

9. Polozhennya pro provadzhennya diyal`nosti z administruvannya nederzhavnogo pensijnogo fondu, zatverdzhene rozporjadzhennyam Derzhavnoyi komisiiyi z regulyvannya ry`nkiv finansovy`x poslug Ukrayiny` № 1660 vid 20 ly`pnya 2004 roku (Oficijny`j visny`k Ukrayiny` vid 27.08.2004 – 2004 r., № 32, stor. 184, stattiya 2188, kod aktu 29731/2004) : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0990-04>.

10. Polozhennya pro porjadok vy`znachennya chy`stoyi vartosti akty`viv nederzhavnogo pensijnogo fondu (vidkry`togo, korporaty`vnogo, profesijnogo), zatverdzheno rishennyam Derzhavnoyi komisiiyi z cinny`x paperiv ta fondovogo ry`nku 11.08.2004 r. № 339.

11. Polozhennya pro podannya administratorom nederzhavnogo pensijnogo fondu zvitnosti z nederzhavnogo pensijnogo zabezpechennya, zatverdzheny`m rozporjadzhennyam Derzhavnoyi komisiiyi z regulyvannya ry`nkiv finansovy`x poslug Ukrayiny` vid 22.06.2004 r. № 1100.

12. Polozhennya (standart) buxgalters`kogo obliku 15 «Doxid» : Nakaz Ministerstva finansiv Ukrayiny` vid 29 ly`stopada 1999 r. № 290 : http://www.minfin.gov.ua/archive/&cat_id=924.

13. Polozhennya (standart) buxgalters`kogo obliku 16 «Vy`traty`» : Nakaz Ministerstva finansiv Ukrayiny` vid 31 grudnya 1999 r. № 318 : <http://www.minfin.gov.ua/archive/&=92408>.

14. Sy`bul`ny`k M.O. Osobly`vosti obliku doxodiv ta vy`trat nederzhavny`x pensijny`x fondiv // Pry`chornomors`ki ekonomichni studiyi. – 2016. – №9-2. – S. 121–125.

15. Sy`bul`ny`k M.O., Gura N.O. Konceptual`ni zasady` udoskonalennya finansovoyi zvitnosti nederzhavny`x pensijny`x fondiv // Visny`k Ky`yivs`kogo nacional`nogo universy`tetu imeni Tarasa Shevchenka. Ekonomika. ; vidp. red. V.D. Bazy`levy`ch. – 2013. – Vy`p. 6(147). – S. 33–38.

ДАНИ ПРО АВТОРА

Гайдук Іван Степанович, аспірант ДННУ «Академія фінансового управління», вул. Підварська, 52, м. Переяслав-Хмельницький, Київська область, 08401, Україна
e-mail: iv.gaiduk@yandex.ru

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Гайдук Иван Степанович, аспирант ГУНУ «Академия финансового управления», ул. Підварська, 52, м. Переяслав-Хмельницький, Киевская область, 08401, Украина
e-mail: iv.gaiduk@yandex.ru

DATA ABOUT THE AUTHOR

Gayduk Ivan Stepanovich, post-graduate student «Academy of financial management», 52 Pidvarska atreet, Pereyaslav-Khmelnytsky, 08401, Ukraine
e-mail: iv.gaiduk@yandex.ru

УДК 338.45:621

МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: РЕТРОСПЕКТИВА ТА ПЕРСПЕКТИВИ *

Гахович Н.Г.,
Завгородня М.Ю.

Предмет роботи – дослідження структурних диспропорцій в розвитку машинобудування України.

Метою статті є аналіз та обґрунтування розвитку машинобудування України в напрямі розвитку внутрішнього ринку основних виробництв.

Метод і методологія проведення роботи – використані загальнонаукові методи, зокрема: порівняння, індукції та дедуції, аналізу та синтезу тощо.

Результати роботи – досліджено сучасний стан внутрішнього ринку та імпорту основних груп машинобудівної продукції. Розкрито специфіку впливу кризового спаду обсягів виробництва, змін внутрішнього і зовнішнього попиту на динаміку структурних диспропорцій в розвитку основних виробництв машинобудування, яка характеризується: зменшенням частки машинобудування в структурі промислового виробництва; неефективністю процесу інтеграції у світовий ринок; збільшенням впливу зовнішніх чинників; значною імпортозалежністю, що підриває розвиток внутрішнього ринку; розривом взаємозв'язку виробництва певних товарів з внутрішнім попитом. Запропоновано першочергові заходи державної політики у контексті реалізації потенціалу машинобудівної галузі.

Висновки – структура виробництва машинобудування покращилась внаслідок появи осередків зростання, що представляють компанії, орієнтовані на випуск продукції з високою часткою доданої вартості.

Ключові слова: машинобудування України, трансформація, внутрішнє споживання, внутрішній ринок, додана вартість.

* Стаття публікується у рамках виконання НДР «Структурна трансформація української промисловості».

МАШИНОСТРОЕНИЕ УКРАИНЫ: РЕТРОСПЕКТИВА И ПЕРСПЕКТИВЫ

Гахович Н.Г.,
Завгородняя М.Ю.

Предмет работы – исследование структурных диспропорций в развитии машиностроения Украины.

Целью статьи является анализ и обоснование развития машиностроения Украины в направлении развития внутреннего рынка основных производств.

Метод и методология проведения работы - использованы общенаучные методы, в частности: сравнение, индукции и дедукции, анализа и синтеза и др.

Результаты работы - исследовано современное состояние внутреннего рынка и импорта основных групп машиностроительной продукции. Раскрыта специфика влияния кризисного спада объемов производства, изменений внутреннего и внешнего спроса на динамику структурных диспропорций в развитии основных производств машиностроения, которая характеризуется: уменьшением доли машиностроения в структуре промышленного производства; неэффективностью процесса интеграции в мировой рынок; увеличением влияния внешних факторов; значительной импортозависимостью, что подрывает развитие внутреннего рынка; разрывом взаимосвязи производства определенных товаров с внутренним спросом. Предложены первоочередные меры государственной политики в контексте реализации потенциала машиностроительной отрасли.

Выводы - повышение конкурентоспособности машиностроения зависит от: способности промышленности соответствовать мировым требованиям по регуляторным практикам, формирования условий для производства инновационной продукции и обновления предприятий, увеличение экспорта продукции в условиях диверсификации рынков сбыта.

Ключевые слова: машиностроение Украины, трансформация, внутреннее потребление, внутренний рынок, добавленная стоимость.

MECHANICAL ENGINEERING OF UKRAINE: RETROSPECTIVE AND PROSPECTS

Gahovich N.G.,
Zavgorodnia M.Y.

The subject of the work – the researching of structure disparities mechanical engineering development in Ukraine.

Purpose – The article aim is an analysis and justification of mechanical engineering Ukraine towards the development of the internal market of basic production.

Method and methodology of work – This paper used general scientific methods, such as: comparison, induction and deduction, analysis and synthesis and ect.

