

В. В. Зимовець

*доктор економічних наук, старший науковий співробітник,
завідувач відділу фінансів реального сектору ДУ "Інститут економіки
та прогнозування НАН України", Київ, Україна, wladzym@gmail.com*

П. О. Керімов

*аспірант відділу фінансів реального сектору ДУ "Інститут економіки
та прогнозування НАН України", Київ, Україна, p89shark@yahoo.com*

**ФІНАНСОВІ МЕХАНІЗМИ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ
В УКРАЇНІ**

Анотація. Машинобудівні підприємства в Україні потребують модернізації з метою підвищення конкурентоспроможності на внутрішньому й зовнішніх ринках. Для цього необхідні фінансові ресурси, які можна отримати на ринкових засадах або у формі державної фінансової допомоги. Можливості зазначених підприємств щодо залучення коштів на ринкових засадах обмежені не лише через слабкість фінансового сектору й ринкових механізмів, а й унаслідок низької дохідності, кредитоспроможності та інвестиційної привабливості цих суб'єктів господарювання. За таких умов частина з них потребує державної фінансової підтримки. Негативний досвід надання останньої підприємствам машинобудування в Україні піддає сумніву доцільність продовження такої практики в майбутньому. Тепер саме час змінити підходи до надання державної фінансової допомоги зазначеним підприємствам, що передбачає запровадження механізмів виділення такої допомоги на реструктуризацію суб'єктів господарювання; зміщення акцентів із вертикальної на горизонтальну державну підтримку, й насамперед на стимулювання науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт та реалізацію програм зайнятості, доступ до якої має бути рівним для всіх підприємств машинобудування, котрі відповідають кваліфікаційним критеріям.

Ключові слова: економічний розвиток, корпоративні фінанси, інвестиції, модернізація економіки, самофінансування, банківський кредит.

Табл. 4. Літ. 21.

Vladyslav Zymovets

*Dr. Sc. (Economics), Senior research fellow, SI "Institute for Economics and Forecasting
Ukrainian National Academy of Science", Kyiv, Ukraine, wladzym@gmail.com*

Pavlo Kerimov

*SI "Institute for Economics and Forecasting Ukrainian National Academy of Science",
Kyiv, Ukraine, p89shark@yahoo.com*

**FINANCIAL MECHANISM OF ENGINEERING DEVELOPMENT
IN UKRAINE**

Abstract. Engineering firms in Ukraine need to be modernized in order to restore their competitiveness in both internal and external markets. To do this they need to obtain certain amount of financing either from market or budget via various state aid programs. Overall weakness of Ukrainian financial sector and market mechanisms, together with poor investment attractiveness and low creditworthiness, results in inability of most Ukrainian engineering firms to raise funds in the market. This makes state aid essential to ensure survival of a certain percent of engineering firms in Ukraine. The previous ex-

© Зимовець В. В., Керімов П. О., 2017

perience of state aid gives reason to doubt advisability of continuing such practice in the future. It is time to amend the foundation of state aid practices by: implementing restructuring state aid for Ukrainian firms; shifting from vertical towards horizontal state aid, namely R&D and employment funding programs, and ensuring equal access to such programs for all firms that meet qualifying criteria.

Keywords: economic development, corporate finance, investments, modernization of the economy, self-financing, bank loan.

JEL classification: G31, G38.

В. В. Зимовец

доктор экономических наук, старший научный сотрудник, заведующий отделом финансов реального сектора ГУ “Институт экономики и прогнозирования НАН Украины”, Киев, Украина

П. А. Керимов

аспирант отдела финансов реального сектора ГУ “Институт экономики и прогнозирования НАН Украины”, Киев, Украина

ФИНАНСОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

Аннотация. Машиностроительные предприятия в Украине нуждаются в модернизации с целью повышения конкурентоспособности на внутреннем и внешних рынках. Для этого необходимы финансовые ресурсы, которые можно получить на рыночных принципах или в форме государственной финансовой помощи. Возможности данных предприятий по привлечению средств на рыночных принципах ограничены не только из-за слабости финансового сектора и рыночных механизмов, но и вследствие низкой доходности, кредитоспособности и инвестиционной привлекательности этих субъектов хозяйствования. В таких условиях часть из них нуждается в государственной финансовой поддержке. Негативный опыт предоставления последней предприятиям машиностроения в Украине подвергает сомнению целесообразность продолжения такой практики в будущем. Именно сейчас время изменить подходы к предоставлению государственной финансовой поддержки данным предприятиям, которая предполагает введение механизмов выделения такой помощи на реструктуризацию субъектов хозяйствования; смещение акцентов с вертикальной на горизонтальную государственную поддержку, и прежде всего на стимулирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и реализацию программ занятости, доступ к которой должен быть равным для всех предприятий машиностроения, отвечающих квалификационным критериям.

