього дослідження. Ми дякуємо Георгу Захманну за дуже корисні коментарі та пропозиції. Застосовуються звичайні застереження.

Зміст

1. Вступ 2

2. Сектор машинобудування України: економічне значення та залежність від російського ринку 2

2.1 Сектор машинобудування: агрегований огляд 2

2.2 Розмір підгалузей машинобудування 5

2.3 Залежність підгалузей від російського ринку 7

3. Ризики призупинення торгівлі у зв'язку з політикою Росії 11

4. Стратегічні альтернативи з урахуванням можливої втрати доступу на російський ринок 12

4.1 Політика «невтручання» 12

4.2 Стратегія «консервації» 12

4.3 Модернізація 13

4.4 Елементи стратегії модернізації для українського машинобудування 14

5. Рекомендації для короткострокових заходів політики 14

5.1 Схеми скороченого робочого часу за підтримки уряду 15

5.2 Схеми державних закупівель 15

5.3 Підвищення відкритості для ПІІ та спільних підприємств 16

1. Вступ

Сектор машинобудування в Україні стикається нині з важкою ситуацією. Нещодавнє дослідження Німецької консультативної групи[1] виявило, що машинобудування є сектором промисловості України, що є найбільш залежним від російського ринку з точки зору відсотка випущеної продукції, що експортується до Росії. Крім того факту, що значна частина виробничих потужностей машинобудування знаходиться у східних областях України, які в даний час переживають політичні та воєнні потрясіння, також існує чітко виражений ризик, що доступ до російського експортного ринку може бути втрачено у майбутньому через політичні рішення Росії.

Через те, що російський ринок є важливим для сектору машинобудування України, можлива втрата доступу до нього, скоріш за все, буде мати серйозні наслідки для сектору, на який безпосередньо припало 3,5% від ВВП та 5,5% від загального рівня зайнятості в Україні у 2012 році. За відсутності деякого державного втручання, раптова втрата доступу на ринки, швидше за все, призведе до надмірного розтягнення в часі потенціалу фірм до адаптації, створить загрозу для майбутнього розвитку великої частини компаній, робочих місць та економічного потенціалу сектору.

Таким чином, в цій роботі розглядаються варіанти політики для вирішення проблеми потенційної масштабної втрати доступу на ринок Росії. В Розділі 2 ми представляємо огляд ситуації у різних підгалузях сектору машинобудування, фокусуючись на економічній вартості та вразливості до шоків, що породжуються російським ринком. В Розділі 3 ми аналізуємо існуючу та потенційну російську політику, результатом якої може стати втрата доступу на ринки для українських компаній. Розділи 4 та 5 дають відповіді на питання щодо можливих дій у відповідь зі сторони українського уряду. В Розділі 4 ми фокусуємося на довгострокових політичних стратегіях, тоді як Розділ 5 описує заходи, спрямовані на створення умов для збереження економічного потенціалу у короткостроковій перспективі.

2. Сектор машинобудування України: економічне значення та залежність від російського ринку

Маючи велике агреговане значення для економіки та високу залежність від ризику втрати російського ринку, сектор машинобудування в Україні складається з різних підгалузей, таких як автомобілебудування та літакобудування. Ці підгалузі відрізняються за своїми розмірами, продуктивністю та ступенем залежності від російського ринку. Оскільки заходи політики мають вирішувати сукупність індивідуальних проблем, спочатку ми надамо детальний огляд сектору машинобудування та його підгалузей.

2.1 Сектор машинобудування: агрегований огляд

Сектор машинобудування є одним з найбільших секторів української переробної промисловості. У 2012 році[2] валова додана вартість (ВДВ) у машинобудуванні становила 5,5 млрд дол. США або 44,6 млрд грн, що становило 3,5% від загальної ВДВ та 25% від ВДВ у переробній промисловості. Хоч це число може видатись відносно невеликим, слід мати на увазі, що загальне значення цього сектора для ВВП України є більшим, оскільки сектор також використовує товари і послуги, вироблені в інших галузях української економіки. Згідно з *Держстатом*, загальний обсяг випуску

[1] Див. Технічну записку TN/03/2014, *Український експорт до Росії: галузеве та регіональне представлення,* Німецька консультативна група та Інститут економічних досліджень та політичних консультацій (Київ).

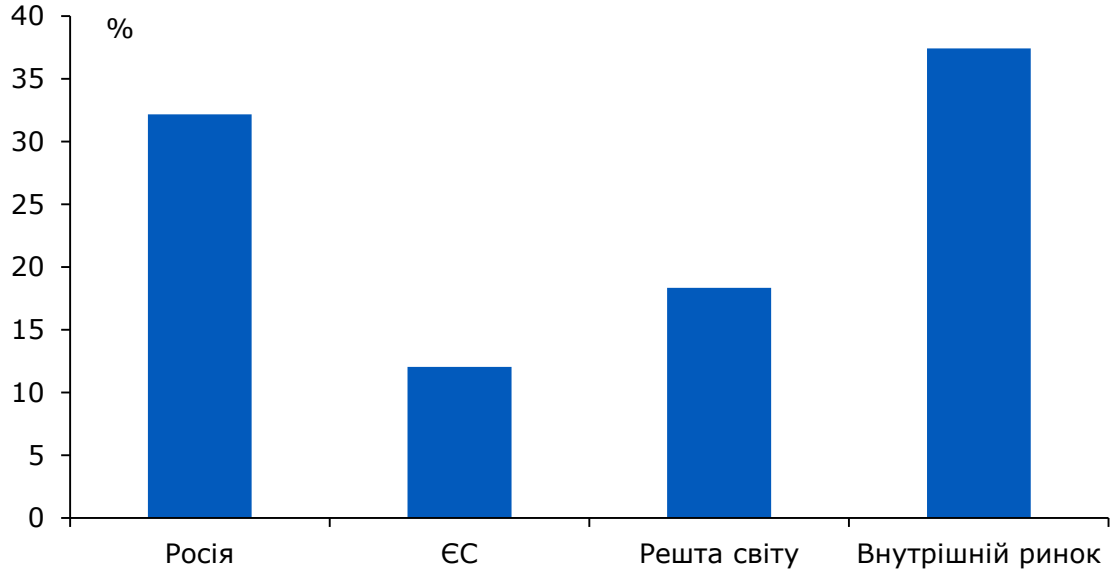
[2] У зв'язку з політичним переворотом у 2013 році, а також обмеженою наявністю даних, в цій роботі ми, в основному, використовували дані за 2012 рік. Дані за 2012 рік дозволяють отримати більш точну картину структури української економіки в звичайні часи, ніж дані за 2013 рік.

продукції сектора – включаючи вартість всіх витрат на виробництво, незалежно від їх походження – склав 19,4 млрд дол. США в 2012 році.[3] Загальна зайнятість у секторі складала 585 тис. осіб (5,5% від загальної чисельності робочої сили) у 2012 році.

Як вже було вказано у технічній записці TN/03/2014, залежність сектору машинобудування від російського ринку, а отже і ризик втратити доступ до ринку збуту, є найвищою серед всіх секторів промисловості України. У 2012 році 32% від загального обсягу випуску сектору машинобудування було експортовано до Росії.[4]

Рисунок 1

Ринки збуту продукції сектору машинобудування України, 2012 р.



Джерело: Державна служба статистики України, власні розрахунки

Велика значимість російського ринку в значній мірі пояснюється продовженням існування старих економічних зв'язків. Завдячуючи доброму знанню торгівельних партнерів, спільним стандартам виробництва та продукції, адаптованої до вимог замовників, такі довготривалі торгівельні відносини зазвичай є взаємовигідними і, таким чином, є сенс їх продовжувати, хоч диверсифікація експорту є також бажаною, оскільки це зменшує залежність від одного ринку, а отже і залежність від ризиків та шоків, які притаманні цьому ключовому ринку.

