

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

METHODOLOGICAL PRINCIPLES OF ENGINEERING RESEARCH COMPLEX OF UKRAINE



Ігор КРИВОВ'ЯЗЮК,
кандидат економічних наук,
Луцький національний
технічний університет

Igor KRYVOVYAZYUK,
PhD Economics,
Lutsk National
Technical University

Лідія КРИВОВ'ЯЗЮК,
Луцький національний
технічний університет

Lidiya KRYVOVYAZYUK,
Lutsk National
Technical University



Центральне місце в структурі промисловості багатьох країн світу займає машинобудування. Виробництво продукції машинобудування як напрямок економічної діяльності відіграє важливу роль, адже значна частка обсягів цієї продукції в структурі експорту країни свідчить про високий рівень її конкурентоспроможності та розвитку економіки в цілому. У свою чергу високий рівень конкурентоспроможності неможливий поза активного залучення досягнень науково-технічного прогресу, впровадження нових видів продукції, використання новітніх технологій. Таким чином, даний господарський комплекс визначає науково-технічний прогрес у національній економіці, забезпечує її технічне переозброєння, інтенсифікацію та підвищення ефективності всього суспільного виробництва.

Для України це має особливу актуальність, адже країна прагне покращити стан власної економіки, підвищити конкурентоспроможність її галузей на світовому ринку, а також забезпечити стабільність внутрішніх ринків збуту машинобудування, що в свою чергу є одним із важливих компонентів для досягнення поставлених цілей.

У роботах сучасних українських вчених розглянуто теоретичні основи та проаналізовано стан машинобудівного комплексу України у докризовий період. З огляду на сучасний стан галузі додаткової уваги потребує пошук шляхів стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування, підвищення конкурентоспроможності його продукції. Усе це свідчить про актуальність обраної тематики.

Мета дослідження – розкрити методологічну основу, провести аналіз стану та запропонувати шляхи подальшого розвитку машинобудівного комплексу України.

Дослідження машинобудівного комплексу, проблем його розвитку та обґрунтування перспектив повинно мати свою методологічну основу, базуватись на вивченні раніше застосовуваних методичних підходів.

Метод – це сукупність принципів побудови, форм і способів наукового пізнання [1, с. 18]. Методом називається захід або сукупність заходів у будь-якій діяльності, спосіб досягнення мети, шлях вирішення певного завдання [2, с. 97].

Метод аналізу, оцінки та діагностики – це система теоретико-пізнавальних категорій, наукового інструментарію та регулятивних принципів дослідження діяльності суб'єктів господарювання або галузі в цілому, тобто триада [3, с. 44]:

$$M = (K, I, P), \quad (1)$$

де K – система категорій;
 I – науковий інструментарій;
 P – система регулятивних принципів.
Науковцями досі використовувались різноманітні методи для дослідження ма-

шинобудівного комплексу України, його розвитку та регіональних особливостей розміщення.

Так, у роботі Н.Сіправської застосовувались такі методи аналізу розвитку машинобудування, як історичний, аналіз, індукція, факторний [4]. Ю.Барташевська, крім названих вище, ураховувала метод ізолювання, причинно-наслідкових зв'язків і аналізу статистичних показників [5]. В.Ситніченко використовує методологію стратегічного менеджменту, систему збалансованих показників, PEST- та SWOT-аналізу [6]. Л.Головкова та Г.Домарадзька застосовують метод наукової абстракції та ізолювання на прикладі одного обраного регіону [7; 8]. А.Фатенок-Ткачук користувалась аналізом створеної інформаційної бази, індуктивним методом, ототожнюючи регіони за рівнем їх промислового розвитку [9]. У роботах М.Дзюби і Н.Гавкалової застосовано дедуктивний метод дослідження [10; 11]. Окрім того, розвиток машинобудування як пріоритетної галузі економіки України здійснювали й інші вчені [12; 13; 14; 15].

Загалом наукове забезпечення регулювання розвитку машинобудування вимагає використання таких підходів, які здатні враховувати максимальну кількість проблем, що можуть розв'язуватися в ході застосування даного методичного забезпечення, сукупності показників оцінки наявного стану машинобудівного комплексу.

З погляду методології важливо оцінити стан машинобудування з використанням комплексного підходу. Ця процедура являє собою аналіз та оцінку інформаційно-статистичних даних, отриманих від державних органів і господарюючих суб'єктів. У загальному вигляді розвиток машинобудування слід досліджувати у чотири етапи (рис. 1).

На першому етапі досліджуються такі питання, як структура машинобудівного комплексу, виділяються підгалузі, що функціонують на ринку, визначається їх співвідношення. Наступним пунктом є попереднє вивчення принципів розміщення машинобудівних підприємств, яке включає: виділення принципів, визначення їхнього впливу, виокремлення основних принципів, характерних для даної галузі. Крім того, аналізується вплив регіонального аспекту на принципи розміщення.