Ключевые слова: экономическое развитие, корпоративные финансы, инвестиции, модернизация экономики, самофинансирование, банковский кредит.

Упродовж останніх 25 років економіка України так і не змогла вийти на траєкторію зростання та зазнала технологічної деградації [1]. Протягом періоду піднесення у 2000–2007 рр. не було оновлено виробничий потенціал, натомість посилювалися тенденції деіндустріалізації економіки. За роки незалежності було втрачено цілі підсектори в галузі машинобудування, які наприкінці 1980-х років становили основу добробуту України (авіа-, ракето-, судно-, верстатобудування, виготовлення побутової техніки й електроніки) [2].

Виробничий потенціал галузі машинобудування, створений великою мірою ще в період планової економіки, наразі вичерпано, про що свідчить кри-

тично висока зношеність основних засобів підприємств, що на початок 2015 р. становила 65,2 %. Зростаюче технологічне відставання негативно впливає на конкурентоспроможність останніх на внутрішньому й зовнішніх ринках. Тому на часі – масштабна модернізація підприємств машинобудування України, що потребує відповідних джерел фінансування.

Стан машинобудування в Україні розглядав колектив авторів на чолі з Б. М. Данилишиним [3]; перспективи імпортозаміщення машинобудівної продукції в Україні вивчали О. В. Собкевич і Є. В. Белашов [4]; особливостям функціонування фінансів реального сектору в кризових умовах присвячено праці А. І. Даниленка [5]; окремі аспекти державної допомоги вітчизняним підприємствам, зокрема машинобудівної галузі, досліджувались авторським колективом на чолі з Х. Хьольцлером [6]. Разом із тим недостатньо розкритим залишається питання доступу машинобудівних підприємств України до різних форм фінансування в сучасних умовах та причин його обмеженості.

Метою статті є визначення основних факторів, що обмежують можливості фінансового забезпечення модернізації машинобудівних підприємств в Україні, та напрямів державної політики щодо активізації інвестиційних процесів у галузі. Для цього джерела фінансування доцільно поділити на ринкові (внутрішні й зовнішні) та неринкові (державне фінансування) і розглянути їх окремо.

Загальні проблеми машинобудівної галузі, висвітлені 2007 р. у праці [3] здебільшого залишаються актуальними: неповна завантаженість виробничих потужностей та брак кваліфікованої робочої сили, висока зношеність основних засобів і недостатня інвестиційна активність, незначні обсяги реалізації продукції та істотна залежність від кон'юнктури на зовнішніх ринках. Найімовірнішим сценарієм розв'язання цих проблем вважалося підвищення конкурентоспроможності продукції машинобудування за рахунок модернізації виробництва й розширення ринків збуту. Окремі науковці розвивали також ідею доцільності орієнтації підприємств галузі головним чином на внутрішній ринок та реалізації обмежених протекціоністських заходів, тобто застосування елементів політики імпортозаміщення [4]. З огляду на неспроможність великої частини підприємств промисловості, в т. ч. машинобудування, фінансувати модернізацію самостійно, рядом учених [5; 6] розглядалася можливість державного втручання у вигляді цільової державної допомоги відповідно до попередньо встановлених національних пріоритетів під контролем спеціально створеного для цього Банку розвитку.

Для підвищення конкурентоспроможності підприємств машинобудування потрібно передусім оновити основні засоби. Як показує статистика, на машинобудування в Україні припадає щонайбільше 3 % загального обсягу інвестицій у основний капітал, причому переважна частина інвестицій здійснюється за рахунок власних коштів підприємств, тобто самофінансування, частка котрого в капітальних інвестиціях у 2015 р. становила 67,5 % [7].

Традиційно якраз самофінансування є основним джерелом коштів для розширення й розвитку підприємств, а його частка на рівні до 70 % включно відповідає світовій практиці. Однак у випадку вітчизняних підприємств цього джерела не достатньо для забезпечення їх модернізації.