Існують також торгівельні зв'язки і з іншими країнами: в 2012 році вітчизняний сектор машинобудування експортував більш ніж 30% своєї продукції до країн інших, ніж Росія, в тому числі 12% продукції було експортовано до країн ЄС. Однак, вразливість сектору до шоків, що пов'язані з російським ринком досі є високою. Враховуючи, що очікувана здатність внутрішнього ринку споживати більшу кількість продукції є обмеженою, для повної компенсації можливої втрати експорту до Росії експорт до ЄС та до решти країн світу має бути приблизно подвоєний, що може стати досить амбітною метою.

---

[3] Виробництво зброї не включається до офіційної статистики, за винятком деякої продукції подвійного призначення і, отже, головним чином, не включене до даного аналізу. Однак в Україні існує досить потужне виробництво зброї. Експорт озброєнь здійснюється державним концерном «Укроборонпром», що об'єднує 125 державних підприємств, 9 корпорацій та працевлаштовує біля 120 тис. осіб. Експорт «Укроборонпрому» оцінювався Стокгольмським міжнародним інститутом досліджень проблем миру (SIRPI) у 2,6 млрд дол. США у 2012 році та 1,1 млрд дол. США у 2013 році.

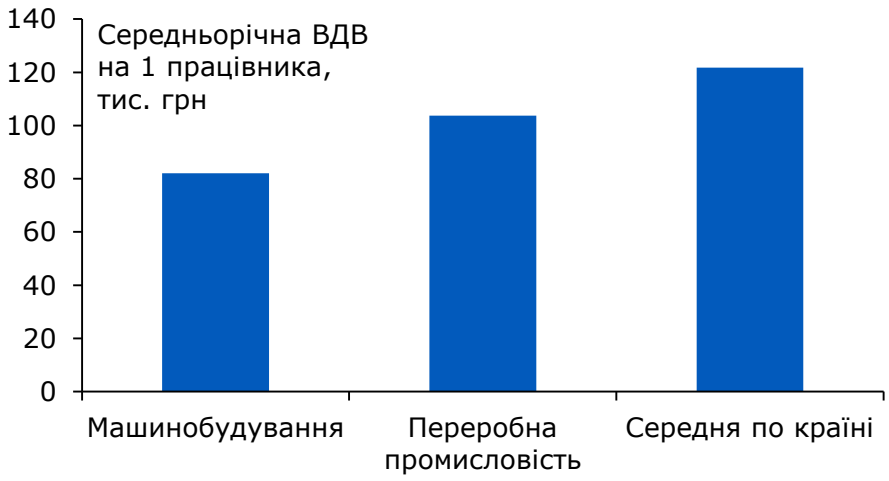
[4] В технічній записці TN/03/2014 було обрано дещо інший підхід до розрахунків через обмежену наявність даних. Використавши дані по випуску продукції у базових цінах – концепція ціни, більш релевантна для постачальників – в цій роботі ми отримали дещо вищу цифру для загального рівня залежності.

Крім абсолютного розміру, економічна цінність сектору для країни визначається його здатністю генерувати багатство. Зі статичної точки зору, це найкращим чином відображається в концепції продуктивності (праці) – величини створеної ВДВ в розрахунку на одного працівника. Продуктивність праці залежить від капіталовкладень та інтенсивності застосування знань (технологій) в секторі, а також динаміки конкуренції на світових ринках. З метою підвищення національного багатства, в інтересах країни є сприяння секторальному переходу від менш до більш продуктивних секторів, або ж там де продуктивність є нижчою за потенціальну – підвищення продуктивності окремих секторів.

Досить дивно спостерігати, що продуктивність у секторі машинобудування, і навіть на рівні більшої агрегації – в переробній промисловості – в Україні знаходиться на рівні, що є *нижче* середнього по країні і причому на дуже низькому рівні. Ми підрахували, що при значенні цього показника у 82 тис. грн продуктивність праці у машинобудуванні у 2012 році становила лише 79% від продуктивності праці у переробній промисловості (103,7 тис. грн на одного працівника) і 67% від загальнонаціональної середньої продуктивності (121,7 тис. грн на одного працівника).

Рисунок 2

Порівняння продуктивності праці у машинобудуванні (середньорічна ВДВ на 1 працівника, тис. грн) із продуктивністю праці у переробній промисловості та в середньому по країні



Джерело: Державна служба статистики України, власні розрахунки

Зазвичай, машинобудування і переробна промисловість є відносно капіталоємними та технологічними секторами, демонструючи вищу за середню продуктивність праці. Наприклад, продуктивність праці у переробній промисловості Німеччини становила 94,4 тис. дол. США у 2012 році, або 115% від середньої національної продуктивності та була більш ніж у сім разів вища за продуктивність української переробної промисловості. Таким чином, ця статистика свідчить про величезний дефіцит продуктивності, спричинений нестачею капіталовкладень та технологій в українське машинобудування та переробну промисловість.

Дефіцит капіталу та технологій в Україні, швидше за все, викликаний дією двох факторів: низькі витрати на робочу силу є стимулом для ефективного поєднання виробничих факторів в бік більш трудомісткого виробництва до того моменту, поки витрати на робочу силу не стануть зростати. Також, поганий доступ до кредитування та високі відсоткові ставки знижують стимули інвестувати в основний капітал. Неформальні факти підтверджують точку зору стосовно існування значного дефіциту капіталовкладень в українському машинобудуванні: наприклад, компанія «Мотор Січ» - виробник двигунів для літаків та гелікоптерів - досі використовує ручне полірування лопаток компресорів, тоді як на Заході цей процес було автоматизовано

десятиріччя тому. Також, коли компанія «Луганськтепловоз» працювала на повну потужність, кількість її персоналу складала величезні 40 тис. осіб.

Таким чином, можна зробити висновок, що існує величезний простір для здійснення інвестицій та зростання продуктивності сектору машинобудування, що також, ймовірно, призведе до зростання його міжнародної конкурентоспроможності. Звичайно, конкурентоздатність по ціні може бути досягнута за рахунок низьких витрат на робочу силу, але більш капіталоємне і технологічне виробництво, скоріш за все, підвищить конкурентоздатність по якості і зробить внесок у підвищення заробітних плат та економічного зростання в Україні. Економічний потенціал українського машинобудування з його багаторічною історією і значним технологічним ноу-хау сьогодні використовується далеко не в повній мірі.

2.2 Розмір підгалузей машинобудування

Сектор машинобудування в Україні складається з декількох підгалузей, що є окремими галузями промисловості, такі як автомобілебудівна чи літакобудівна промисловість. Шість підгалузей можуть бути ідентифіковані згідно офіційної статистики[5], які ми для зручності пронумеруємо:

1. Залізничне машинобудування;
2. Виробництво літаків, космічних апаратів та суден[6];
3. Автомобілебудівна промисловість;
4. Виробництво машин і устаткування[7];
5. Виробництво електричного устаткування;
6. Виробництво електронної та оптичної продукції.

Щоб отримати уявлення про розмір цих шести підгалузей, ми порівнюємо їх обсяги випуску продукції, оскільки для цього показника існують більш деталізовані дані, ніж для ВДВ. Можна виділити один факт: на підгалузі 1-3, що пов’язані з транспортним сектором в сукупності припало біля 10 млрд дол. США, або біля 52% від загального випуску продукції машинобудування у 2012 році. Транспортне машинобудування можна вважати найголовнішою рушійною силою українського машинобудування.