Scope of the results - the current state of the domestic market and import of main groups of engineering products was explored. The specific impact of the crisis decline on production, influence of internal and external demand changes assessed for dynamic structural imbalances of the development of basic mechanical engineering, which are characterized by: a decrease in the share of machinery in the structure of industrial production; the inefficiency of the process of integration into the global market; increasing influence of external factors; import dependence, what constrains the internal market development and violates the relationship between the goods production and internal demand. In article were determined a priority measures of the state policy in the context of potential mechanical engineering.

Conclusions - production engineering structure improved due to the appearance of cell growth, representing a company focused on production of products with high added value.

Keywords: mechanical engineering of Ukraine, transformation, domestic consumption, internal market, added value.

Актуальність теми. Машинобудування України існує в складних умовах на глобальному, макро- та мезорівнях: уповільнення економічного зростання торговельних партнерів України; негативного впливу зовнішньокон'юнктурних шоків; девальвації гривні; втрати російського ринку через політику імпортозаміщення РФ, санкції; непрості адаптації до вимог Угоди про асоціацію з ЄС та процедур технічного регулювання, стандартизації та сертифікації; неналагодження інституційних механізмів підтримки інвестування та довгострокового кредитування, а також надзвичайно високої залежності від імпорту високотехнічного обладнання та складових.

Перспективи подальшого розвитку галузі пов'язані з подоланням тенденції падіння обсягів виробництва на основі зростання виробництва для внутрішнього ринку, реалізації потенціалу імпортозаміщення та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції, розвитку міжгалузевих інтеграційних процесів та зв'язків вгору і вниз по технологічному ланцюжку. Цей шлях нейтралізує дію кон'юнктурних шоків, перетворюючи внутрішнє виробництво на платформу для експансії інноваційної й конкурентоспроможної продукції на світовий ринок.

Ступінь дослідження даної проблеми вченими. Проблематику конкурентоспроможності вітчизняної промисловості у різних площинах (світовому економічному просторі, макро-, мезо- та мікроекономічному вимірі) досліджували провідні українські науковці: Чумаченко М. Г., Лященко П. І., Алимов О. М., Агафонов О. К. та інші науковці. Ґрунтовний аналіз системних проблем розвитку реального сектору

національної економіки з огляду на їх вирішення задля досягнення зростання конкурентоспроможності національного виробництва представлено авторськими колективами вчених: О.Амоші [1], В.Ляшенко [2] та Шинкарук Л.В. і Кіндзерського Ю.В. [3].

Детальний аналіз структури української промисловості, аналіз реального сектору національного виробництва з огляду на формування та збереження потенціалу в умовах кризи та посткризового відновлення, наслідків для машинобудування України від її членства у Світовій організації торгівлі (СОТ) у разі співпраці з країнами ЄС і Митного союзу здійснили колективи вчених таких установ: Інституту економіки промисловості (О.Амоша та інші), Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку [4] та Національного інституту стратегічних досліджень [5, 6].

Разом з тим, з'явилися роботи практичного спрямування, що описують перспективи розвитку певного вузького сегменту машинобудування. Фахівці [7] оцінили попит вітчизняної електроенергетики та населення як імпульс розвитку вітчизняного електромашинобудування, розглянули питання комплексного імпортозаміщення в приладобудуванні та інших галузях промисловості.

Про актуальність і наукову значущість розглянутих в статті питань свідчить їх недостатній рівень розробленості в умовах подолання наслідків кризових явищ та потреба в їх більш детальному вивченні в розрізі продукції.

Мета даної статті полягає в ретроспективному аналізі розвитку машинобудування України та обґрунтуванні перспектив розвитку внутрішнього ринку основних виробництв галузі.

Виклад основного матеріалу. Для підвищення темпів і якості економічного зростання і переходу до неоіндустріалізації повинно бути забезпечено зростання переробної промисловості, що випереджає темпи зростання ВВП. В спеціальному комюніке Єврокомісії декларується шлях до загального зростання на базі створення доданої вартості, концентрації зусиль в напрямку ренесансу промисловості і збільшення її внеску у ВВП до 2020р. з 15,1 до 20%, а також підвищення продуктивності через індустріалізацію[8]. Внутрішній ринок розглядається як наріжний камінь економічного успіху. Узагальнення світового досвіду дозволяє зробити висновок про те, що заходи із розвитку внутрішнього ринку залишатимуться істотним важелем промислової політики та ефективним способом розширення участі країн у глобальних ланцюгах створення доданої вартості.

Провідну роль в цьому зростанні повинно відіграти вітчизняне машинобудування, яке забезпечує внесок 31,3% у 2014 р. до валової доданої вартості промисловості. Водночас, частка машинобудування в структурі переробної промисловості України значно нижча (10,2% у 2016 р.) ніж у розвинених країнах світу, зокрема: Угорщині – 41,4%, Німеччині – 42,8%, Японії – 42,2%, Китаю – 32,9%, Словенії – 30,7%, Румунії – 28,7%, Франції – 26,1%, США – 28,5%, Польщі – 23,7% [9].

Приблизно з 1970-х років серед інших галузей світової промисловості машинобудування стало лідирувати у розвитку і використанні високих технологій. На нього припадає близько 35% вартості світової промислової продукції. Домінуюче становище тут займає невелика група розвинених країн: США, Японія, ФРН, Франція, Великобританія, Італія, Канада [10].

Європейський союз досі залишається найбільшим світовим центром машинобудування за загальним валовим випуском продукції, де за останні 10 років середньорічні темпи приросту випуску машинобудівної продукції склали 1,1%. За ним слідує Китай, який цей же період вирвався в число лідерів, а по виробленій умовно-чистій продукції навіть посів перше місце в світі. США і Японія не втратили свої позиції, хоча у них спостерігалось падіння (на 1,1 і 3,1% відповідно). Якщо зайнятість в галузі в 2000-2012 рр. в розвинених країнах скорочувалася (в США - на 2,6% в рік, в Японії - на 3,3%, в ЄС - на 1,5% в рік), то в Китаї вона зростала щорічно на 5,8%, досягнувши 6 млн чол. і тим самим в два рази перевищивши показник зайнятості в країнах Євросоюзу. Це відображало загальний процес перенесення машинобудівних потужностей з Заходу на Схід. Причина в тому, що питомі трудові витрати в Китаї (26,4 тис. дол.), в тричі нижчі, ніж в США і Японії, і майже в два рази нижчі, ніж в Європейському союзі [10]. Конкурентні позиції європейських країн в галузі машинобудування ослаблені ще і порівняно більш низьким показником продуктивності праці, який в середньому становить 54 тис. дол. (в Німеччині – близько 70 тис. дол., в США - 91 тис. дол., в Японії - 97 тис. дол.).