Останніми роками окреслилася тенденція скорочення навіть номінальних обсягів капітальних інвестицій у галузь: їх загальні обсяги зменшилися з 7,56 млрд грн у 2012 р. до 6,28 млрд грн у 2015 р., що становило лише 2,2 % усіх інвестицій по країні (табл. 1).

Як бачимо, впродовж 2011–2014 рр. загальний обсяг інвестицій у машинобудування дорівнював 32 млрд грн, а залишкова балансова вартість основних засобів машинобудівних підприємств зросла лише на 11 млрд грн. Через незначні обсяги вкладень на оновлення основних засобів помітно зменшилася частка машинобудування в промисловому потенціалі України. Якщо на початок 2011 р. залишкова вартість основних засобів галузі становила 9,3 % від цього показника по промисловості в цілому, то на 1 січня 2015 р. – лише 5,97 %. Приріст залишкової балансової вартості основних засобів галузі за охопленій період дорівнював у середньому 6,3 % на рік, тимчасом як індекс-дефлятор ВВП – 10,4 %. Враховуючи підвищення цін, можна констатувати прогресуючу декапіталізацію галузі за показником забезпеченості основними засобами.

Потреби машинобудування в інвестиціях у основний капітал, необхідних для технологічної модернізації діючих підприємств і створення нових, є в десятки разів більшими, ніж 5–6 млрд грн на рік. На початок 2015 р. загальна залишкова вартість основних засобів машинобудівних підприємств України становила 50 млрд грн, або майже 2 млрд євро. Для порівняння: в Італії у 2007 р. вона дорівнювала 101 млрд євро, в Німеччині у 2009 р. – 104 млрд євро [8].

Фінансове забезпечення модернізації галузі може здійснюватися за рахунок власного (самофінансування) й позичкового капіталу з дотриманням допустимого ступеня боргової залежності (співвідношення власного капіталу та боргу). Потенціал самофінансування залежить від прибутковості підприємств. Упродовж 2010–2013 рр. середня прибутковість власного капіталу

Таблиця 1. **Капітальні інвестиції та залишкова вартість основних фондів у промисловості та машинобудуванні в Україні (станом на 1 січня), млрд грн**

Галузь	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Залишкова вартість</i>					
Промисловість	426,6	470,6	760,8	824,6	841,4
Машинобудування	39,4	42,0	46,6	52,0	50,3
<i>Капітальні інвестиції</i>					
Промисловість	41,3	43,4	46,2	42,5	46,2
Машинобудування	5,9	7,6	6,6	5,5	6,3

Розраховано за: Діяльність суб'єктів господарювання: стат. зб. / Держ. служба статистики України. URL: https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/publ9_u.htm.

по галузі становила 12,68 % на рік, а в 2014 р. мала від’ємне значення (–53,25 %). Подібна тенденція характерна для інших показників прибутковості – маржі прибутку (–15,88 % у 2014 р.) та операційної маржі (–14,55 %). Таким чином, середнє підприємство машинобудування на початок 2015 р. було збитковим (табл. 2).

Унаслідок збитковості підприємств машинобудування їхня кредитоспроможність за останні роки помітно знизилася. Підставою для такого висновку є результати проведених нами розрахунків за репрезентативною вибіркою, що включає 20 підприємств, на які у 2010–2015 рр. припадало близько 30 % активів і третина обсягів реалізації продукції машинобудування. Протягом 2011–2015 рр. стабільно зростала кількість підприємств із “незадовільним” класом боржника (табл. 3). Для визначення такого класу використовувалася статистика з відкритих джерел і методика Національного банку України [9]. Кількість підприємств із “добрим” фінансовим станом залишилася майже незмінною. Таким чином, із погіршенням економічної ситуації підприємства чітко поділилися на кредитоспроможні й некредитоспроможні, при цьому кращі показники дохідності й кредитоспроможності, як правило, мали ті з них, що фінансуються за рахунок власних коштів.