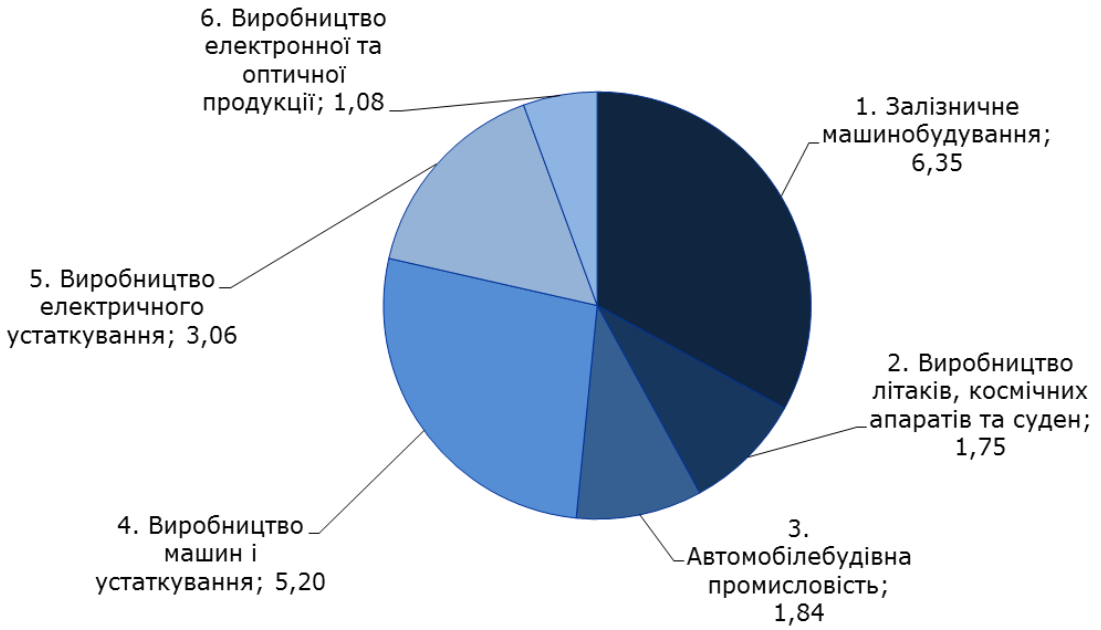
[5] Ці підгалузі відповідають підгалузям 26-30 класифікації ISIC Rev. 4 або еквівалентному поділу на групи 26-30 класифікації NACE, включаючи підгалузь «Інше транспортне обладнання», що розподілена між виробництвом обладнання для залізничного транспорту та виробництвом іншого обладнання, в якому в Україні домінують літакобудівна та суднобудівна промисловості.

[6] В цій підгалузі будуть домінувати авіаційна і суднобудівна промисловості, але вона також офіційно охоплює і транспортні засоби військового призначення, дані про які, однак, не публікуються.

[7] Всі машини і обладнання загального призначення, а також спеціального призначення, що не належать до транспортного машинобудування або виробництва електричної/електронної/оптичної продукції.

Рисунок 3

Випуск продукції підгалузями сектору машинобудування в Україні, млрд дол. США, 2012 р.



Джерело: Державна служба статистики України, власні розрахунки

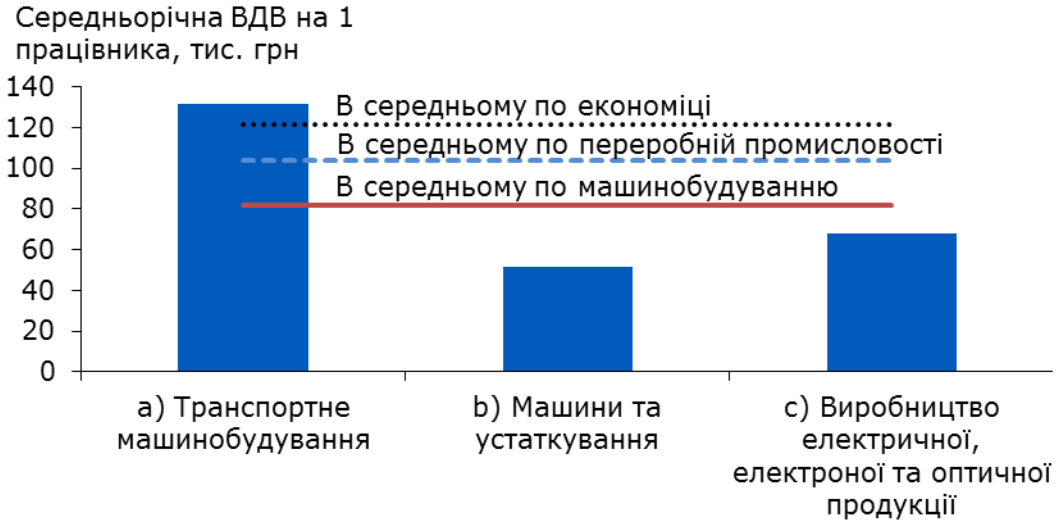
1. Лише випуск продукції у підгалузі **залізничного машинобудування** окремо склав 6,35 млрд дол. США, або ж 33% від загального обсягу випуску українського машинобудування у 2012 році. Ця підгалузь промисловості, головним чином, виробляє залізничні вагони для російської ширококолійної системи залізниць і в останні роки отримала значні вигоди від програми модернізації залізничного парку компанії ВАТ «Російські залізниці».
2. **Виробництво літаків, космічних апаратів та суден** включає в себе виробництво літаків компанією «Антонов» та виробництво двигунів для гелікоптерів компанією «Мотор Січ», що були незамінними для виробництва російських гелікоптерів у минулому. Сумарний випуск продукції цією галуззю склав 1,75 млрд дол. США.
3. **Автомобілебудівна промисловість** із випуском у 1,84 млрд дол. США у 2012 році є співставною за розміром із виробництвом літаків, космічних апаратів та суден та включає в себе як компанії-постачальники для іноземних компаній, так і виробництво автомобілів в Україні вітчизняними компаніями, часто із використанням іноземного дизайну.
4. **Виробництво машин і устаткування** із випуском у 5,2 млрд дол. США, що становить 27% від загального випуску у машинобудуванні, є другою найбільшою підгалуззю українського машинобудування з точки зору випуску; об'єднує різні види виробництва машин загального призначення та машин для обробки металів під тиском, та для сільського господарства, а також обладнання для ядерних електростанцій, такого як турбіни, що не входить до категорії «електричне устаткування».
5. **Виробництво електричного устаткування** є третьою по величині підгалуззю із обсягом випуску у 3,1 млрд дол. США або 16% від загального випуску машинобудування. Ця підгалузь, що є відмінною від виробництва комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, виробляє різні види електромоторів та генераторів, а також електричні кабелі та інше електричне обладнання.

6. **Виробництво електронної та оптичної продукції** нині є найменшою підгалуззю машинобудування із обсягом випуску у 1,08 млрд дол. США у 2012 році.

Продуктивність праці може бути розрахована лише для трьох ширших підсекторів, пронумерованих від a) до c). Підсектор a) включає в себе підгалузі транспортного машинобудування 1-3, підсектор b) еквівалентний підгалузі 4 (машини та устаткування) та підсектор c) включає в себе вищезгадані підгалузі 5 і 6. Можна виділити вищу продуктивність праці в транспортному машинобудуванні, оскільки по цьому показнику ця підгалузь демонструє набагато кращу ефективність, ніж інші галузі машинобудування, і навіть трохи випереджає середній рівень продуктивності по економіці в цілому.