На розвинені країни припадає понад 80% світового експорту машин і устаткування. До групи країн, що виробляють майже весь асортимент машинобудівної продукції входять також Росія і Китай. Ключова роль у цих країнах належить важкому машинобудуванню, автомобілебудуванню, енергетичній техніці, верстатобудуванню, мікроелектроніці, робототехніці, аерокосмічній промисловості, випуску продукції оборонного призначення. Певні сегменти ринку продукції машинобудування знаходяться під впливом ряду вузькоспеціалізованих підприємств із Швейцарії, Швеції, Іспанії, Республіки Корея, Бразилія, Нідерландів. Так, країни ЄС спеціалізуються на випуску продукції верстатобудування і обладнання для легкої промисловості; США, Японія і Німеччина зорієнтовані на випуск енергетичного та хімічного обладнання; верстатобудування розвинене в Німеччині, Японії та Китаї; атомне і металургійне устаткування випускають в США, Японії, Німеччині, Франції та Росії [11].

В сегменті продукції загального машинобудування за величиною створеної доданої вартості лідирує КНР, на 2,4% випереджуючи країни ЄС, на 56,7% - США та в 2,56 рази Японію [12]. За оцінками спеціальної експертної групи за участю спеціалістів Eurostat, Cambridge Econometrics (Велика Британія), Danish Technological Institute (Данія) та Ifo Institute (Німеччина) до 2025р. цей розрив значно зросте (табл. 1).

Таблиця 1. Динаміка доданої вартості у виробництві продукції загального машинобудування в країнах світу, млрд. євро

	2000	2005	2010	2015	2020*	2025**
КНР	28,2	58,4	161,4	248,0	329,4	410,1
ЕС-27	158,0	160,8	157,5	178,3	193,2	204,7
США	123,7	124,5	103,0	115,5	129,7	144,9
Японія	89,7	96,2	66,2	75,4	81,0	86,3
Індія	6,3	8,4	12,8	19,3	26,0	34,4
Бразилія	11,0	13,2	14,2	18,8	22,6	27,2
Росія	9,8	10,8	12,1	14,9	17,6	20,8
Всього	426,7	472,4	527,1	670,2	799,6	928,3

*На базі прогнозу обсягу ВВП, зробленого експертами МВФ

** На базі прогнозу обсягу ВВП від Goldman Sachs.

На сьогодні в Україні комплекс машинобудування об'єднує 20 спеціалізованих галузей, концентрує понад 15% вартості основних засобів та 6% оборотних активів промисловості, забезпечує 6,5 % реалізованої продукції промисловості, а за кількістю зайнятих працівників займає перше місце з 346тис. чол., які працюють на 4483 підприємствах.

Українське машинобудування в 1990 р. забезпечувало 26% промислового виробництва, наприкінці 90-х років цей показник упав до 11%, а у 2015 р. взагалі зменшився до 6,5%. Сучасний стан машинобудування характеризується значними втратами виробничого і кадрового потенціалу, більше ніж дворазовим скороченням частки продукції машинобудування в промисловому виробництві, підвищенням собівартості продукції, зниженням активності в інноваційно-інвестиційній діяльності тощо. Основними причинами цього були: економічні кризи та падіння інвестицій у виробництво, відкриття внутрішнього ринку для зарубіжних конкурентів та розрив єдиного машинобудівного комплексу. Дроблення машинобудівного комплексу стало причиною того, що продукцію українського машинобудування істотно потіснили великі зарубіжні корпорації як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, особливо в наукомісткому секторі (рис. 1).

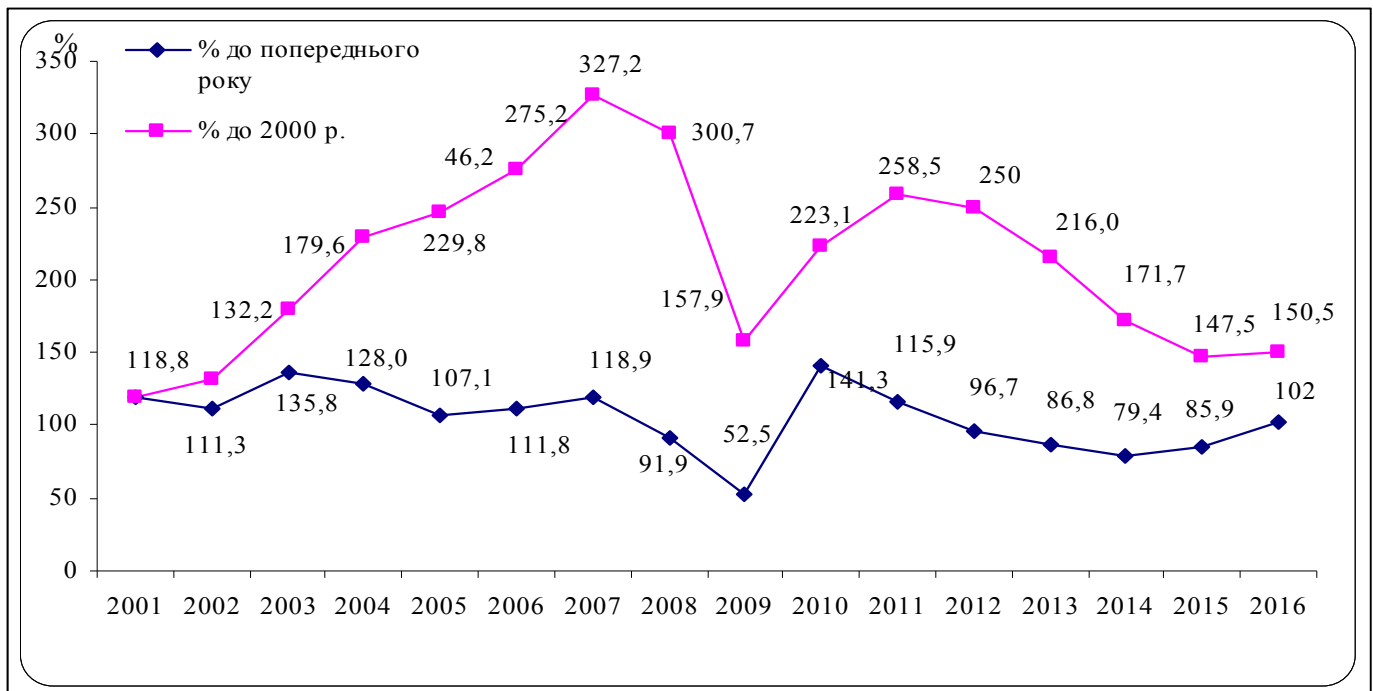


Рисунок 1. Динаміка обсягу реалізованої продукції машинобудування

Джерело: розраховано авторами [12]

У 2001–2007 роки при середньорічних темпах зростання обсягу промислового виробництва на 7,35%, машинобудування розвивалося майже вдвічі вищими темпами – 15,6%. Нарощувалася участь галузі у міжнародному розподілі праці – обсяг експорту машинобудівної продукції за цей період зріс у 3,6 раза, імпорту – у 5,8 раза. Нарощуванню обсягів виробництва сприяло загальне збільшення попиту як в Україні, так і в основних країнах-імпортерах (переважно у країнах СНД). Воно було спричинено, насамперед, зростанням світових цін та попиту на сировинні активи, а також збільшенням доступності кредитних ресурсів, що сприяло інтенсифікації інвестиційної активності підприємств-споживачів машинобудівної продукції.