Можливості залучення додаткового капіталу шляхом розміщення акцій на фондових ринках для більшості українських машинобудівних підприємств є обмеженими. Стандартними в цьому випадку є аргументи щодо

Таблиця 2. Середні показники прибутковості підприємств промисловості та машинобудування України, %

Галузь	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Маржа прибутку (PM)</i>					
Промисловість	1,09	2,40	0,19	–0,31	–12,48
Машинобудування	4,24	7,97	6,46	2,36	–15,88
<i>Операційна маржа (OM)</i>					
Промисловість	2,93	4,40	1,52	1,01	–11,62
Машинобудування	6,91	10,97	9,28	4,71	–14,55
<i>Прибутковість власного капіталу (ROE)</i>					
Промисловість	2,89	7,52	0,38	–0,58	–30,86
Машинобудування	8,43	20,35	14,74	4,23	–53,25

Розраховано за: STAN Database for Structural Analysis. URL: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=STAN08BIS#>.

Таблиця 3. Розподіл підприємств вибірки за фінансовим станом у 2011–2015 рр., од.

Фінансовий стан	2011	2012	2013	2014	2015
Добрий (клас боржника 1–2)	6	7	5	6	8
Задовільний (клас боржника 3–5)	10	8	9	9	2
Незадовільний (клас боржника 6–9)	3	5	5	4	8
Немає даних	1	0	1	1	2

Розраховано за даними офіційного веб-сайту Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України. URL: <http://smida.gov.ua/>.

низької активності на вітчизняному фондовому ринку, аналогічної місткості та ліквідності, відсутності інституційних інвесторів тощо. Велике значення для потенційних інвесторів таких (як, імовірно, й усіх промислових) підприємств України має інвестиційна якість їхніх акцій. Динаміка дохідності цінних паперів найуспішніших машинобудівних підприємств засвідчує її високу волатильність, що дає підстави кваліфікувати ці акції як спекулятивні (табл. 4).

Як бачимо, в період з 2011 по 2013 рр. акції більшості розглянутих підприємств втратили чималу частину своєї вартості. Особливо слід відзначити зменшення вартості акцій НВО ім. Фрунзе. Єдиним підприємством, цінні папери котрого подорожчали за охоплений період, є ПАТ “Мотор Січ”, хоча їхня вартість досі не досягла максимуму 2011 р. Окрім того, за акціями вітчизняних машинобудівних підприємств здебільшого не сплачуються дивіденди, що негативно впливає на їхню ціну на ринку. Таким чином, інвестиційна привабливість діючих підприємств машинобудування в Україні є низькою.

Отже, на сьогодні єдиним доступним ринковим механізмом фінансування розвитку таких підприємств залишається самофінансування, що зумовлено їх низькою прибутковістю та інвестиційною привабливістю, а також надмірною ризиковістю з точки зору кредиторів. Держава не може зобов'язати банки надавати кредити позичальникам, котрі не здатні їх повернути, а інвесторів – вкладати кошти в малодохідні цінні папери. Таким чином, наразі сподіватися на “вдосконалення” ринкових фінансових механізмів розвитку машинобудування марно. Причини низької прибутковості є індивідуальними (наприклад, відсутність ринку збуту, невідповідність якості продукції вимогам ринку, втрата важливих контрагентів через агресію РФ тощо), тож і для їх усунення необхідний індивідуальний підхід, що насамперед стосується маркетингової стратегії й технічного боку виробничого процесу.

В умовах дисфункціональності ринкових механізмів фінансового забезпечення розвитку машинобудування в Україні тимчасовим компенсатором може бути державне фінансування пріоритетних модернізаційних проектів із урахуванням недоліків надання такої допомоги в минулому.

Таблиця 4. Середньорічна дохідність акцій окремих машинобудівних підприємств України, %

Назва підприємства	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Запоріжтрансформатор (ZATR)	15,4	-66,1	3,7	18,7	-9,1	13,6
НВО ім. Фрунзе (SMASH)	19,5	-753,6	-139,5	-7,7	41,9	3,3
Турбоатом (ТАТМ)	10,5	15,0	-38,4	-15,6	21,8	8,0
Корпорація “Богдан” (LUAZ)	-11,4	15,63	-77,6	-238,9	-1,9	-94,3
АвтоКРАЗ (KRAZ)	27,9	-10,5	-120,6	-142,6	58,1	26,5
Крюківський вагонобудівний завод (КВБЗ)	46,9	-6,4	-35,0	6,7	-27,6	-59,6
Мотор Січ (MSICH)	53,9	20,7	-25,7	-15,8	8,4	15,1

Розраховано за: Котирування акцій. Інформаційний портал Investfunds.ua. URL: <http://investfunds.ua/>.