Рисунок 4

Продуктивність праці (ВДВ/на 1 працівника) у різних підсекторах машинобудування, 2012 р., тис. грн



Джерело: Державна служба статистики України, власні розрахунки

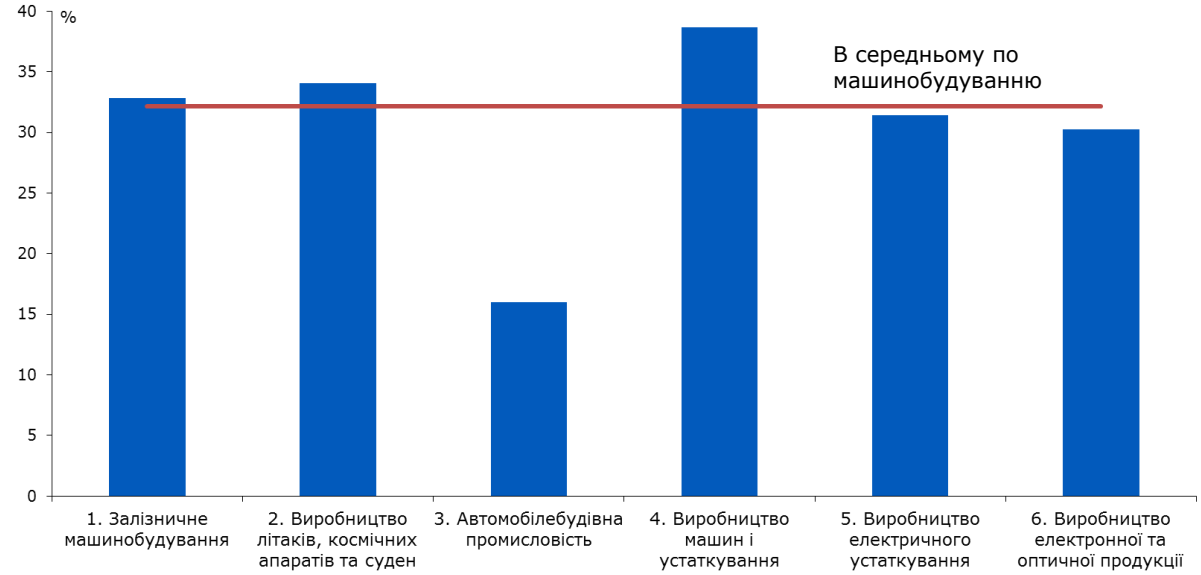
Вища продуктивність праці підсектору a), швидше за все, пояснюється здійсненням в нещодавньому минулому капітальних інвестицій, а також вище в цілому завантаження виробничих потужностей. Однак, продуктивність праці в інших підсекторах машинобудування є на дуже низькому рівні, що вказує на необхідність інвестицій в ці галузі.

2.3 Залежність підгалузей від російського ринку

У зв'язку з можливістю втрати доступу на російський ринок, вразливість окремих підгалузей машинобудування має ключове значення для розробки відповідних заходів в області політики. Вимірюючи ступінь залежності від російського ринку як частку експорту до Росії у загальному обсязі виробництва, ми на превеликий подив помітили, що вона не дуже відрізняється між собою для більшості підгалузей.

Рисунок 5

Залежність (експорт/випуск) підгалузей машинобудування від російського ринку, 2012 р.



Джерело: Державна служба статистики України, UN COMTRADE, власні розрахунки

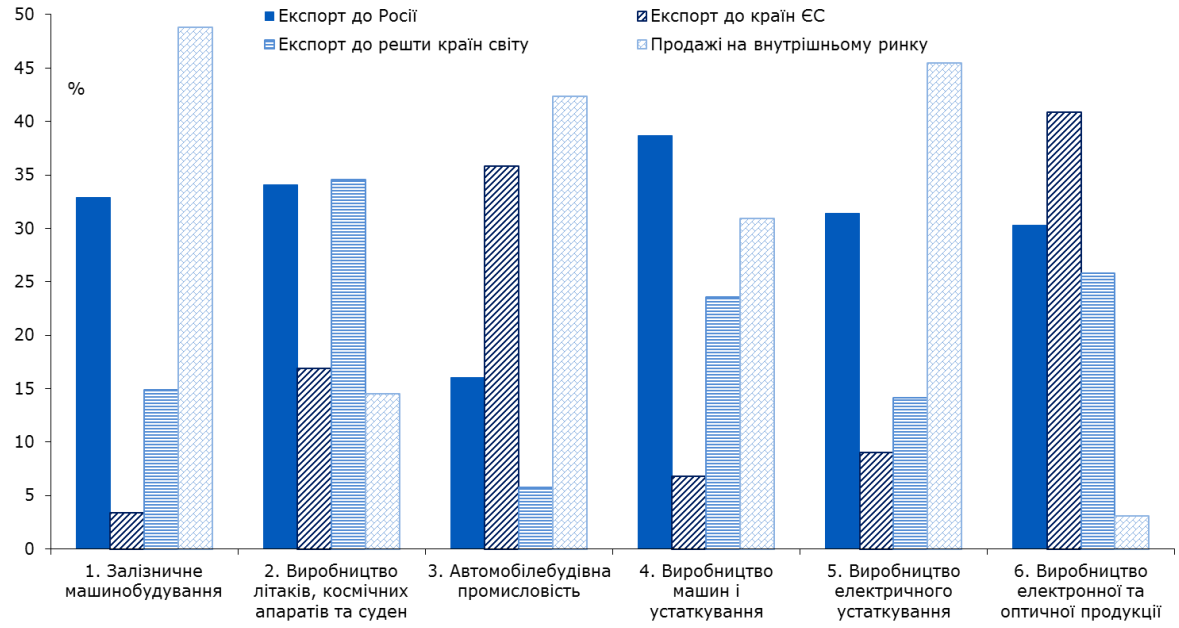
Більшість підгалузей експортує близько 30% від їх загального обсягу випуску до Росії, з яких підгалузь 4 (машини і устаткування) експортує майже 39% випущеної продукції в Росію. Єдиним помітним виключенням є підгалузь 3, автомобілебудівна промисловість. Те, що лише 17% продукції українського автопрому експортується до Росії, ймовірно, відображає той факт, що попит на автомобілі (зумовлений уподобаннями кінцевих споживачів) значно змінився з радянських часів, коли українські автомобілі були популярні в усіх країнах Варшавського договору. Попит в Росії, скоріш за все, змістився в бік автомобілів західноєвропейських чи азійських марок (часто вироблених на заводах в Росії, що були побудовані компаніями-виробниками). Очевидно, що українські постачальники так і не стали важливою частиною ланцюжка поставок у виробництві автомобілів в Росії.

Не менш важливою за залежність від російського ринку є здатність підгалузей поглинати можливі шоки, викликані потенційною втратою цього ринку. Здатність до поглинання досить важко виміряти, проте у першому наближенні є сенс звернути увагу на структуру продажів підгалузями за напрямками: до Росії, на внутрішній український ринок та на інші експортні ринки, окрім Росії (Рисунок 6).

Можна припустити, що український внутрішній ринок не зможе поглинути велику кількість додаткової продукції без застосування деяких заходів, що можуть застосовуватися урядом на власний розсуд. Однак, якщо експорт вже диверсифіковано по декільком експортним ринкам, компанії можуть знайти можливість наростити обсяги продажів на інших ринках збуту, якщо один з них буде втрачено. Набагато легше збільшити частку на декількох ринках невеликими частинами, ніж на одному ринку на велику суму в один момент.