У 2008-2009 роки галузь виявилася більш вразливою до кризи, ніж промисловість в цілому. При загальному падінні промислового виробництва на 26%, виробництво продукції машинобудування зменшилося на 47% (див. рис. 1). Суттєвим фактором впливу кризи на важке машинобудування стало падіння світових цін на сировинні товари та метал, яке привело до скорочення інвестиційних програм металургійних, гірничих та хімічних підприємств, які є основними споживачами продукції важкого машинобудування. Погіршення умов кредитування зчинило подвійний вплив на машинобудування, зменшило доступність коштів для самих підприємств, а також інвестиційні можливості споживачів машинобудівної продукції. Крім того, вплив кризи на основні країни-імпортери української машинобудівної продукції був більш вираженим, ніж у середньому по світовій економіці, що ще більше звузило можливості реалізації вітчизняної продукції.

Водночас, конфлікт з Російською Федерацією та розрив технологічних ланцюгів з підприємствами Криму та Донбасу негативно вплинули на виробництво продукції машинобудування. Про це свідчать продовження падіння виробництва продукції машинобудування за 2015 р. на 19,3% й зменшення товарообороту галузі. У 2016 р., при загальному зростанні промислового виробництва на 2,4%, машинобудування зросло на 1,3%. Цьому дало поштовх поживлення деяких сегментів внутрішнього ринку, в тому числі у виробництві товарів подвійного і оборонного призначення.

В українському машинобудуванні домінують виробництва електричного устаткування та виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань (тобто загального і спеціального призначення для інших галузей господарства), які в сукупності складають майже 60 відсотків (табл. 2). За останні роки в структурі машинобудування України за видами діяльності відбулись такі зрушення: зростання виробництва електричного устаткування; автотранспортних засобів та машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань, виробництва комп'ютерів, електронної та оптичної продукції та падіння у 2 рази обсягів виробництва інших транспортних засобів.

Таблиця 2. Структура виробництва машинобудування в розрізі деяких видів економічної діяльності за 2011-2016рр.

Показники	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016 до 2011, %
Машинобудування, крім ремонту та монтажу машин і устаткування	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	87,16
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	8,80	5,58	6,51	7,98	7,61	8,28	82,04
Виробництво електронних компонентів і плат	3,94	0,40	0,38	0,47	0,40	0,53	11,65
Виробництво обладнання зв'язку	0,54	0,87	0,46	0,71	1,40	н.д.	222,24*
Виробництво інструментів і обладнання для вимірювання, дослідження та навігації; виробництво годинників	1,89	2,12	2,49	3,38	3,32	4,34	151,59
Виробництво електричного устаткування	12,99	15,89	19,06	20,61	20,86	20,84	138,69
Виробництво електродвигунів, генераторів і трансформаторів	2,26	5,63	6,38	5,25	4,35	5,02	166,36
Виробництво батарей і акумуляторів	1,89	1,36	1,55	1,51	1,53	1,68	70,09
Виробництво проводів, кабелів і електромонтажних пристроїв	3,13	2,81	3,47	4,53	5,10	5,64	140,70
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	28,83	26,95	30,80	32,89	36,44	38,22	109,16
Виробництво машин і устаткування загального призначення	9,34	9,17	11,13	11,73	14,20	14,00	131,26
Виробництво машин і устаткування для сільського та лісового господарства	3,62	3,17	3,13	4,05	5,46	6,60	130,47
Виробництво машин і устаткування для металургії	1,72	1,68	2,12	2,50	2,35	2,99	117,82
Виробництво машин і устаткування для виготовлення харчових продуктів і напоїв, перероблення тютюну	0,69	0,55	0,92	0,98	1,34	1,50	168,17
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів	8,47	9,03	9,33	11,65	11,83	13,19	120,70
Виробництво автотранспортних засобів	5,38	5,83	5,24	4,88	3,63	4,20	58,24
Виробництво вузлів, деталей і приладдя для автотранспортних засобів	2,61	2,68	3,52	5,47	7,18	7,77	237,96
Виробництво інших транспортних засобів	40,92	42,55	34,30	26,87	23,26	19,47	49,10
Будування суден і човнів	0,82	0,95	1,86	0,47	0,71	н.д.	43,30*
Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу	33,00	32,89	21,61	11,30	6,05	6,33	15,83
Виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування	6,84	7,96	9,50	12,73	14,00	н.д.	142,07*
Виробництво військових транспортних засобів	0,17	0,59	1,14	2,18	2,26	н.д.	957,19*

* рівень 2015р до 2011, %

Джерело: розраховано за даними [13]

В загальній структурі машинобудування обсяги виробництва **комп'ютерів, електронної та оптичної продукції** в Україні незначні – 6-8%. В 2015-2016рр. у підгрупі спостерігалось пошвавлення завдяки виробництвам обладнання зв'язку, інструментів і обладнання для вимірювання, дослідження та навігації. Да досягти навіть рівня 2011р. не вдалося через значний спад виробництва електронних компонентів і плат у 2012р. та падіння у виробництві апаратури побутового призначення. Так у 2016р. випуск інтегральних схем склав 732 тис. шт., або 37% рівня 2011р.

Друга за обсягами група виробництв **електричного устаткування** показує зростання як у вартісних так і в відносних даних, її частка зросла на 138,69% від рівня 2011р. Найвищими темпами тут зростали виробництва електродвигунів, генераторів і трансформаторів та проводів, кабелів і електромонтажних пристроїв. Причому виробництво електричних трансформаторів стабільно зростає з 2012р. А виробництво кабельно-провідникової продукції в Україні вирізняється зростаючою активністю як в Львівській області для іноземних автовиробників, так і на підприємстві «Одескабель», що працює і для вітчизняних підприємств з сфери телекомунікацій, енергетики, будівництва, гірничодобувної галузі та входить в Топ-50 світових постачальників.

Зростання в найбільш значимій групі **виробництв машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань** відбулось в першу чергу завдяки виробництвам машин і устаткування загального та спеціального призначення, а також для сільського господарства і харчової промисловості. Для виробництв сільськогосподарських машин характерно поступове зростання випуску тракторів, борон та сівалок, причому воно досягло докризового рівня. Підприємства не тільки намагаються диверсифікувати виробництво, замкнути технологічний цикл, а й подовжують ланцюг створення нової доданої вартості через освоєння проектування, дистрибуції, маркетингу, ремонтного та ін. видів обслуговування.

Так, провідний виробник тракторних причепів – «Завод Кобзаренко» поряд з сільськогосподарською технікою виробляє кілька десятків найменувань спеціальної техніки та техніки для лісового господарства [14]. ГК «Брацлав» реалізував повністю замкнений цикл виробництва і обслуговування тваринницьких комплексів – від науково-дослідних розробок до виробництва 90% деталей і складових та комплексних інженерних рішень.

