

Лариса КРИВЕНКО, Ірина ДІДЕНКО

НОВІ ЗАГРОЗИ ТА МОЖЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ В ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР

Розглянуто питання, щодо основних можливостей та загроз розвитку машинобудівного комплексу України в умовах інтеграції в європейський економічний простір. У контексті руйнівного характеру кризи на фінансові результати діяльності підприємств машинобудування визначено основні напрямки подальшої діяльності галузі, які мають бути збалансовані, враховувати сильні та слабкі сторони діяльності для налагодження більш ефективної системи виведення галузі з кризового стану.

Постановка проблеми. У період виникнення кризи в 2008–2009 рр. загострилась проблема функціонування машинобудівного комплексу, що і в докризовий період мав незадовільні результати. Діяльність машинобудівного комплексу має циклічний характер розвитку протягом 18 років, що в сучасний кризовий період дало йому змогу зберегти свої позиції на ринку і не призвело до тотального банкрутства підприємств цієї галузі. Машинобудування завжди відрізнялось перспективністю свого розвитку, але існуючий комплекс проблем супроводжувався наявністю низьких показників діяльності галузі. Так, зокрема, зношеність основних засобів на 70–80%, втрата інвесторів через високу ризиковість вкладання коштів, політичні й економічні фактори розвитку зумовили поступове втрачання машинобудуванням своїх позицій, і в 2008–2009 рр. призвели до рівня 13% питомої ваги в промисловому комплексі, замість 30%, що спостерігалось у 1991 р. [1]. Тому дослідження загроз і можливостей дає чітке розуміння сильних сторін діяльності машинобудування, які, навіть за умов кризи, зумовили функціонування галузі, хоча й з низьким коефіцієнтом приросту, та слабких сторін, що підвищили ризиковість діяльності машинобудівних підприємств. Отже, на даний час для подальшого розвитку машинобудування має бути розроблена система заходів, яка забезпечить оновлення основних засобів і повну трансформацію комплексу із залученням інноваційних проектів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми і перспективи розвитку машинобудівного комплексу були головною темою наукових конференцій та обговорювались великою кількістю вчених, зокрема А. Алікаєвим, А. Водяновим, Г. Асселем, О. Гавриловим, В. Л. Леонтєвим, Т. Маршовим, Г. Азоєвим, А. Юдановим та ін. Проте незважаючи на результати досліджень вищезазначених вчених, залишається коло питань, що стосуються відокремлення переваг і недоліків, які стали підґрунтям для визначення основних тенденцій розвитку галузі [2].

Мета цієї статті – дослідження можливостей та загроз для машинобудівного комплексу України, що мали місце й особливо загострилися в період світової фінансової кризи, а також визначення перспектив інтеграції галузі машинобудування.

Виклад основного матеріалу дослідження. За 18 років автономного існування галузь машинобудування пройшла ряд падінь та піднесень у своєму розвитку. Останньою точкою спаду відзначився 2008 р. – рік світової фінансової кризи, що серед всіх галузей промисловості найбільше вплинув саме на машинобудування. Дійсно, ця галузь за останнє десятиріччя демонструвала не найкращі результати своєї діяльності і була зовсім не готова до нового спалаху світової кризи. Однак після закінчення жорсткого впливу кризових явищ на економіку галузь машинобудування продовжувала функціонувати зі зростанням темпів приросту основних показників її діяльності в 2010 р. Тому необхідно розглянути основні загрози і можливості, які дадуть змогу оцінити фактори, за рахунок яких галузь машинобудування все ж розвивається і отримує прибуток, і тих факторів, настання яких погіршило показники діяльності галузі. Використовуючи результати, отримані в процесі дослідження, слід зорієнтувати їх на визначення основних тенденцій інтеграції машинобудівного комплексу в європейський економічний простір [3].