Рисунок 6

Структура продажів українського машинобудування за підгалузями, % від загального випуску, 2012 р.



Джерело: Державна служба статистики України, UN COMTRADE, власні розрахунки

Підгалузі українського машинобудування суттєво відрізняються з точки зору структури за напрямами збуту продукції. Залізничне машинобудування, головним чином, направлено на російський та внутрішній ринки збуту, на які сукупно припадає 81% продажів. Така ситуація значною мірою пов'язана з великим, проте разовим замовленням від «Російських залізниць», що проводила модернізацію свого рухомого складу до 2012 року. Збереження попиту на цьому напрямі є малоймовірним.

Відносно гарна диверсифікація експорту існує у підгалузі 2 (виробництво літаків, космічних апаратів та суден), де експорт до Росії складає 34% від загального випуску, а експорт до ЄС та решти країн світу становив 51% від випуску у 2012 році.

Окремо можна виділити підгалузь 3, а саме автомобілебудівну промисловість, оскільки для неї частка експорту до Росії є меншою, ніж для інших секторів (16% від випуску у 2012 році). Маючи експорт до ЄС на рівні 42% від випуску, що більш ніж вдвічі перевищує аналогічний показник для Росії, а також значну роль внутрішнього ринку, шок втрати від російського ринку для автомобілебудівної промисловості може бути менш сильним, ніж для інших підгалузей українського машинобудування.

Підгалузь 4 (машини та устаткування) також в значній мірі сфокусована на російському та внутрішньому українському ринках. 70% від загального випуску продається на цих ринках, а отже ця підгалузь є відносно вразливою до можливої втрати російського ринку.

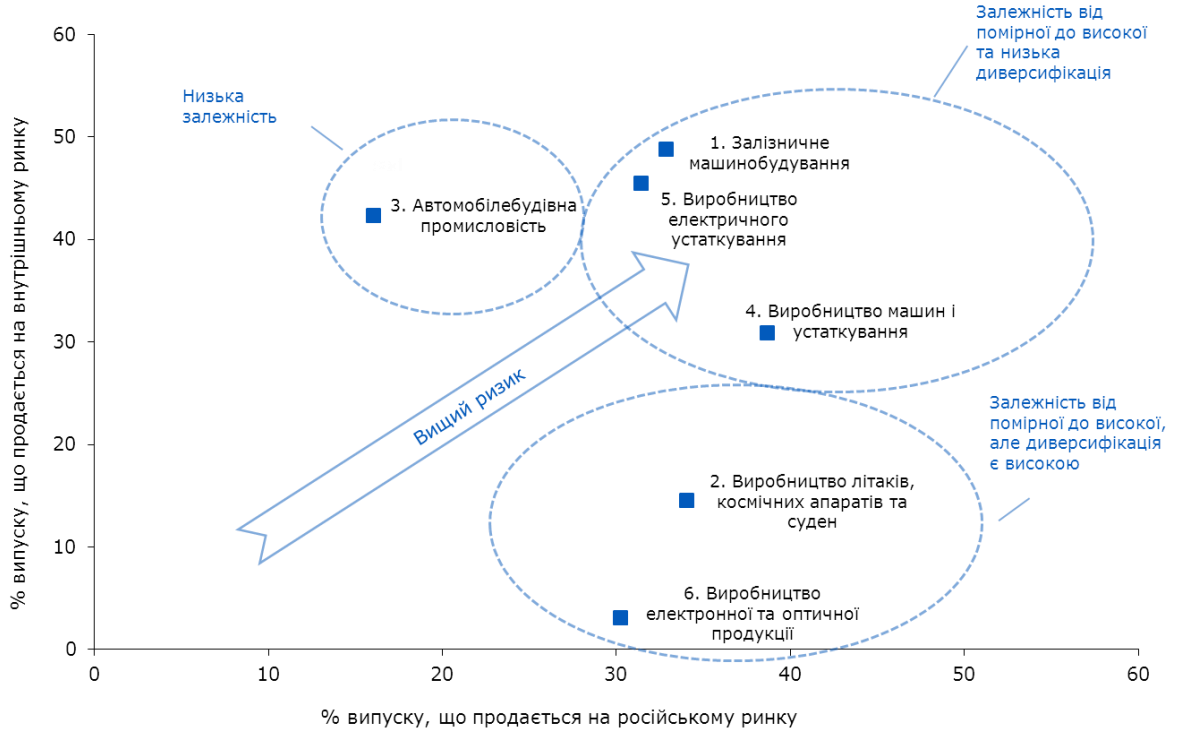
Хоч експорт до Росії і займає подібну частку у випуску для підгалузей 5 і 6, менша за розміром галузь з виробництва електронної і оптичної продукції (підгалузь 6) безсумнівно знаходиться у вигіднішому становищі з точки зору компенсації можливих перебоїв у торгівлі з Росією. Частки експорту до ЄС та решти країн світу сукупно є більш ніж вдвічі вищими за відповідну частку експорту до Росії, що вказує на потенціал щодо відносно швидкого перенаправлення випуску.

Більша за розміром підгалузь з виробництва устаткування (підгалузь 5), тим не менше, досить сильно вразлива від ризику можливої втрати російського ринку. Експортуючи досить мало продукції на інші ринки, ніж російський, навряд чи буде можливим швидко переорієнтувати експорт, тоді як важливий український внутрішній ринок навряд чи зможе абсорбувати більшу кількість випуску.

Оскільки двома головними індикаторами, що свідчать про вразливість галузі через можливу втрату галуззю доступу до ринку Росії, є безпосередня залежність від російського ринку та низька частка експорту на інші ринки, ми можемо проілюструвати вразливість підгалузей шляхом розміщення їх на графіку, що вимірює вплив російського ринку по горизонтальній осі та відсутність інших експортних ринків (вимірюється як частка продукції, проданої на внутрішньому ринку) по вертикальній осі.

Рисунок 7

Залежність від російського ринку та частка випуску, що продається на внутрішньому ринку



Джерело: Державна служба статистики України, UN COMTRADE, власні розрахунки

Вразливість підгалузей, що відображені у правому верхньому кутку цього графіка, є найбільшою. Ці галузі є найбільш залежними від російського ринку і не мають значних часток на інших експортних ринках, що можуть поглинути деяку кількість додаткової продукції. Таким чином, трьома найбільш вразливими підгалузями є залізничне машинобудування, а також галузі з виробництва електричного устаткування та машин і устаткування. Вони також були найбільшими підгалузями з точки зору випуску продукції у 2012 році, виробивши сукупно продукції на суму 14,6 млрд дол. США або ж 75% від загального випуску у машинобудуванні.

Заходи політики мають бути розроблені з урахуванням того факту, що ці підгалузі, ймовірно, будуть потребувати найбільшої допомоги у випадку втрати доступу до ринку Росії. Автомобілебудівна промисловість меншою мірою залежна від російського ринку, як і виробництво літаків, космічних апаратів та суден, а також виробництво електронної і оптичної продукції, що мають більш диверсифіковану структуру експорту, що ставить їх у кращу позицію щодо можливості абсорбувати такий шок. Однак, як і раніше, може бути необхідним надати також деяку підтримку цим секторам у короткостроковій перспективі, але слід мати на увазі, що для цього будуть достатні менш масштабні заходи, ніж для підтримки трьох секторів, що перебувають під найбільшою загрозою. Також, слід мати на увазі, що статистика продуктивності праці дає підстави говорити про існування дефіциту конкурентоздатності для всього сектору машинобудування в Україні.