За порівняно невеликих обсягів державної допомоги промисловим підприємствам машинобудівні суб'єкти господарювання не були серед її пріоритетних отримувачів. Загальні витрати й недоодержані доходи бюджету у зв'язку з пільгами з податку на прибуток підприємств у 2010–2013 рр. для суб'єктів господарювання літако- й суднобудівної галузей становили в середньому 533,47 млн грн на рік; аналогічний показник для енергетичної галузі сягав 1585,4 млн грн, а загальна сума недоотриманих бюджетних доходів унаслідок пільг із зазначеного податку – 12 017,2 млн грн на рік. Загалом пільги для літако- й суднобудування у 2010–2013 рр. призвели до недоотримання доходів бюджету на суму в середньому 714,975 млн грн на рік [7].

На сьогодні в законодавстві закріплено широкий спектр пріоритетів, котрий включає машинобудування в цілому, а також його окремі складові: літакобудування, сільськогосподарське машинобудування, суднобудування, автомобілебудування, бронетанкову галузь [10–15] та ін. Утім, велика кількість пріоритетів означає розпорошення ресурсів і відсутність стратегічного підходу, адже обрані галузі не пов'язані між собою, й розвиток кожної з них майже не корелює з розбудовою інших. На нашу думку, доцільно скоротити перелік пріоритетів у промисловості до одного-двох пунктів. На підтримку заслуговують не тільки галузі, визнані пріоритетними, а й ті, що пов'язані з ними виробничими ланцюжками.

У ході імплементації Угоди про асоціацію з ЄС більшість механізмів державного фінансування, які використовувалися раніше, підпадатимуть під категорію державної допомоги, що спотворює конкуренцію. Враховуючи зобов'язання України за цією Угодою, надання такої підтримки можливе у формі програм стимулювання НДДКР, малого бізнесу, зайнятості. Ініціативу щодо участі в таких програмах мають виявляти підприємства, а не держава.

Завершені на сьогодні програми розвитку машинобудування в Україні досягали поставлених цілей лише частково. Наприклад, ПАТ “Запорізький автомобільний завод” протягом 1997–2008 рр. отримав низку преференцій, зокрема списання податкового боргу перед бюджетом на суму 45 млн грн [16] та боргу за кредитом, наданим йому під гарантії уряду. Також у 1998–2008 рр. на той час СП “АвтоЗАЗ-ДЕУ” було звільнене від ввізного мита, плати за землю та оподаткування податком на прибуток. При цьому у 2008 р. не було досягнуто цільового рівня локалізації виробництва в розмірі 70 % (у 2011 р. цей показник у середньому по галузі становив 26 %, максимальний – 60 % [17]). ЗАТ “Львівський автомобільний завод”, котре теж у рамках Закону України “Про розвиток автомобільної промисловості в Україні” [18] мало преференційні умови оподаткування та затверджену інвестиційну програму [19], також не досягло цільових показників програми, зокрема випуску в кількості 1300 вантажівок і 3520 автобусів у 2007 р. (фактичний випуск автобусів у 2007 р. становив 290 од. [20]). Окрім того, підприємства, котрі не отримували державної допомоги (ПАТ “Мотор Січ”, ПАТ “Запоріжтрансформатор”, ПАТ “Турбоатом”) часто показують кращі результати діяльності порівняно

з її одержувачами (ПАТ “Запорізький автомобільний завод”, ПАТ “Корпорація “Богдан”, ДП “Антонов”).

Варто зауважити, що завжди є ризик нецільового використання державної допомоги, про що свідчить, наприклад, ситуація з компанією “Украгролізинг” [21], яка мала сприяти реалізації продукції вітчизняного сільськогосподарського машинобудування шляхом надання її в лізинг. Натомість її діяльність призвела до втрати державних фінансових і матеріальних ресурсів на суму 357 млн грн унаслідок кредитування сумнівних і неплатоспроможних підприємств. Ревізія констатувала нецільове використання 71 % ресурсів, наданих на цю програму в 2010–2013 рр.

Отже, незначні обсяги державної допомоги підприємствам машинобудування в Україні майже не дали результатів у зв'язку з наданням неоптимальних її видів та безсистемним підходом до вибору її одержувачів. Окрім того, прецеденти нецільового використання державної допомоги дискредитують як саму ідею такої допомоги, так і деякі потенційно дієві механізми її надання.