Отже, необхідно розглянути основні можливості для машинобудівного комплексу (надалі МК):

1. *Великий досвід роботи на ринку.* Галузь машинобудування України сформувалася ще за часів СРСР, що зумовило наявність налагодженої структури діяльності. Саме великий досвід роботи на ринку забезпечив для МК України такі переваги в період кризи: наявність широкої клієнтської бази з довгостроковими кредитами; позитивна кредитна історія, яка дає змогу пролонгації кредитів чи їхньої реструктуризації. Великий досвід роботи на ринку за певними групами продукції забезпечує українському машинобудуванню лідируючі позиції на зовнішньому та внутрішньому ринках, що в період кризи робить його монополістом і створює "цінові переваги" перед конкурентами.

2. *Широка база споживачів.* База споживачів продукції МК України характеризується наявністю партнерських зв'язків майже з 80 країнами світу. Така значна клієнтська база в умовах кризи забезпечила позитивні тенденції розвитку галузі, які мали свій прояв у тому, що світовий економічний спад по-різному вплинув на економіку різних країн. При кризовому становищі одних країн-партнерів виробництво МК України виграє від позитивної економічної ситуації інших і забезпечує диверсифікованість розвитку та зміну орієнтації на виробництво продукції певного споживача. Таким чином, широка клієнтська база дає впевненість у тому, що продукція має більше шансів бути реалізованою, адже не має прив'язки до економіки однієї країни.

3. *Наявність довгострокових контрактів з іноземними клієнтами.* Довгострокові контракти в умовах кризи для вітчизняного машинобудування дають змогу бути впевненими у виконанні зобов'язань кредиторів (за умовами договорів) і свідчать про надійність вітчизняних виробників. Це дає змогу виробляти продукцію, яка обов'язково реалізується, і є найважливішим фактором діяльності машинобудування в кризовий період. Так, наприклад, наявність контрактів між вітчизняними машинобудівними заводами і Китаєм забезпечили ринок збуту продукцією машинобудування в кризовий період. Довгострокові контракти між підприємствами США з видобутку нафти та газу зумовили виникнення попиту на бурове устаткування і насосні станції, тим самим забезпечивши їхнє виробництво в період кризи.

4. *Наявність наукових шкіл.* На території України ще за часів СРСР сформовано велика кількість наукових шкіл. В умовах економічної депресії та технічній відсталості вітчизняної продукції споживачі машинобудівної продукції потребують товари, що були б дешевшими та менш енергомісткими, задовольнити попит на які можуть наукові розробки. Однак розвиток наукових шкіл в Україні на даний час фі-

нанується дуже слабо, але все ж новітні розробки в галузі машинобудування, що є менш праце- та енергомісткими задають певні конкурентні переваги вітчизняній продукції через зменшення витрат на їхнє виготовлення і супроводжуються зменшенням їхньої вартості, що вкрай важливо для споживачів [4].

5. *Потужна ресурсна база.* Головним чинником існування машинобудування в умовах кризи є низькі витрати на виробництво продукції. Так, низька вартість трудових ресурсів сприяє зменшенню собівартості продукції. Сировинне домінування вітчизняного машинобудування має значні переваги перед МК інших країн, які проявляються в низьких цінах на вітчизняну сировину та низькі витрати з її транспортування. Саме потужна сировинна база є однією з головних складових функціонування підприємств машинобудування в період кризи, що забезпечує доволі значну підтримку для ефективного функціонування МК та можливість отримання за деякими складовими МК прибуткових результатів.

6. *Вдале місцезоташування.* В період кризи найголовнішим завданням ефективної діяльності машинобудування є зменшення витрат на виробництво. Саме фактор вдалого місцезоташування підприємств галузі як до сировинної бази, так і ринків збуту, є виграшем вітчизняного машинобудування у конкурентній боротьбі в період кризи, що проявляється в зменшенні витрат на транспортування сировини і виготовлених виробів. Отже, скорочення витрат на сировину та матеріали, що зумовлені вдалим місцем розташування машинобудування, позитивно вплинули на розвиток МК у період кризи, і були саме тим фактором серед небагатьох, що зумовив недоведення машинобудування до банкрутства.