3. Ризики призупинення торгівлі у зв'язку з політикою Росії

Значна залежність українського машинобудівного комплексу робить його вразливим до шоків, що пов'язані із обмеженням доступу до російського ринку. Окрім низького зростання російської економіки в цілому, яка, як очікується, буде у стагнації 2014 року і зросте лише на 1% у 2015 році, після того як її темпи зростання складали від 3% до 8% в попередні роки, існує ризик того, що у зв'язку з політичною напруженістю доступ на ринки для українських компаній може бути значно обмежений або ж і зовсім закритий.

Використання Росією обмежень щодо доступу на її ринки виключно з політичних мотивів вже було випробувано на Україні, найбільш яскравим з яких стала справа шоколаду торгівельної марки «Рошен», що був заборонений на російському ринку у 2013 році.[8] Грузія та Молдова також стали мішенями таких політичних обмежень, де стандарти безпеки харчових продуктів були подані у якості обґрунтування обмежень на імпорт вина, м'яса та фруктів.[9] З приводу наміру Росії заборонити імпорт продукції машинобудування з України, не зрозуміло, яким чином це буде реалізовано з технічної точки зору. Можливості такої заборони варіюються від високих імпортних тарифів до офіційної чи неофіційної заборони такого імпорту. Проте, слід очікувати, що, якщо російський уряд має намір проводити таку політику, то він знайде шляхи і способи її реалізації.

Повна втрата експорту продукції машинобудування до Росії може призвести до прямого зниження ВВП України на 1,1% у порівнянні з базовим рівнем 2012 року. Сьогодні неможливо зробити прогноз стосовно того, чи введе Росія такі санкції і як довго вони будуть тривати. Однак, два наступні моменти мають бути прийняті до уваги:

1. Незрозуміло, чи є повна заборона російського імпорту економічно доцільною для Росії на короткостроковому горизонті;
2. Важливе питання, чи будуть такі санкції тимчасовими або постійними, оскільки це вплине на можливі заходи політики у відповідь.

Якщо торгівельні обмеження будуть встановлені одразу, то деякі товари, що імпортуються з України буде досить складно замінити у короткостроковій перспективі. Більшість імпортної української продукції може бути легко замінена на імпорт з інших країн чи національними виробниками, хоч, можливо, і за вищими цінами. Однак, деяким вузькоспеціалізованим імпортним продуктам знайти прийнятну заміну на короткостроковому інтервалі буде неможливо. Якщо значимість цих товарів для російської економіки буде досить високою, то вони дійсно можуть бути використані в якості розмінної монети на перемовинах з боку українського уряду. Однак, наскільки нам відомо, товари, що, швидше всього, підпадуть під цю категорію відносяться до товарів військового призначення, таких як системи наведення ракет і вертолітні двигуни, які в даний час заборонено експортувати до Росії у зв'язку з політичною ситуацією.

У більш довгостроковій перспективі імпорт навіть цих товарів можна буде замінити. Міністерство торгівлі та промисловості Росії нещодавно представила уряду програму імпортозаміщення, в якій передбачається збільшити щорічний обсяг виробництва більш ніж на 30 млрд рублів (890 млн дол. США), починаючи з 2015 року.[10]

---

[8] Журнал «The Economist», стаття «*Trading Insults»,* серпень 2013 року.

[9] Тарр Д.; Волчкова Н. (2010 р.), «Російська торгівельна політика та політика по залученню ПІІ на роздоріжжі», Світовий банк

[10] The Financial Times, 26 червня 2014р.: «*Росія сподівається захистити економіку від санкцій»*, отримано з http://www.ft.com

Саме тому, масштабне і довгострокове обмеження доступу на російські ринки для українських машинобудівних компаній, в цілому видається можливим з технічної та економічної точок зору. Німецька консультативна група не може робити політичних оцінок, чи буде це мати місце, проте нам представляється доцільним радити уряду України підготуватися до настання цього випадку. Це також підтверджується логікою використання економічних обмежень у політичних цілях: якщо Україна краще підготується до політичних заходів, що вживаються Росією, тим меншим буде негативний економічний ефект для України. Це знизить привабливість застосування таких заходів для Росії.

4. Стратегічні альтернативи з урахуванням можливої втрати доступу на російський ринок

Уряд України має можливість вибору між трьома широкими стратегіями для вирішення проблеми можливої втрати доступу на ринок Росії для сектору машинобудування.

4.1 Політика «невтручання»

Стратегія «невтручання» передбачає, що у разі настання шоку уряд не втручається в ситуацію і дозволяє працювати ринковим силам. Внаслідок шоку деякі компанії зникнуть і відносні розміри секторів можуть змінитися. Якщо ринки добре регулюються, є ефективними та доступ до кредитів та інвестицій є легким, то дія ринкових сил буде гарантувати, що врешті-решт буде існувати ефективна структура виробництва.

Однак у випадку України, доступ до інвестицій та фінансової ліквідності є сьогодні надзвичайно обмеженим. Крім структурної слабкості фінансового ринку, триваючий військовий конфлікт та політична невизначеність можуть завадити кредиторам та інвесторам вкладати кошти до України. А також, оскільки можливість серйозних торгівельних обмежень виглядала малоймовірною рік потому, компанії мали в обмаль часу, щоб приготуватися до такої ситуації.

Крім цього, сподівання виключно на ринкові сили може означати виникнення ризику, що економічний потенціал не буде в повній мірі реалізовано. Поточна низька продуктивність сектору машинобудування свідчить, що він може стикнутися із серйозною проблемою конкурентоздатності на світовому ринку та істотно скоротитися, якщо торгівля з Росією буде обмежена. Також міжнародний досвід свідчить, що такі сектори мають потенціал бути рушійною силою для зростання економік та національного багатства. Серйозне скорочення розміру цього сектору внаслідок дії ринкових сил після настання шоку означатиме втрату цього економічного потенціалу.

Хоч така, виключно ринкова стратегія і дозволить уникнути ризиків, притаманним державному втручанню в роботу ринків, вона несе в собі ризик надмірної втрати економічного базису та потенціалу в Україні. **Таким чином, ми можемо зробити висновок, що стратегія невтручання не буде правильною відповіддю на можливість застосування Росією політично вмотивованих обмежень доступу до своїх ринків.**

4.2 Стратегія «консервації»

Протилежною стратегії «невтручання» є стратегія «консервації», що передбачає розгортання державних заходів, що мають ізолювати сектор від наслідків шоку за допомогою таких заходів як безпосередні субсидії чи стабілізація попиту через застосування державних закупівель. Стратегія консервації є виправданою, якщо конкурентні галузі постраждали від тимчасових та неочікуваних шоків, і, отже, єдиною метою уряду є забезпечення виживання економічної бази до того моменту, коли ефекти від настання шоку не підуть на спад.

Тим не менш, така стратегія завжди несе в собі ризик виникнення негативної мотивації для фірм, яка може підірвати їх конкурентоздатність і створити залежність від державної підтримки, таким чином, створюючи постійний відтік державних коштів на підтримку неефективних структур.

У випадку України можлива втрата доступу на ринок Росії може бути постійною і існують чіткі сигнали, що сектору машинобудування бракує конкурентоспроможності і здатності швидко знайти заміну російському експортному ринку. Стратегія консервації не вирішує проблему цих дефіцитів. Навпаки, це, скоріш за все, створить негативні стимули для фірм та ризик виникнення постійних фінансових зобов'язань держави, що не можуть бути профінансовані. **Таким чином, ми можемо зробити висновок, що стратегія консервації може бути неадекватною з точки зору урахування ризиків, що викликані російською політикою.**

4.3 Модернізація

Стратегія модернізації направлена на підвищення конкурентоспроможності сектору. В якості відповіді на настання шоків, вона базується на припущенні, що ринкові процеси самі по собі можуть призвести до руйнування економічного потенціалу, а стратегія консервації буде недостатньою реакцією на постійний шок в секторі із проблемами конкурентоспроможності. Крім стратегій невтручання та консервації, що означають виключно ринковий або ж централізований підхід, існує розумне поєднання дії ринкових сил та державних інтервенцій для досягнення розвитку економічного потенціалу сектору.