Важливою тенденцією у підгрупі **автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів** є її стабільне зростання на протязі 6 років з темпами в 4,4% річних, хоча основною точкою зростання є виробництво вузлів, деталей і приладдя для ремонту та обслуговування автотранспортних засобів. Однак, виробництво таких значимих інвестиційних товарів як автобуси, легкові та вантажні автомобілі після обвалу в 2009р. в десятки разів досі не відновилося і характеризується незначними величинами.

На жаль, виробництво **інших транспортних засобів** останні роки скорочується швидкими темпами і впало по відношенню до рівня 2011р. на 51%. Цьому сприяли як втрата 6 підприємств суднобудування внаслідок анексії Криму, так і згорання зовнішніх ринків залізничного транспорту внаслідок гібридної війни з Росією. Проте у виробництві повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування та, особливо, виробництві військових транспортних засобів випуск зріс в рази за рахунок внутрішнього попиту.

Загальний обсяг виробництва оборонної продукції експерти оцінюють в 50 млрд грн, причому за останні роки найбільший суб'єкт господарювання ОПК – ДК «Укроборонпром» – наростив у рази виробництво продукції, досягнувши у 2015 р. 600 млн дол. Цьому сприяла переорієнтація діяльності, в тому числі імпортозаміщення 900 одиниць російських комплектуючих, для чого залучили біля 300 вітчизняних підприємств машинобудівної галузі України. Зокрема імпортозаміщення стосувалось елементної бази засобів протиповітряної оборони ЗС України та складових для літакобудування.

До зростаючих секторів внутрішнього оборонного ринку слід віднести розробку, виробництво та обслуговування безпілотних літальних апаратів, розробку і виробництво високоточних засобів ураження; розробку і виробництво авіаційних двигунів, автомобілів військового призначення; розробку і виробництво бронетехніки; а також військове кораблебудування, в тому числі через поновлення програми «Корвет». Завдяки приватній ініціативі налагоджена розробка та виробництво безпілотних систем, надчутливих датчиків, сенсорних приладів спеціального призначення, поєднаних з послугами віртуального навчання/тренування, взаємосумісних озброєнь, інтегрованих у системи/платформи (комплекси «Сокіл», «Фантом»).

Для розвитку ринку продукції оборонного призначення потребують вирішення завдання, які стосуються переоснащення та модернізації виробничих потужностей, впорядкування системи фінансування, ціноутворення та державного замовлення на військову техніку, достатнього для повноцінної роботи галузі, відродження її висококваліфікованого кадрового і наукового потенціалу.

Структурні трансформації відбулись також через зростаючу експортну орієнтацію машинобудівних виробництв та значну імпортозалежність по комплектуючим та високотехнічним видам продукції.

В умовах дорожчання імпорту високотехнічного обладнання та комплектуючих виробів та значної експортоорієнтованості, машинобудування забезпечує близько 39,1% місткості внутрішнього ринку. Особливістю машинобудування є висока і зростаюча експортна орієнтація виробництва, яка у 2016 р. склала 95,3% виробництва (2015 р. – 90,6%, 2011р. – 71,1%). В загальній структурі експорту України в 2016 р. частка машинобудування склала 11,9% із показником 4,34 млрд дол. США, що менше минулорічного показника на 9,2%. Одночасно, зростає залежність галузі від імпорту машинобудівної продукції. Це відбувається передусім через низький технологічний рівень вітчизняного виробництва. Під дією цих факторів тенденції формування та використання ринкових ресурсів машинобудівної продукції мали такі особливості (табл. 3).

Таблиця 3. Формування та використання ринкових ресурсів продукції машинобудування, млн дол. США

Показник	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Виробництво	16734	17957	14676	8575	5276	4553
% до 2011 р.		107,3	87,7	51,2	31,5	27,2
Внутрішнє споживання	24885	27136	23526	13255	8979	11647
% до 2011 р.		109,0	94,5	53,3	36,1	46,8
Експорт	11895	13286	10615	7361	4779	4339
% до виробництва	71,1	74,0	72,3	85,8	90,6	95,3
Імпорт	20046	22465	19466	12042	8481	11433
% до виробництва	119,8	125,1	132,6	140,4	160,7	251,1
% до споживання	80,6	82,8	82,7	90,8	94,5	98,2
Сальдо	-8151	-9179	-8851	-4681	-3702	-7094
Коефіцієнт покриття імпортом експорту	0,59	0,59	0,55	0,61	0,56	0,38

Джерело: розраховано авторами за даними Держстату України з урахуванням зміни офіційного курсу національної грошової одиниці [13].

Так, імпорт продукції машинобудування у 2016 р. досяг 98,2% від загального споживання продукції галузі, а саме 11,4 млрд дол. США. На тлі стрімкого падіння з 2013 р. в товарній структурі імпорту продукції машинобудування спостерігалось зростання частки імпорту реакторів ядерних, котлів, машин з 35,6 до 41% та зменшення електричних машин з 28,6 до 28%. Постійною є питома вага імпорту приладів та апаратів оптичних, фотографічних на рівні 5,6-5,1%. До незначних значень впала частка частка імпортованих інших транспортних засобів (суднобудування та літальні апарати) (0,6%) та залізничних локомотивів (1,7-0,7%). До падіння цих ринків призвели: втрата виробничих потужностей на Сході і в Криму, закриття російського ринку, девальвація гривні.

Основні позиції українського імпорту займає переважно високотехнологічна машинобудівна продукція, як готові вироби, так і компоненти та складові в межах кооперації та безпосереднього споживання, які імпортуються в основному з країн СНД – 15%, ЄС – 44,1 та Азії – 31,4%.

Обсяги імпорту з провідного імпортера – країн ЄС майже не зростають, але в структурі загального імпорту продукції машинобудування зайняли 44,1%. Найбільші імпортовані поставки з країн ЄС в Україну здійснювались по таким товарам, як: автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби; електрична апаратура для комутації або захисту електричних кіл; арматура ізольована для електричних машин; трактори; машини сільськогосподарські, садові або лісогосподарські; частини та пристрої моторних транспортних засобів; крани, клапани, вентилі та аналогічна апаратура для трубопроводів. Найбільші обсяги продукції машинобудування Україна імпортує з: Німеччини, Польщі, Італії, Чехії, Франції та ін.

Розглянемо особливості притаманні основним групам машинобудівної продукції.

Машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання. Відновний післякризовий розвиток в 2014р. змінився падінням всіх показників внаслідок взаємного ембарго з Росією на українські товари та бойові дії на Сході. Ця негативна тенденція досі триває, причому виробництво впало по відношенню до 2011р. на 60%, експорт вдвічі, імпорт – на 38%. Проте з 2016р. внутрішнє споживання поживалося, але за рахунок імпорту. Пропорції формування та використання ринкових ресурсів за вказаною групою продукції наведено в табл. 4.