7. *Наявність іноземних компаній.* З одного боку, іноземні компанії є конкурентами для вітчизняного машинобудування, а з іншого боку – мають ряд переваг для МК у кризовий період. Насамперед це стосується трудових кадрів. Наявність іноземних компаній на вітчизняному ринку забезпечує зменшення темпів міграції робочої сили та змогу контролювати наукові досягнення в цій сфері. Більшість іноземних компаній використовують певну продукцію вітчизняних виробників МК, що для цих компаній є дешевшим, ніж їхнє самостійне виготовлення чи імпортування з-за кордону, і зумовлюють додатковий платоспроможний попит на продукцію вітчизняного МК.

8. *Низькі витрати на оплату праці.* Заробітна плата у працівників МК, порівняно з іншими галузями промисловості, є найнижча і становить в середньому 1380 грн. на місяць. У період кризи така негативна тенденція є позитивним фактором боротьби підприємств машинобудування з неплатоспроможністю за рахунок зменшення витрат на оплату праці, які є вагомою складовою в статтях витрат виробництва. Наявний низький рівень оплати праці в Україні, з одного боку, зменшує собівартість виробленої продукції, а з іншого – не ставить перед виробниками продукції машинобудування потреби в перенесенні виробництва до країни з нижчим рівнем оплати праці. Саме скорочення витрат за рахунок низького рівня оплати праці становило конкурентну перевагу вітчизняної продукції.

9. *Наявність кваліфікованого персоналу.* Українське машинобудування завжди славилось наявністю великої бази кваліфікованих спеціалістів своєї галузі, які, за умови вкрай застарілого обладнання і низької оплати праці, забезпечували своїх клієнтів високоякісною продукцією. Позитивною тенденцією для діяльності МК у період кризи є наявність кваліфікованого персоналу, що проявляється в розробці кваліфікованими кадрами програм зі скорочення витрат на виробництво, безперервності виробництва продукції при наявності обмеженої кількості ресурсів. Саме взаємозамінність працівників, багатофункціональність у кожному циклі виробництва обумовлює позитивний ефект для машинобудівних підприємств в умовах кризи,

коли чисельність штату скорочується, а обсяги виробництва мають залишатися на тому ж рівні [5].

10. *Підтримка держави.* За 18 років державою було прийнято 14 законопроектів щодо підтримки розвитку МК, але вони не були ефективними. В період розвитку кризи підтримка з боку держави є основним напрямом забезпечення існування галузі, яка була визначена такими заходами: системна робота з розширення експортних ринків (у 2009 р. зростання експорту на 19%); законопроект держави щодо закупівель шкільних автобусів (що підвищило внутрішній попит на продукцію); вступ країни до СОТ забезпечив зниження експортного мита для машинобудівних підприємств, які займаються експортною діяльністю, та ін. Всі ці заходи підвищили внутрішню конкурентоздатність вітчизняного машинобудування і сприяли підтримці фінансового стану галузі саме в період кризи [6].

Серед основних загроз для машинобудування слід виокремити такі.

1. *Сировинна залежність від інших країн.* У кризовий період розвитку машинобудівного комплексу його ситуація погіршується у зв'язку зі сировинною залежністю від інших країн, що, по перше, робить виробництво продукції залежним від обсягів поставок сировини, термінів їхньої доставки, а по друге – підвищує собівартість виробленої продукції. Сировинна спрямованість МК стосується іноземного капіталу й іноземних інвестицій і головним чином проявляється у високому рівні енергомісткості виробництва. Все це сприяє зниженню конкурентоздатності продукції вітчизняного машинобудування в період світової фінансової кризи, коли попит на продукцію знижувався, а ціни на газ та інші паливні матеріали зростали і в певний момент взагалі спостерігалось обмеження обсягів поставки даної сировини.

2. *Наявність на ринку великої кількості іноземних компаній.* Недостатній попит на внутрішньому ринку та значна залежність МК від експорту сприяли зменшенню показників діяльності галузі в кризовий період і стали загрозою для подальшого її функціонування. Низька вартість вітчизняних ресурсів (мається на увазі дешева робоча сила; ціни на сировину менші на 30%, ніж за кордоном, і їхнє зниження через недостатній попит ще на 10–15% від стартового рівня) сприяє більш продуктивній та низьковитратній діяльності іноземних компаній на території України. Таким чином, у період кризи українському машинобудуванню необхідно боротися не тільки за свої позиції на світовому ринку, а й повністю їх відновлювати на внутрішньому. Наявність світової кризи та посилення позицій іноземними компаніями забезпечили зменшення показників реалізації продукції на 52% в 2009 р., зростання збиткових підприємств на 51%, а також зниження питомої ваги продукції, що реалізується в Україні, з 20–40% в 2007 р. до рівня 15–23% в 2009 р.