Основним фактором, що обмежує можливості фінансового забезпечення модернізації підприємств машинобудування в Україні, є їх низька прибутковість (збитковість), що призводить як до браку власних коштів для фінансування проектів розвитку, так і до погіршення їхніх інвестиційної привабливості й кредитоспроможності. Навіть прибуткові підприємства машинобудування забезпечують дохідність нижчу, ніж альтернативні форми вкладення капіталу, включаючи банківські депозити. Причини низької дохідності підприємств машинобудування пов'язані насамперед із їхньою виробничою та маркетинговою діяльністю, а не вибором механізмів фінансування (тим більше що в переважній частині низькодохідних підприємств його немає). Отже, можливості залучення капіталу на модернізацію підприємств галузі через ринкові механізми на цьому етапі є вкрай обмеженими.

Модернізація й розвиток машинобудування в Україні потребує державної фінансової підтримки за умови кардинального перегляду її форм і механізмів. Із цією метою пропонується:

- встановити додаткові механізми контролю використання державної фінансової допомоги (в Законі України “Про державну допомогу суб'єктам господарювання”), зокрема деталізувати вимоги до програм такої допомоги, умови прийняття або відхилення цих програм і включення в них машинобудівних підприємств тощо;

- запровадити механізм надання фінансової допомоги на реструктуризацію машинобудівних підприємств, значна частина яких не витримує конкуренції та не може забезпечити доходи своїм власникам і виконання зобов'язань перед кредиторами;

- збільшити обсяги фінансової допомоги на НДДКР підприємствам галузі задля розвитку високотехнологічних виробництв відповідно до державних програм, прийнятих у рамках загальної стратегії розвитку економіки та зосереджених на вузькому колі пріоритетів;

– забезпечити відкритий доступ до участі в таких програмах тільки для тих підприємств, котрі відповідають кваліфікаційним параметрам, що дасть змогу виключити небажаних реципієнтів державної фінансової допомоги.

Список використаних джерел

1. *Кораблін С.* Велика депресія. Україна. *Дзеркало тижня*. 2015. 21 серп. URL: <http://gazeta.dt.ua/macrolevel/velika-depresiya-ukrayina-.html>.
2. *Чорна Н.* 25-річка економічних провалів. URL: <http://economics.unian.ua/other/1482576-25-richka-ekonomichnih-provaliv.html>.
3. *Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / під заг. ред. Б. М. Данилишина.* Ніжин: Аспект-Поліграф, 2007. 308 с.
4. *Собкевич О. В., Белашов Є. В.* Щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення: аналіт. записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1110/>.
5. *Вплив кризи на фінанси реального сектора України та шляхи їх оздоровлення: монографія / Даниленко А. І. та ін.; за ред. А. І. Даниленка; НАН України, ДУ “Ін-т економіки та прогнозування”.* Київ, 2014. 520 с.
6. *Звіт про результати дослідження державної підтримки суб’єктів господарювання в Україні / Хьольцлер Х. та ін.* Київ: Компанія “Crown Agents”, 2015. URL: http://eupublicprocurement.org.ua/wp-content/uploads/2015/04/STATE-SUPPORT-STUDY_UKR_20.04.2015.pdf.
7. *Капітальні інвестиції в Україні за 2015 рік: стат. бюл. / Держ. служба статистики України.* URL: https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/2016/bl/05/bl_kiu2015.pdf.zip.
8. *STAN Database for Structural Analysis.* URL: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=STAN08BIS#>.
9. *Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями / Нац. банк України.* URL: www.bank.gov.ua/document/download?docId=33378802.
10. *Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013–2014 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 27.02.2013 № 187.* URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-n#n11>.
11. *Про розвиток літакобудівної промисловості: закон України від 12.07.2001 № 1814-VI.* URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2660-14>.
12. *Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу: закон України від 07.02.2002 № 3023-III.* URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3023-14>.
13. *Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості: закон України від 06.09.2012 № 5209-VI.* URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5209-17>.
14. *Про затвердження переліку пріоритетних галузей економіки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 № 843-р.* URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/843-2013-p>.
15. *Про визнання бронетанкової галузі однією з пріоритетних галузей у промисловості України та заходи щодо надання їй державної підтримки: закон України від 11.01.2001 № 211-III.* URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2211-14>.
16. *Про списання заборгованості відкритого акціонерного товариства “АвтоЗАЗ”: закон України від 18.07.1997 № 482/97-ВР.* URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/482/97-вр>.
17. *Кривоконь О. Г., Бондаренко А. І.* Аналіз галузі легкового машинобудування України. *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. 2012. Т. 2, № 7. С. 40–45. URL: <http://journals.uran.ua/ejejet/article/viewFile/3756/3516>.
18. *Про внесення змін до Закону України про розвиток автомобільної промисловості України: закон України від 06.07.2005 № 2740-IV.* URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2740-15>.

19. Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством “Львівський автомобільний завод”: постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2003 № 1100. *Офіційний вісник України*. 2003. № 30. С. 117.

20. Асоціація автопроизводителей Украины “УкрАвтопром”. URL: http://ukrautoprom.com.ua/old/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=25&Itemid=93&lang=uk.

21. Держфінінспекція України під час ревізії ДПАТ “НАК “Укргролізинг” виявила втрат державних ресурсів на суму 357 млн грн / Держ. фін. інспекція України. URL: <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/100974;jsessionid=21E7C8EDB2252207DD2794E58F802856.appl>.

References

1. Korablin, S. (2015, August 21). Velyka depresiya. Ukrayina [Great Depression. Ukraine] *Dzerkalo tyzhnya* [Mirror of the week]. Retrieved from <http://gazeta.dt.ua/macrolevel/velika-depresiya-ukrayina-.html> [in Ukrainian].

2. Chorna, N. (n. d.). 25-richka ekonomichnykh provaliv [25 years of economic failures]. Retrieved from <http://economics.unian.ua/other/1482576-25-richka-ekonomichnih-provaliv.html> [in Ukrainian].

3. Danylyshyn, B. M. (Ed.). (2007). *Mashynobudivannya v Ukraini: tendencyi, problemy, perspektyvy* [Mechanical engineering in Ukraine: trends, problems and prospects]. Nizhyn: TOV “Vydavnytstvo “Aspekt-Polihraf” [in Ukrainian].

4. Sobkevych, O. V., Byelashov, Ye. V. (n. d.). *Shhodo realizatsiyi potencialu mashynobudivnoyi haluzi u stratehiyi importozamishhennya: analitychna zapyska* [About realization of building industry potential in the strategy of import substitution: policy briefing]. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/1110/> [in Ukrainian].

5. Danylenko, A. I. (Ed.). (2014). *Vplyv kryzy na finansy real'noho sektora Ukrainy ta shlyakh'y yikh ozdorovlennya* [Financial impact of the crisis on the real sector of Ukraine and ways of its improvement]. Kyiv: NAN Ukrainy, DU “Instytut ekonomiky ta prohnozuvannya” [in Ukrainian].

6. Holzer, H., Libanova, E., Yefymenko, T., Kotlyarevskyj, Ya., Taran, S., Chernikov, D., Derevyankin, V., & Stuart, E. (2015). *Zvit pro rezul'taty doslidzhennya derzhavnoyi pidtrymky sub'yektiv hospodaryuvannya v Ukraini* [Survey report of state support for business entities in Ukraine]. Kyiv: Crown Agents. Retrieved from http://eupublicprocurement.org.ua/wp-content/uploads/2015/04/STATE-SUPPORT-STUDY_UKR_20.04.2015.pdf [in Ukrainian].

7. State Statistics Service of Ukraine. (2016). *Kapital'ni investytsiyi v Ukraini za 2015 rik* [Capital investment in Ukraine by 2015]. Retrieved from https://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/2016/bl/05/bl_kiu2015.pdf.zip [in Ukrainian].

8. OECD. (n. d.). *STAN Database for Structural Analysis*. Retrieved from <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=STAN08BIS#>.

9. National Bank of Ukraine. (2016, June 30). *Polozhennya pro vyznachennya bankamy Ukrainy rozmiru kredytnoho ryzyku za aktyvny'my bankivskiy'my operaciyamy* [Regulation on the determination of credit risk from active banking operations by banks in Ukraine]. Retrieved from www.bank.gov.ua/document/download?docId=33378802 [in Ukrainian].

10. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2013). *Pro zatverdzhennya Derzhavnoyi prohramy aktyvizatsiyi rozvytku ekonomiky na 2013–2014 roky* [On approval of the State program enhance economic development for 2013–2014] (Decree No. 187, February 27). Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-n#n11> [in Ukrainian].