Таблиця 4. Пропорції формування та використання ринкових ресурсів за групою «Машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання», млн дол. США

Показник	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Виробництво	6639	7366	7034	4329	2828	2533
% до 2011 р.		111,0	105,9	65,2	42,6	38,1
Внутрішнє споживання	12675	13519	12529	7392	5161	6786
% до 2011 р.		106,6	98,8	58,3	40,7	53,5
Експорт	6759	7027	6975	5657	3941	3638
% до виробництва	101,8	95,4	99,2	130,7	139,3	143,6
Імпорт	12795	13179	12470	8721	6273	7890
% до виробництва	192,7	178,9	177,3	201,5	221,8	311,4
% до споживання	100,9	97,5	99,5	118,0	121,6	116,3
Сальдо	-6036	-6152	-5495	-3064	-2332	-4252

Джерело: розраховано авторами за даними Держстату України з урахуванням зміни офіційного курсу національної грошової одиниці [13].

Зважаючи на зростання в агропромисловому комплексі та критичне фізичне й моральне зношення техніки (зокрема, вік 70 % тракторів та комбайнів перевищує 15 – 20 років) формується конкурентоспроможний попит, особливо на складні, автоматизовані машини. Випуск вітчизняної техніки

нового покоління суттєво ускладнений, насамперед, через дефіцит деталей та комплектуючих, які необхідно ввозити з-за кордону, та аналоги яких в Україні не виробляються.

Збільшення попиту на внутрішньому ринку продукції машинобудування відбувається внаслідок значного піднесення сільськогосподарського сектора та розвитку ринку лізингу сільськогосподарських машин; здорожчання нових імпортних готових деталей дало поштовх розвитку сегменту сервісного обслуговування, ремонту та відновлення парку залізничного та водного транспорту, електронного та оптичного обладнання, електричного обладнання.

Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби. У секторі транспортного машинобудування Україна має значний науково-технічний потенціал, використання якого протягом останніх років було недостатнім. Наслідком цього стала втрата позиції по деяких сегментах на ринку наземного транспорту. Цілком втратило власну конструкторську школу автомобілебудування України, перетворившись на автомобілескладання. Єдиною конкурентною перевагою галузі залишається ціна продукції. Відсутня серійна реалізація нових проектів в галузі локомотивобудування. Її подальше зростання можливе через поштовх ринку вантажоперевезень, особливо за рахунок розвитку транзитного потенціалу України.

Індекс виробництва у 2016 р. по відношенню до 2011 р. становив всього 18%. Внутрішній ринок відреагував коливанням величин пропозиції товару та збільшенням імпортової залежності і виробництва, і споживання. Основна причина таких співвідношень криється у надзвичайно високій залежності виробництва транспортних засобів від імпорту комплектуючих та легкових автомобілів. Стосовно виробництва ця залежність у 2016 р. була на рівні 199,2%, а в обсязі спожитої продукції за цією групою товарів імпорт займав 76,1% (табл. 5).

Таблиця 5. Пропорції формування та використання ринкових ресурсів за групою «Засоби наземного транспорту, літальних апаратів, плавучих засобів», млн дол. США

Показник	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Виробництво	8265	9262	6403	3303	1852	1487
% до 2011 р.		112,1	77,5	40,0	22,4	18,0
Внутрішнє споживання	9614	11366	8961	4479	2916	3894
% до 2011 р.		118,2	93,2	46,6	30,3	40,5
Експорт	4855	5963	3344	1472	679	556
% до виробництва	58,7	64,4	52,2	44,6	36,7	37,4
Імпорт	6204	8067	5901	2648	1744	2963
% до виробництва	75,1	87,1	92,2	80,2	94,2	199,2
% до споживання	64,5	71,0	65,9	59,1	59,8	76,1
Сальдо	-1349	-2104	-2557	-1176	-1065	-2407

Джерело: розраховано авторами за даними Держстату України з урахуванням зміни офіційного курсу національної грошової одиниці [13].

На тлі негативних тенденцій у виробництві вітчизняної автомобільної техніки, у 2016 р. «АвтоКрАЗ» завершив отримання міжнародного сертифікату для виходу на нові ринки. ПАТ випускає 33 базові моделі, більше 260 модифікацій і комплектацій автомобільної техніки «КрАЗ» для роботи у всіх галузях економіки та Збройних силах України. Підприємство, яке 70% продукції поставляло в РФ, і отримувало звідти стільки ж відсотків комплектуючих, повністю перейшло на співпрацю з підприємствами України та Європи. В рамках імпортозаміщення замовлення від «АвтоКрАЗу» отримали підприємства з Ужгорода, Бердичева, Одеси, Львова, Житомира, а також Білорусі. Основний компонент — двигуни — сьогодні роблять: Мінський моторний завод, Deutz, Cummins, Daimler, Fiat, WEICHAІ. При цьому, як зазначають на заводі, економічність самих машин значно зросла. За результатами року очікується виробництво 1200 шт. машин [15].

Українські вагонобудівні заводи в рамках програми відновлення виробничих зв'язків і переорієнтації на нових постачальників взяли участь в тендерах на поставку «Укрзалізниці» 650 піввагонів, за результатами яких Крюківський вагонобудівний завод (КВБЗ) поставив 350 піввагонів, «Дніпровагонмаш» — 250, Попаснянський ВРЗ — 50 одиниць.

Рухомий склад «Укрзалізниці» на сьогоднішній день зношений на 90%, тому планується у 2017 р. купити 9000 вагонів, протягом п'яти років профінансувати модернізацію і закупівлю рухомого складу більш ніж на 108 млрд грн [16]. Українські вагонобудівники вже вийшли з ініціативою прописування в умовах тендеру відсоток локалізації виробництва, щоб змогли підготуватися постачальники комплектуючих.

Прилади та апарати оптичні, фотографічні. Особливістю ринку цієї товарної групи продукції машинобудування є зростаюча на протязі 6 років експортна орієнтація виробництва, що досягла 27,4% та зростаюча залежність виробництва (109%) і споживання (60%) від імпорту (табл. 6).

Активізація імпорту відбувається переважно за рахунок поставки елементів електромереж, фотоелементів, електроінструментів та давальницької сировини, яка використовується у виробництві продукції даної групи, як для внутрішніх потреб, так і для експортної продукції.

Таблиця 6. Пропорції формування та використання ринкових ресурсів за групою «Прилади та апарати оптичні, фотографічні», млн дол. США

Показник	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Виробництво	1831	1328	1239	943	596	533
% до 2011 р.		72,5	67,7	51,5	32,5	29,1
Внутрішнє споживання	2597	2251	2037	1384	901	967
% до 2011 р.		86,7	78,4	53,3	34,7	37,2
Експорт	281	296	296	232	159	146
% до виробництва	15,3	22,3	23,9	24,6	26,6	27,4
Імпорт	1047	1219	1094	673	464	580
% до виробництва	57,2	91,8	88,3	71,4	77,8	109,0
% до споживання	40,3	54,1	53,7	48,6	51,4	60,0
Сальдо	-766	-923	-798	-441	-305	-434

Джерело: розраховано авторами за даними Держстату України з урахуванням зміни офіційного курсу національної грошової одиниці [13].