3. *Недостатня підтримка з боку держави.* З 1991 р. функціонування МК було спрямоване на "вільне" існування і держава не переймалася обсягами замовлень у галузь. Все це проявляється в розмірі інвестицій в МК, що становлять лише 0,3% всього обсягу коштів, спрямованих на інвестиційну діяльність. Також спостерігалася пасивна державна політика щодо надання пільгових кредитних ресурсів чи податкових пільг МК, яка зумовила стрімке падіння в показниках діяльності. Недосконалість певних програм щодо антикризового регулювання діяльності машинобудівних підприємств також негативно вплинула на діяльність машинобудування, що зменшило питому вагу МК у промисловості до 13% в 2008 р., на відміну від розвинених країн, де цей показник становить 30–50%.

4. *Експортна орієнтація галузі.* Українське машинобудування є експорто-орієнтованою галуззю. Показники експорту порівняно з імпортом продукції мають негативну тенденцію до зростання, і в період кризи співвідношення експорту до імпорту становило 13,4% до 34,5% відповідно. Саме експортна орієнтація є основним чин-

ником кризового становища МК, оскільки внаслідок кризи основні іноземні споживачі зазнали краху і перебували у стані перевиробництва, що зумовило значне зменшення замовлень у галузі. Експортна орієнтація, яка сформувалася під тиском об'єктивних обставин, характеризується відсутністю системного підходу до вирішення проблем як виробника продукції, так і стратегії держави щодо співробітництва з іншими країнами. Отже, в 2009 р. спостерігалася зменшення обсягів реалізації продукції на 38%. Також значні зміни в митній політиці більшості країн, які були продиктовані дією світової кризи, зумовили підвищення митних тарифів, що суттєво позначилося на ціновій політиці вітчизняних підприємств [1, 6].

5. *Коливання світових валют.* Зумовлені економічною кризою валютні коливання негативно вплинули на фінансовий стан багатьох партнерів МК України і зменшили їхню платоспроможність. Вплив валютних коливань на банківський сектор зумовив подорожчання кредитів, що призвело до відстрочок платежів як постачальниками, так і самими замовниками, і лягло тягарем на фінансову діяльність підприємств. Валютні коливання підвищили ціну закупівель матеріалів, що позначилось на кінцевій вартості товарів, адже придбання сировини і купівля-продаж продукції здійснювалася переважно у доларах США. Така тенденція зумовила банкрутство підприємств машинобудування (10% від загальної кількості) й збитковість 38% підприємств машинобудування через неможливість виплати за кредитами.

6. *Незадовільний стан інноваційної діяльності.* Найважливішим показником результативності інноваційної діяльності є рівень інноваційної активності підприємств. Через погіршення фінансового стану основних інвесторів та партнерів машинобудівного комплексу України обсяг капіталовкладень в інноваційну діяльність значно скоротився. Частка інноваційно активних підприємств у період кризи скоротилася з 23,3% до 16%, а тих, що впроваджували інновації, – з 10% у 2006 р. до 4,3% у 2008 р. Якщо в промисловості динаміка обсягу інноваційної продукції мала тенденцію до зростання, то в машинобудуванні вона знизилася з 44% у 2005 р. до 19,8% у 2008–2009 рр. Загалом інноваційна діяльність в українському машинобудуванні завжди мала низькі показники, які погіршувались після фінансової кризи.