З метою підвищення конкурентоспроможності сектору стратегія модернізації передбачає заходи, направлені на покращення виробничих процесів в секторі, а також його інфраструктурних та інституційних компонентів. Це може включати заходи, направлені на полегшення здійснення капітальних інвестицій або навчання працівників, або інвестицій в науково-дослідницьку діяльність, а також оптимізацію інфраструктури, що пов'язана з сектором машинобудування, та реструктуризацію державних установ для кращого сприяння конкурентоспроможності сектору.

Особливою проблемою такої гібридної державно-ринкової економічної політики є гарантування того, що заходи державної політики є сумісними із стимулами для посилення сектору без нівелювання тиску ринкових сил в бік підвищення конкурентоздатності. Також це передбачає розвиток стратегії промислової політики, яка встановлює чіткі критерії стосовно того, які сектори та галузі мають активно підтримуватись урядом[11] для запобігання надмірному державному втручанню чи попиту на нього.

Сектор машинобудування в Україні має високий потенціал для того, щоб зробити позитивний внесок до зростання національного багатства в майбутньому, враховуючи багатий досвід та історію розвитку цього сектору. На сьогодні, втрата доступу до ключового російського ринку на постійній основі має розглядатися як цілком можлива. Незважаючи на великий обсяг торгівлі з Росією, є вагомі підстави вважати, що сектор нині є неконкурентоспроможним на світовому ринку. **Таким чином, ми можемо зробити висновок, що стратегія модернізації, що має на меті покращення конкурентоспроможності сектору, має бути використана для розвитку українського машинобудування з огляду на можливу втрату доступу до ринку Росії.**

[11] Хоч це і є спірним моментом – класична економічна теорія стверджує, що держава повинна лише забезпечити рівні умови для роботи компаній – сучасна література припускає, що уряди мають активно розвивати галузі промисловості, які, ймовірно, зможуть зробити внесок в зростання економіки і національного багатства в майбутньому (див. Rodrik, D. (2008). *Normalizing industrial policy*. International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank or Hausmann, R., & Rodrik, D. (2006). *Doomed to choose: Industrial policy as predicament*. John F. Kennedy School of Government).

4.4 Елементи стратегії модернізації для українського машинобудування

Отже, в Україні має бути розроблена комплексна стратегія модернізації сектору машинобудування, що має включати в себе детальну оцінку потреби у модернізації для різних підгалузей машинобудування, розробку сукупності заходів, які відповідають цим потребам, а також бути інтегрованою в ширшу рамкову політику розвитку промисловості. З сучасної точки зору нам видається, що два види заходів будуть мати особливе значення:

1. **Сприяння інвестиціям:** низька продуктивність праці свідчить, що капіталоємність та технологічна насиченість у більшості підгалузей машинобудування є порівняно низькою. Можна очікувати, що це стане перешкодою конкурентоздатності сектору на світовому ринку. Хоч продукція і може бути конкурентною по ціні, вона може не відповідати стандартам, що існують на міжнародних ринках. Інвестиції в капітал і технології в даний час значно стримуються відсутністю доступу до фінансування за привабливими відсотковими ставками в Україні. Таким чином, привабливі програми кредитування для здійснення інвестицій мають бути створені у співпраці з такими організаціями як Міжнародна фінансова корпорація (МФК), Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР) та Європейський інвестиційний банк (ЄІБ). Крім того, більша частина прямих іноземних інвестицій (ПІІ) має бути залучена до сектору, наприклад, шляхом створення привабливих умов для спільних підприємств між українськими та міжнародними компаніями.
2. **Поліпшення просування українського експорту:** оскільки розвиток нових ринків часто є складною і ризикованою справою для компаній, у багатьох країнах були розроблені досить складні структури з підтримки просування експорту, що об'єднують діяльність від маркетингу через юридичну підтримку до систем пом'якшення фінансових ризиків. Підтримка українських експортерів в даний час здійснюється через українські посольства в країнах призначення, але цей сервіс вважається неефективним.

Стратегія модернізації не обов'язково означає, що сектор буде зростати у порівнянні із його нинішнім станом. Вона, швидше, представляє собою ряд заходів політики, спрямованої на зростання конкурентоспроможності компаній в секторі і дозволяє ринковим силам визначати розмір сектору. Деякі індивідуальні підгалузі можуть зростати в результаті застосування цієї стратегії, інші – скорочуватись. Її метою є гарантування того, що після модернізації сектор має бути конкурентним на міжнародній арені та продуктивним всередині країни, роблячи стабільний внесок до створення національного багатства та економічного зростання.

5. Рекомендації для короткострокових заходів політики

Обмеження доступу українських експортерів на ринки Росії може мати потенційний значний негативний вплив на більшу частину українського сектору машинобудування. Якщо обмеження доступу на ринки будуть запроваджені російським урядом досить швидко, сектор може серйозно постраждати, ймовірно, чинячи тиск на адаптаційний потенціал (використання резервів ліквідності чи скорочення робочого часу) декількох підгалузей.

Оскільки від стратегії модернізації навряд чи можна очікувати швидкого ефекту у короткостроковій перспективі, необхідні заходи політики для збереження економічної бази та потенціалу. Ця політика не повинна ні за яких обставин дозволити компаніям стати залежними від державної підтримки на постійній основі, щоб не суперечити цілям стратегії модернізації.

Тимчасовий характер заходів, таким чином, має бути чітко закріплений. Конкурентні механізми мають продовжувати чинити тиск на роботу компаній, виключаючи

можливість повної компенсації негативних наслідків шоку. Втручання в роботу ринку мають бути зведені до мінімуму. Тому, три класи заходів мають бути розглянуті та підготовлені українським урядом:

5.1 Схеми скороченого робочого часу за підтримки уряду

Інструмент державної підтримки у вигляді схем скороченого робочого часу був досить популярним і успішним в часи економічної кризи, що розпочалася у 2008 році. Головним принципом цього заходу є те, що трудові відносини – а отже і економічний базис компаній – зберігаються за допомогою узгоджених зусиль роботодавців, працівників і уряду. Наймані працівники працюють менше, ніж звичайно – або не працюють взагалі – проте продовжують отримувати заробітну плату, хоч і у скороченому вигляді. Компанії, по суті, платять премію за утримання працівників (таким чином, гарантуючи, що лише такі трудові відносини, які стануть знову продуктивними, зберігаються), а уряд покриває частину різниці між повною заробітною платою та виплатою, що здійснюють роботодавці. Застосування цієї схеми із розширеним строком дії було здійснено в Німеччині у 2009 році та було визнано надзвичайно корисним для подолання кризи і збереження структури промисловості, поки кризові ефекти не пішли на спад.

Україна також використовувала схему підтримки скороченого робочого часу, а саме «допомогу з часткового безробіття» у 2008-2009 роках, з максимальною тривалістю у 180 днів для виплати допомоги. Цей інструмент повинен бути підготовлений для повторного використання на випадок реалізації шоку від закриття доступу на ринки Росії. Цей інструмент має потенціал для ефективної допомоги компаніям для збереження їх структури в період низького завантаження виробничих потужностей і являє собою відносно невелику ринкову інтервенцію, оскільки вона не чинить вплив на попит чи ціни.