Проведений аналіз засвідчує надзвичайно високу залежність внутрішнього ринку від імпорту споживчих товарів машинобудування, тобто побутової техніки. Частка імпортних товарів за основними її групами, що були реалізовані через торгову мережу України, в останні роки мала такі значення (табл. 7).

Таблиця 7. Частка імпортової техніки, що реалізована через торгову мережу України, %

Продукція	2011	2012	2013	2014	2015
Комп'ютери, периферійне устаткування, програмне забезпечення	97	98,8	99,1	99,4	99,2
Аудіо- та відеообладнання, включаючи телекомунікаційне устаткування	97,5	95,3	96,4	99,7	99,3
Фотографічне, оптичне та точне устаткування	96,1	98,8	98,3	99,4	99,5
Мотоцикли, деталі та приладдя для них	99,2	99,8	99,4	94,4	95,1
Автомобілі та автотовари	85,4	87,4	89,3	89,5	92,1

Джерело: розраховано авторами за даними Держстату України з урахуванням зміни офіційного курсу національної грошової одиниці [13].

До зростаючих секторів внутрішнього ринку приладів слід віднести виробництво контрольно-вимірювальної апаратури. Так, приватне підприємство «Артон», цей напрям роботи виділило окремо, створивши дочірнє підприємство «Артари-Плюс», яке випускає окрему лінійку приладів пожежної сигналізації на спільній технологічній та інтелектуальній базі. Вся продукція «Артон» захищена 102 патентами, а з 2003 р на підприємстві введена система управління якістю, що сертифікована на відповідність міжнародній системі менеджменту ISO 9001:2008, що сприяє експорту понад 70% продукції в 34 країни (країни ЄС, Азії, СНД, Північної Америки). Оскільки електронна промисловість в Україні практично не функціонує, «Артон» змушений закуповувати частину компонентів для своїх виробів за кордоном [14].

Отже, зараз в Україні існують можливості виробництва і незадоволені потреби в наступній продукції машинобудування: тракторах, сільськогосподарських машинах для підготовки чи обробки ґрунту, причепах і напівпричепах, електричному освітлювальному устаткуванні, апаратах та приладах електронагрівальних, вентиляторах, водонагрівачах електричних, машинах пральних та сушильних побутових, устаткуванні побутовому неелектричному, виробництві інвалідних візків; електровозів, продукції для модернізації існуючих і будівництва нових атомних, теплових та гідроелектростанцій, вантажних автомобілях, в тому числі подвійного призначення; автобусах для міжміського і міжнародного сполучення, спеціальній комунальній техніці для міського господарства, спеціальному медичному транспорті, спеціальній техніці для будівництва і ремонту автомобільних шляхів та залізничних колій; пасажирських та вантажних літаках різних класів; вертольотах різного призначення; воєнно-транспортних літаках, безпілотних літальних апаратах; річкових і морських суднах різних класів, військових кораблях.

Висновки. На тлі випереджаючого зростання високотехнологічного імпорту з'явилися осередки зростання вітчизняного виробництва, що представляють компанії, орієнтовані на випуск продукції з високою часткою доданої вартості, їх бізнес-модель характеризується: диверсифікованим виробництвом; замкнутим технологічним циклом з освоєнням проектування, дистрибуції, маркетингу, ремонтного та ін. видів обслуговування; використанням конкурентних торговельних переваг на шляху включення в світові ланцюги доданої вартості.

Сприяння машинобудівним виробництвам з боку держави повинно стосуватись: формування державного замовлення на рухомий склад для пасажирських і вантажних перевезень, локомотивного парку та їх ремонту і обслуговування; підтримки отримання довгострокового банківського кредитування випуску продукції для внутрішнього ринку та процесів імпортозаміщення на ринках імпортової продукції (міського транспорту, станків та обладнання, електроінструментів та побутових приладів); державного співфінансування в рамках державно-приватного партнерства; надання підприємствам, що розгортають виробництво імпортозаміщуючих товарів, в оренду на пільгових умовах вільних виробничих площ, що знаходяться в державній власності; запровадження

активної політики залучення інвестицій з умовами збільшення компонентів місцевого виробництва та підвищення рівня локалізації; підтримки створення індустріальних парків та інтегрованих структур на основі партнерських відносин між виробничим сектором та торговельними компаніями; сприяння розбудові галузеутворюючих науково-технічних напрямів, що забезпечать формування та реалізацію значимих для економіки України проектів; надання державної підтримки заходам з трансферу технологій та закупівлі ліцензій на виробництво високотехнологічного устаткування; посилення контролю за проявами недобросовісної конкуренції та запобігання виявам монопольної поведінки як українських товаровиробників, так й компаній-імпортерів; активізації заходів щодо виявлення незаконного обігу продукції з метою створення дієвої системи захисту внутрішнього ринку від контрабандного ввезення товарів.

Список використаних джерел

1. Перший етап модернізації економіки України: досвід та проблеми / О.М.Алимов, О.І.Амоша та ін.; за заг. ред. В.І. Ляшенка; ІЕП НАН України, КПУ. – Запоріжжя: КПУ, 2014. – 798 с.
2. Ляшенко В.І. Україна XXI: неоіндустріальна держава або «крах проекту»? : монографія / В.І. Ляшенко, Є.В. Котов; НАН України, Ін-т економіки пром-сті; Полтавський ун-т економіки і торгівлі. – К., 2015. – 196 с.
3. Структурні трансформації в економіці України: динаміка, суперечності та вплив на економічний розвиток : наукова доповідь / [Шинкарук Л.В., Бевз І.А., Барановська І.В. та ін.]; за ред. чл.-кор. НАН України Л.В. Шинкарук ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2015. – 304 с.
4. Кизим М. О. Можливості та загрози від членства України в СОТ для машинобудування в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄврАзЕС / М.О. Кизим, А.Д. Олійник, І.Ю. Матюшенко, В.Є. Хаустова, Ш.А. Омаров, Ю.М. Моїсеєнко, І.Ю. Бунтов // Бізнес Інформ. - 2014. - № 2. - С. 59-70.
5. Реструктуризація промисловості України у процесі посткризового відновлення / О. В. Собкевич, А. І. Сухоруков, В. Г. Савенко та ін. – К. : НІСД, 2011. – 54 с.
6. Щодо реалізації потенціалу машинобудівної галузі у стратегії імпортозаміщення / Аналітична записка [О.В.Собкевич, Є.В.Бєлашов], [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1110> (2013).
7. Письменна У.Є., Биконя О.С. Перспективи розвитку українського енергомашинобудування в контексті Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: акцент на малу і середню енергетику [Електронний ресурс] / Доступний з: < <http://ua-ekonomist.com/10595-perspektivi-rozvitku-ukrayinskogo-energomashinobuduvannya-v-kontekst-ugodi-pro-asocasyu-mzh-ukrayinoyu-ta-yes-akcent-na-malu-serednyu-energetiku.html>.
8. For a European Industrial Renaissance / Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The European Economic and social committee and committee of the regions [Електронний ресурс]. – Доступний з: < <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014DC0014&from=EN>>
9. Держстат України [Електронний ресурс]. – Доступний з: < http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_39/Main.htm>; Статистический сборник «Россия и страны мира» за 2016 р. [Електронний ресурс]. – Доступний з: < http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_39/Main.htm>.
10. В. Кондратьев. Глобальный рынок машиностроения [Електронний ресурс]. Доступний з: < http://www.perspektivy.info/оукумена/ekdom/globalnyj_rynok_mashinostrojenija_2013-10-24.htm>.
11. Герасимчук В.И. Факторы лидерства на мировом рынке машиностроительной продукции / В.И. Герасимчук // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2015. - №3. – С. 84-104.
12. Vieweg, H.G., J. Claussen, and C. Essling. «An introduction to Mechanical Engineering: study on the Competitiveness of the EU Mechanical Engineering Industry.» Sectoral competitiveness studies of Framework contract by the European Commission (2012).
13. Дані Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://www.ukrstat.gov.ua/>>.
14. 100 многообещающих компаний Украины с экспортным потенциалом // Бизнес. – 2017. – № 12-13. – 27 марта.
15. І. Коваль. Машинобудування: почнемо спочатку. [Електронний ресурс]. – Доступний: <http://forbes.net.ua/ua/nation/1426415-pidsumki-2016-promislovisht-perevedeno-v-rezhim-vizhivannya#2>.
16. Дані з офіційного сайту ПАТ «Укрзалізниця». [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.uz.gov.ua/>.