7. *Застаріле обладнання та значна зношеність основних фондів.* Аналіз технічного стану основних засобів машинобудування свідчить про значні показники його зношеності, які за 18 років зросли з 30% до 68% в 2008 р. 70% обладнання експлуатується протягом 15 років без технічного оновлення. В кризовий період підприємства МК намагалися виробити максимум продукції і не спрямовувати отримані кошти на оновлення виробничих потужностей з неефективною амортизаційною політикою. Зношеність основних засобів на рівні 60–70% говорить про зниження технологічного рівня машинобудування. Технічна відсталість свідчить про зменшення технічного потенціалу МК і зниження конкурентоспроможності галузі. Скорочення капіталовкладень у період кризи на 20–30% зумовило зупинку оновлення виробничих потужностей машинобудування, що спричинило низьку продуктивність праці й витрачання значних фінансових ресурсів на ремонт обладнання, що врешті-решт відбилося на низькій якості виробленої продукції та її ціні [7].

8. *Низька конкурентоспроможність продукції машинобудування.* Продукція машинобудівного комплексу завжди мала низьку конкурентоспроможність на ринку. Це стало наслідком її низького технологічного та науково-інноваційного рівня й значної трудомісткості. Основним чинником конкурентоздатності продукції МК є ціна, але в період фінансової кризи, коли всі витрати на виробництво продукції зростають, зростає і ціновий фактор, який зумовлює втрату МК своїх конкурентних переваг. Низька якість продукції, підвищення цін, зниження наукових розробок через

брак ресурсів, майже відсутня реалізація наукових розробок знижує конкурентоздатність кінцевої продукції і зумовлює втрату наявних позицій як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках.

9. *Скорочення попиту на продукцію МК.* Кризові явища значно вплинули на скорочення попиту на продукцію машинобудування. Це відображається в зменшенні обсягу виробленої продукції на 51% у 2009 р. і скороченні експорту на 4,5%. Світова фінансова криза значно зменшила фінансові результати в усіх галузях економіки, що спричинило зниження показників платоспроможного попиту на внутрішньому та зовнішньому ринках. Внаслідок скорочення обсягів замовлень та обсягів реалізації продукції, в 2008–2009 рр. спостерігалось зростання питомої ваги збиткових підприємств на 9,8%. Низький попит на продукцію українського машинобудування в кризовий період на зовнішньому ринку гальмує розвиток міжнародної торгівлі продукцією аналізованої галузі. В динаміці, за 18 років питома вага імпортованої продукції переважає над експортованою. Але в період кризи ситуація ускладнилась, адже показники імпорту зросли на 3,8%, що зумовило стрімке падіння внутрішнього попиту на продукцію МК. Присутність на території України значної кількості іноземних компаній з виробництва продукції машинобудування теж обумовлює зниження внутрішнього попиту. Внаслідок впливу кризи на світову економіку Україна займає 34 місце серед інших держав за обсягом внутрішнього ринку, що безпосередньо відображає втрату машинобудуванням своїх позицій. Проблема наявності низького рівня платоспроможного внутрішнього попиту на продукцію машинобудування, яка загострилась в період кризи, є низька конкурентоспроможність галузі, що зумовлена низькою якістю продукції, її недостатніми технологічними та економічними властивостями для забезпечення потреб споживачів [8].

10. *Значне податкове навантаження на підприємства машинобудівного комплексу.* Нестача власних та залучених фінансових ресурсів у підприємств машинобудування в період кризи актуалізує загострення питання стосовно наявності значного податкового навантаження. Так, частка машинобудування у ВВП в 2008 р. становила 2,8%, у той час як частка податкових надходжень у загальному обсязі податків від цієї галузі становила 5,4%. Така ситуація зумовлює підвищення цін на продукцію машинобудування за рахунок витрат на сплату податків, й тим самим робить продукцію машинобудування ще менш конкурентоздатною.

11. *Значна енергомісткість та трудомісткість виробництва.* Саме ці фактори зумовлюють не тільки зниження конкурентних переваг галузі в період кризи, а й гальмування швидкості та якості виробництва продукції. З огляду на обставини останнього часу існує велика кількість конфліктів України з іншими країнами на предмет газового питання та цін на газ, адже при неможливості постачання газу діяльність машинобудівного комплексу призупиниться. Значна трудомісткість виробництва підвищує витрати на оплату праці й збільшує тривалість операційного циклу.