11. Verkhovna Rada of Ukraine. (2001). *Pro rozvytok litakobudivnoyi promyslovosti* [On the development of the aircraft industry] (Law No. 1814-VI, July 12). Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2660-14> [in Ukrainian].

12. Verkhovna Rada of Ukraine. (2002). *Pro stymulyuvannya rozvytku vitchyznyanoho mashynobudivnannya dlya ahropromyslovoho kompleksu* [On stimulation of domestic engineer-

ing for agriculture] (*Law No. 3023-III*, February 7). Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3023-14> [in Ukrainian].

13. Verkhovna Rada of Ukraine. (2012). *Pro provedennya ekonomichnoho eksperymentu shhodo derzhavnoyi pidtry'mky' sudnobudivnoyi promy'slovosti* [On economic experiment of the state support of shipbuilding industry] (*Law No. 5209-VI*, September 6). Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5209-17> [in Ukrainian].

14. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2013). *Pro zatverdzhennya pereliku priorytetny'kh haluzej ekonomiky'* [On the list of priority economic sectors] (*Order No. 843-p*, August 14). Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/843-2013-p> [in Ukrainian].

15. Verkhovna Rada of Ukraine. (2001). *Pro vy'znannya bronetankovoyi haluzi odniyeyu z priorytetny'kh haluzej u promy'slovosti Ukrayiny' ta zakhody' shhodo nadannya yij derzhavnoyi pidtry'mky'* [On recognition of armored sector a priority industry sectors in Ukraine and measures to provide it with state support] (*Law No. 211-III*, January 11). Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2211-14> [in Ukrainian].

16. Verkhovna Rada of Ukraine. (1997). *Pro spy'sannya zaborhovanosti vidkry'toho akcionernoho tovary'stva "AvtoZAZ"* [On debt relief Open Joint Stock Company "AvtoZAZ"] (*Law No. 482/97-BP*, July 18). Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/482/97-bp> [in Ukrainian].

17. Kry'vokon', O. H., Bondarenko, A. I. (2012). Analiz haluzi lehkoho mashy'nobuduvannya Ukrayiny' [Analysis of Ukrainian motor-car construction industry]. *Vostochno-Evropejskij zhurnal peredovy'kh tekhnologij* [Eastern-European journal of enterprise technologies], 2 (7), 40-45. Retrieved from <http://journals.uran.ua/eejet/article/viewFile/3756/3516> [in Ukrainian].

18. Verkhovna Rada of Ukraine. (2005). *Pro vnesennya zmin do Zakonu Ukrayiny' pro rozvy'tok avtomobil'noyi promy'slovosti Ukrayiny'* [On Amendments to the Law of Ukraine on the development of automobile industry in Ukraine] (*Law No. 2740-IV*, July 6). Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2740-15> [in Ukrainian].

19. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2003). *Pro zatverdzhennya Investy'ciynoyi prohramy' vy'robny'ctva vantazhny'kh avtomobiliv, avtobusiv, komplektuyuchy'kh vy'robiv i zapasny'kh chasty'n do ny'kh zakry'ty'm akcionerny'm tovary'stvom "Lviv's'ky' j avtomobil'ny' j zavod"* [On approval of the Investment Program of trucks, buses, components and spare parts closed joint stock company "Lviv Automobile Plant"] (*Decree No. 1100*, July 17). *Oficijny' j visny'k Ukrayiny'* [Official Bulletin of Ukraine], 30, 117 [in Ukrainian].

20. Association of Ukrainian motor vehicle manufactures "UkrAutoprom" (n. d.). *Statistics*. Retrieved from http://ukrautoprom.com.ua/old/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=25&Itemid=93&lang=uk [in Ukrainian].

21. The State Audit Service of Ukraine. (2014, January 22). *Derzhfininspekciya Ukrayiny' pid chas reviziyi DPAT "NAK "Ukrahrolizy'nh" vy'yavy'la vtrat derzhavny'kh resursiv na sumu 357 mln hrn* [The State Financial Inspection of Ukraine during the audit of State public company "National joint stock company" Ukragroleasing" revealed losses of public funds in the amount of UAH 357 million]. Retrieved from <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/100974;jsessionid=21E7C8EDB2252207DD2794E58F802856.appl> [in Ukrainian].