Reference

1. Pershij etap modernizacii ekonomiki Ukraini: dosvid ta problemi / O.M.Alimov, O.I.Amosha ta in.; za zag. red. V.I. Ljashenka; IEP NAN Ukraini, KPU. – Zaporizhzhja: KPU, 2014. – 798 s.
2. Ljashenko V.I. Kotov E.V. Ukraina HHI: neoindustrial'na derzhava abo «krah proektu»? : monografija,; NAN Ukraini, In-t ekonomiki prom-sti; Poltavsk'ij un-t ekonomiki i torgivli. – K., 2015. – 196 s.
3. Strukturni transformacii v ekonomici Ukraini: dinamika, superechnosti ta vpliv na ekonomichnij rozvitok : naukova dopovid' / [Shinkaruk L.V., Bevz I.A., Baranovs'ka I.V. ta in.]; za red. chl.-kor. NAN Ukraini L.V. Shinkaruk ; NAN Ukraini, DU «In-t ekon. ta prognosuv. NAN Ukraini». – K., 2015. – 304 s.
4. Kizim M.O., Olijnik A.D., Matjushenko I. Ju. ta in. Mozhlivosti ta zagrozi vid chlenstva Ukraini v SOT dlja mashinobuduvannja v umovah spivpraci z kraïnami ES i Mitnogo sojuzu ЄvrAzES // Biznes Inform. - 2014. - № 2. - S. 59-70.

5. O.V. Sobkevich, A.I. Suhorukov, V.G. Savenko *ta in. Restrukturizacija promislovosti Ukraini u procesi postkrizovogo vidnovlennja* – K. : NISD, 2011. – 54 s.
6. O.V. Sobkevich, Є.V. Belashov *Shhodo realizacii potencialu mashinobudivnoi galuzi u strategii importozamishhennja / Analitichna zapiska* : <http://www.niss.gov.ua/articles/1110> (2013).
7. Pis'menna U.E., Bikonja O.S. *Perspektivi rozvitku ukraïns'kogo energomashinobuduvannja v konteksti Ugodi pro asociaciju mizh Ukraïnoju ta ЄS: akcent na malu i serednju energetiku* : <http://ua-ekonomist.com/10595-perspektivi-rozvitku-ukrayinskogo-energomashinobuduvannya-v-kontekst-ugodi-pro-asocacyu-mzh-ukrayinoyu-ta-yes-akcent-na-malu-serednyu-energetiku.html>.
8. *For a European Industrial Renaissance / Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The European economic and social committee and committee of the regions* : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014DC0014&from=EN>
9. *Derzhstat Ukraini* : http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_39/Main.htm/; *Statisticheskij sbornik «Rossija i strany mira» za 2016 r.* : http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_39/Main.htm.
10. V. Kondrat'ev. *Global'nyj rynek mashinostroenija* : http://www.perspektivy.info/oykumena/ekdom/globalnyj_rynek_mashinostrojenija_2013-10-24.htm.
11. Gerasimchuk V.I. *Factory liderstva na mirovom rynke mashinostroitel'noj produkcii // Marketing i menedzhment innovacij.* – 2015. – №3. – S. 84-104.
12. Vieweg, H.G., J. Claussen, and C. Essling. *«An introduction to Mechanical Engineering: study on the Competitiveness of the EU Mechanical Engineering Industry.» Sectoral competitiveness studies of Framework contract by the European Commission (2012).*
13. *Dani Derzhavnoi sluzhbi statistiki Ukraini* : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
14. *100 mnogoobeshhajushhih kompanij Ukrainy s jeksportnym potencialom // Biznes.* – 2017. – № 12-13. – 27 marta.
15. I.Koval'. *Mashinobuduvannja: pochnemo spochatku.* : <http://forbes.net.ua/ua/nation/1426415-pidsumki-2016-promislovist-perevedeno-v-rezhim-vizhivannya#2>.
16. *Dani z oficijnogo sajtu PAT «Ukrzaliznicja».* : <http://www.uz.gov.ua/>.

ДАНИ ПРО АВТОРІВ

Гахович Наталія Георгіївна

к.е.н., старший науковий співробітник відділу промислової політики,
e-mail: nata1001@mail.ru

Завгородня Марія Юріївна

к.е.н., науковий співробітник відділу промислової політики,
e-mail: mzavgorodnia@gmail.com

ДУ «Інститут економіки та прогнозування» НАНУ
вул. Панаса Мирного, 26, м. Київ, 01011, Україна

ДАНИЕ ОБ АВТОРАХ

Гахович Наталья Георгиевна

к.э.н., старший научный сотрудник отдела промышленной политики,
e-mail: nata1001@mail.ru

Завгородняя Мария Юриевна

к.э.н., научный сотрудник отдела промышленной политики,
e-mail: mzavgorodnia@gmail.com

ГУ «Институт экономики и прогнозирования» НАНУ
ул. Панаса Мирного, 26, г. Киев, 01011, Украина

DATA ABOUT THE AUTHORS

Gahovich N.G.

PhD in economics, Senior Research Officer of Department of Industrial Policy,
e-mail: nata1001@mail.ru

Zavgorodnia M. Y.

PhD in economics, Research Officer of Department of Industrial Policy,
e-mail: mzavgorodnia@gmail.com

Institute for Economics and Forecasting Ukrainian National Academy of Sciences
26, Panasa Myrnoho, Kyiv, 01011, Ukraine