12. *Низький рівень інвестиційної діяльності в МК.* Інвестиційна діяльність завжди мала важливе значення для розвитку машинобудування, і особливо є доречною в кризовий період розвитку галузі. Так, обсяг інвестицій в основний капітал МК становив у середньому 8,3%, але в період кризи він зменшився до рівня 6,9%, що свідчить про зниження інвестиційної активності інвесторів та значну ризиковість вкладання коштів в МК у період кризи. Негативним проявом у розвитку машинобудування в період кризи є й те, що 80% інвестиції складають кошти самих підприємств, а держава забезпечує лише 1,66% інвестиційної діяльності [2, 6].

Підбиваючи підсумки проведеного аналізу діяльності МК, можна стверджувати, що, використовуючи можливості функціонування сучасного машинобудування, ця галузь має певні перспективні тенденції до розвитку, оцінка та аналіз результатів яких буде потребувати значного часового проміжку. Вітчизняному машинобудуванню передусім необхідно підвищити свою конкурентоспроможність, адже іноземні підприємства МК мають значні переваги свого розвитку, зокрема такі: величезний досвід створення продукції за допомогою новітніх технологій і здійснення інноваційної діяльності; здача об'єктів "під ключ"; можливість виробляти продукцію в кредит та ін. Тому для забезпечення подальшого функціонування галузі та виведення її з кризового стану, необхідно докласти максимум зусиль, які будуть сприяти стимулюванню інвестиційної діяльності, що, в свою чергу, забезпечить розвиток інноваційної діяльності. Одним із головних факторів забезпечення ефективної діяльності галузі є створення сприятливих умов для виникнення платоспроможного попиту, перед усім вітчизняного, позитивних результатів якого можна досягти за рахунок державних замовлень. Існує потреба у забезпеченні зростання рівня механізації та автоматизації усіх стадій виробничої розробки зразків до масового випуску продукції. Всі вищеперелічені заходи будуть слугувати підґрунтям для подальшого розвитку машинобудування, які в свою чергу забезпечать позитивні зрушення в економіці України загалом. Проаналізувавши вищезазначені загрози та можливості для розвитку МК, можна з впевненістю зробити висновок про можливість інтеграції України в європейський економічний простір на основі інтеграційних структур у машинобудівній промисловості. Так, зокрема, слід звернути увагу на те, що значна частка (майже 42%) прямих іноземних інвестицій в машинобудівний комплекс здійснюється за рахунок коштів країн ЄС, тим самим поглиблюючи інтеграційні процеси з Україною. Основними країнами-лідерами ЄС, які інвестують кошти у вітчизняне машинобудування в 2010 р., є Великобританія (20,3%) та Німеччина (8,1%) зі сумарного обсягу інвестицій ЄС в МК України. Слід зауважити, що в процесі розширення інтеграційних зв'язків у межах європейського економічного простору для МК України спостерігалася низка негативних факторів, зокрема: незначна диверсифікація товарної групи експорту, зростання питомої ваги товарів незавершеного виробничого циклу, а також переважання імпортних відносин з ЄС над експортними, які призводять до відпливу вітчизняного капіталу. Активна участь України в інтеграції у європейський економічний простір на сучасному етапі розвитку економіки та МК зумовлена можливістю нарощувати міжнародні економічні зв'язки разом зі реструктуризацією зовнішньоекономічної політики держави. Інтеграційні процеси є безумовною та невід'ємною складовою розвитку ринкової економіки на сучасному етапі. Що стосується інтеграційних процесів сучасного МК України, то для забезпечення їхнього ефективного розвитку необхідно дотримуватися загальних законів синергії та стійкості, а також керуватися якими принципами: конкурентоспроможності, оптимальності та цілеспрямованості. Нестійка політична ситуація в країні та недосконалість законодавства гальмують розвиток підприємств і галузі машинобудування загалом. Вплив кризових явищ на МК протягом 2007–2009 рр. зумовив зменшення обсягів виробництва основних видів продукції, але вже в 2010 р. і в першому кварталі 2011 р. спостерігається зростання кількості експортних операцій в усіх підгалузях машинобудування, які вдвічі перевищували обсяги 2009 р. (табл. 1) [5, 7].