Як свідчить досвід його використання в попередні роки, цей інструмент має бути оновлений для покращення зручності використання, зменшення простору для зловживань та спрощення адміністративних процедур. Також, слід врахувати можливість збільшення його максимальної тривалості дії з нинішніх 180 днів для використання цього інструменту впродовж триваліших перехідних періодів. Однак, це має бути зроблено з огляду на наявну фінансову спроможність України.

5.2 Схеми державних закупівель

Використання державних закупівель для штучного підвищення попиту на деякі види товарів являє собою сильніше втручання в роботу ринку, ніж схема скороченого робочого часу. Такі заходи можуть бути виправдані лише тоді, якщо короткотермінові заходи самі по собі не здатні завадити руйнуванню економічної структури і потенціалу в галузі промисловості після настання шоку. Це є особливо реалістичним у випадку, коли галузь не має диверсифікованої структури експорту і внутрішній ринок повинен відігравати ключову роль у збереженні галузі на плаву.

Схеми державних закупівель відіграють подвійну роль: вони покращують спроможність чи ефективність державного органу, що отримує товар, а також стабілізують попит для постачальника цього товару. Схеми державних закупівель мають бути застосовані на основі регулярних конкурентних тендерів лише там, де існує реальна потреба в товарах. Це необхідно для забезпечення ефективного використання державних коштів та конкурентних стимулів для компаній.

Ретельне відстеження потреб в державних інвестиціях і їх порівняння зі станом потенційно вразливих галузей української промисловості має бути здійснене Міністерством промислової політики з метою розробки можливих схем державних закупівель. Ці можливості мають бути обговорені з потенційними фінансовими донорами, скоріше за все міжнародними банками розвитку. Є дві можливих схеми державних закупівель:

1. Модернізація вагонного парку системи українських державних залізниць. Парк «Укрзалізниці» є застарілим і існує чітка потреба в модернізації, але програма його оновлення не здійснювалася через брак коштів.
2. Оновлення енергетичних турбін, генераторів і супутнього обладнання на електростанціях України для покращення ефективності виробництва енергії. Багато компаній в Україні, що відносяться до галузей, що виробляють електричне обладнання та машини і устаткування можуть виробляти таке обладнання. Проте, не може бути жодних компромісів стосовно якості продукції, що закуповується, оскільки ефективна генерація енергії буде ключовим фактором майбутньої національної конкурентоспроможності України.

5.3 Підвищення відкритості для ПІІ та спільних підприємств

Інвестиції в капітал і технології будуть одним з ключових елементів підвищення конкурентоспроможності сектору машинобудування в Україні. Оскільки ситуація на фінансовому ринку є достатньо проблематичною, залучення ПІІ буде відігравати ключову роль для забезпечення здійснення необхідних інвестицій. Також, іноземні інвестиції та спільні підприємства між українськими та міжнародними компаніями мають сприяти притоку нових ноу-хау і методів, як в технічних аспектах, так і в аспектах менеджменту, що в подальшому має сприяти зміцненню конкурентоспроможності. Після того, як політична та військова нестабільність на Східній Україні завершиться, інтерес міжнародних інвесторів до України відновиться. Політика має використовувати можливість залучення ПІІ та створення спільних підприємств. Приклади Чехії та Словаччини, які обидві відкрили свої економіки для іноземного капіталу після вступу до ЄС ілюструють, що відкритість для міжнародних інвесторів може бути ключовим компонентом стратегії модернізації.

Процес більшого відкриття країни для ПІІ та створення спільних підприємств також повинен включати перегляд переліку компаній «стратегічного значення» в Україні. Цей статус забороняє фінансову участь іноземних інвесторів в компаніях «стратегічного значення». Перегляд має гарантувати, що всі інші заходи для захисту життєво важливих інтересів (таких як правова охорона інтелектуальної власності) будуть вичерпані перед використанням цього грубого інструменту. Необхідно уникати надмірно широкого визначення «стратегічних інтересів» з метою запобігання виникненню негативних ефектів для економіки, що можуть стати результатом отримання непевних політичних вигод.

Перелік останніх Консультативних робіт

- Оцінка варіантів диверсифікації постачання газу до України, Георг Захманн та Дмитро Науменко, консультативна робота 01, лютий 2014 року
- Фіскальна консолідація в Україні: чому вона необхідна і як її зробити, Олександра Бетлій та Роберт Кірхнер, консультативна робота PP 03, грудень 2013 року
- ПДВ в Україні: чи спрацює інший непрямий податок ліпше?, Олександра Бетлій, Рікардо Джуччі та Роберт Кірхнер, консультативна робота PP 02, березень 2013 року
- Вплив змін обмінного курсу на імпорт капітальних та високотехнологічних товарів: кількісна оцінка, Роберт Кірхнер, Йорг Радеке, Вероніка Мовчан, Віталій Кравчук, консультативна робота PP 01, березень 2013 року
- Сприяння співпраці між бюро кредитних історій в Україні, Роберт Кірхнер, Рікардо Джуччі, Віталій Кравчук, консультативна робота PP 06, грудень 2012 року
- До стійкої валютної політики, яка підтримує зростання в Україні, Роберт Кірхнер, Рікардо Джуччі, Віталій Кравчук, консультативна робота PP 05, листопад 2012 року
- Вдосконалення системи функціонування бюро кредитних історій: основні рекомендації, Роберт Кірхнер, Рікардо Джуччі, Віталій Кравчук, PP 04, травень 2012 року

Перелік останніх Аналітичних записок

- Мошенничество с налогом на добавленную стоимость. Методы и способы борьбы, Томас Оттен та Даніела Хайтеле, аналітична записка 07, червень 2014 року
- Короткострокові варіанти постачання газу для України, Георг Захманн та Рікардо Джуччі, аналітична записка 06, червень 2014 року
- Україна між Сходом і Заходом. Перспективи для вільної торгівлі з обома сторонами, Рікардо Джуччі та Вероніка Мовчан, аналітична записка 05, квітень 2014 року
- Реструктуризація державного боргу: огляд ключових питань, Роберт Кірхнер, Рікардо Джуччі, Віталій Кравчук та Олександра Бетлій, аналітична записка 04, травень 2014 року
- Сценарії попиту на газ в ЄС та наслідки для України як країни-транзитера газу, Георг Захманн та Рікардо Джуччі, аналітична записка 03, лютий 2014 року
- Торгівельні шоки та можлива протидія: досвід та уроки Грузії, Йорг Радеке та Рікардо Джуччі, аналітична записка 02, січень 2014 року
- Доступ до зовнішнього фінансування для промислових компаній: інтеграція у західному чи східному напрямі, Рікардо Джуччі, Роберт Кірхнер та Віталій Кравчук, аналітична записка 01, січень 2014 року
- Оцінка впливу можливої зміни російського торговельного режиму по відношенню до України, Микола Риженков, Вероніка Мовчан та Рікардо Джуччі, аналітична записка 04, листопад 2013 року
- Економічні наслідки кризи Єврозони для України: Визначення та кількісна оцінка напрямків впливу, Роберт Кірхнер, Рікардо Джуччі та Віталій Кравчук, аналітична записка 03, травень 2013 року

Всі роботи є у відкритому доступі на сайті Німецької консультативної групи http://beratergruppe-ukraine.de/?content=publikationen/beraterpapiere (з питань отримання регулярної розсилки, контактуйте info@beratergruppe-ukraine.de) та на сайті Інституту економічних досліджень та політичних консультацій http://www.ier.com.ua/ua/arhives_papers.php (з питань, які виникають, звертайтесь до institute@ier.kiev.ua)