Таблиця 1
Динаміка експорту-імпорту продукції машинобудування у 2008–2010 рр.,
(млн. дол. США)

	Експорт				Імпорт			
	2008 р.	2009 р.	I квар- тал 2009 р.	I квар- тал 2010 р.	2008 р.	2009 р.	I квар- тал 2010 р.	I квар- тал 2010 р.
Всього	66954,4	39702,9	8337,5	10336,3	85535,4	45435,6	9779,5	11796,1
Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та його частини; пристрої для записування або відтворення зображення звуку	6341,1	5014,3	903,4	1152,5	13379,8	6257,0	1027,4	1497,1
Транспортні засоби та шляхове обладнання	4321,3	1596,4	363,1	567,6	12091,4	2163,8	646,8	573,6
Прилади та апарати оптичні, для фотографування або кінематографії; апарати медико-хірургічні	242,7	278,7	46,6	54,1	1222,6	670,8	148,6	173,7

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проаналізувавши результати функціонування підприємств машинобудування України за видами їхньої діяльності (виробнича, інноваційно-інвестиційна, фінансова та ін.), можна дійти висновку, що, попри налагоджену діяльність підприємств МК у післякризовий період, необхідною умовою для здійснення інтеграційних процесів у європейський економічний простір є створення інтеграційних структур на базі формування кластерів однорідних об'єктів. Створені кластери є більш економічно вигідними з точки зору витрат на здійснення зовнішньоекономічної діяльності, конкурентоспроможності продукції та економії ресурсів на виготовлення продукції машинобудування повного виробничого циклу. Іншою формою, в якій здійснюються інтеграційні процеси машинобудівних підприємств з ЄС, є кооперація, яка має риси самостійності, економічної свободи та цілеспрямованості усіх членів кооперації. Цей вид інтеграції для вітчизняних підприємств МК є більш привабливим, на відміну від кластера, оскільки його організаційна структура є більш спрощеною та менш витратною (немає необхідності в створенні бізнес-інкубаторів). Яскравим прикладом такої коопе-

рації слугують партнерські відносини Новокраматорського машинобудівного заводу та компанії Daniele (Італія), які беруть участь у тендерах в Індії.

Аналіз функціонування МК, разом із загрозами та можливостями його діяльності, є важливою складовою дослідження щодо визначення найбільш привабливих об'єктів у процесі євроінтеграції та залучення прямих іноземних інвестицій для збільшення ефективності розвитку МК України.

Література

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua/ - 06.03.2010 – назва з екрану.
2. Амосенок Е. П. Машиностроение как доминанта в стратегиях развития отраслей экономики : [текст] / Е. П. Амосенок // *Эко.* – 2005. – № 1. – С. 75–90.
3. Данилишин Б. М. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи : [текст] / за ред. Б. М. Данилишина. – Ніжин : Аспект-поліграф, 2007. – 308 с.
4. Брусильцева Г. М. Особливості розвитку форм інтеграційних структур / Г. М. Брусильцева // *Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції "Соціально-економічні реформи в контексті інтеграційного вибору України". Т. 4.* – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2007. – С. 13–16.
5. Дергачова В. Глобалізація та інтернаціоналізація світо господарських зв'язків: основні виклики і перспективи розвитку / В. Дергачова // *Економіка України.* – 2010. – № 3(580). – С. 91–95.
6. Статистичний щорічник України за 2000–2010 роки. – К. : Держ. ком-т статистики України, 2010. – 325 с.
7. Колісник М. К. Стан підприємств машинобудування в Україні і можливі шляхи виходу з кризи за допомогою стратегії інтеграції / М. К. Колісник, К. Е. Сміх // *Регіональна економіка.* – 2008. – № 4. – С. 163–172.
8. Антикризисне управління: від банкрутства – до фінансового оздоровлення / за ред. Г. П. Іванова. – М. : ЮНИТИ, 1995. – С. 130.