На другому етапі проводиться визначення методів дослідження. Встановлюють загальні показники, що характеризують ситуацію на ринку регіону і які необхідні для повної оцінки розвитку машинобудування. Далі відбувається розрахунок показників. І на основі одержаних результатів будується графік вектора-структури щодо досліджуваного показника (у нашому випадку – експорту машинобудівної продукції).

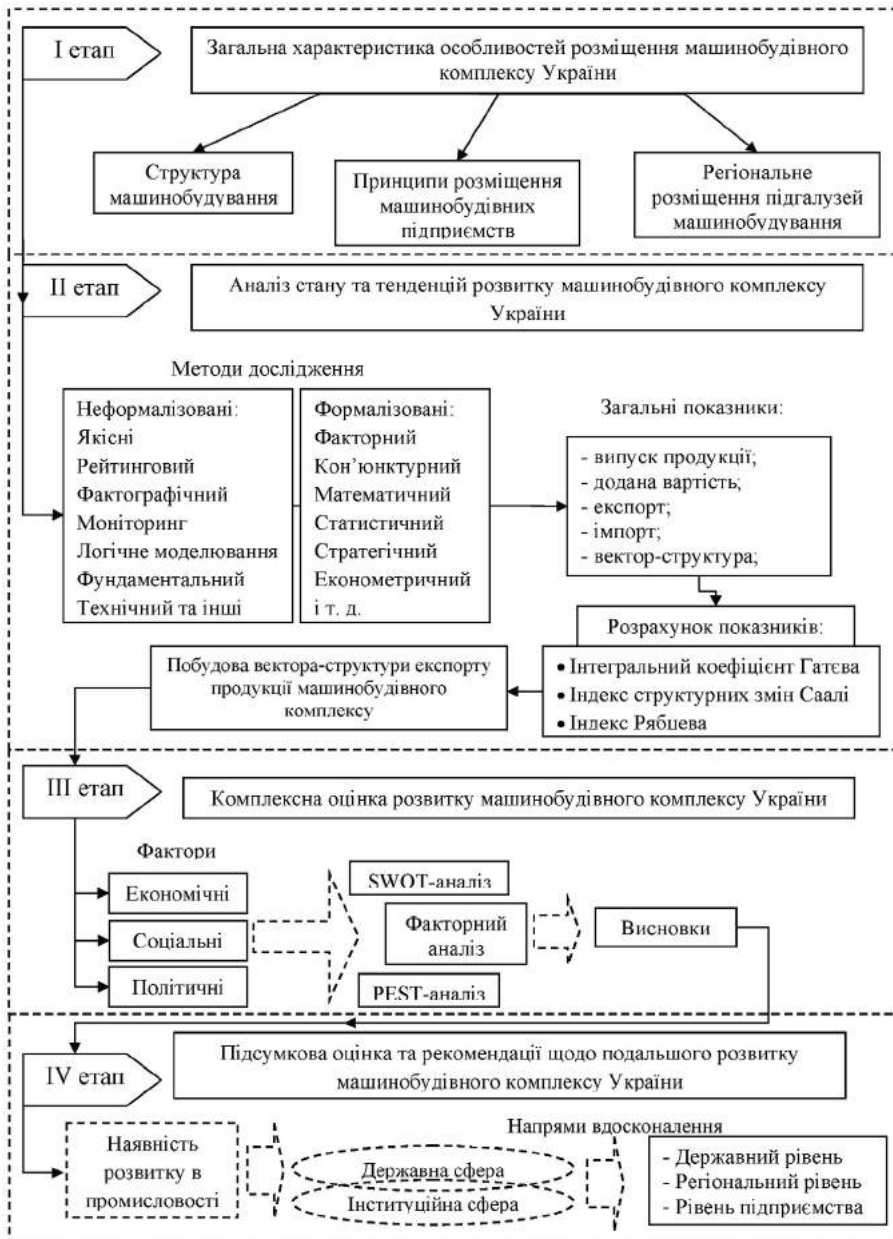
На третьому етапі проводиться визначення основних факторів, що суттєво впливають на розвиток машинобудівного

Статтю присвячено проблемам методології оцінювання стану машинобудівного комплексу України. Запропоновано методичний підхід щодо дослідження розвитку машинобудівного комплексу. Проведено аналіз стану та виявлено тенденції розвитку машинобудівного комплексу України. Здійснено комплексну оцінку розвитку машинобудування. Запропоновано шляхи активізації та підвищення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу країни.

The article is devoted to the problems of methodology for evaluation the engineering industry of Ukraine. A methodical approach to research of engineering industry development is proposed. The analysis of status is made and trends of engineering industry in Ukraine are found. A comprehensive assessment of engineering development is made. The ways of intensification and improving the competitiveness of engineering industry are proposed.



Рис. 1. Етапи дослідження розвитку машинобудівного комплексу



комплексу, а також SWOT-аналіз, PEST-аналіз та (або) факторний аналіз, на основі яких робляться висновки.

На **четвертому** етапі на основі проведеного дослідження та детального аналізу розвитку машинобудівного комплексу України здійснюється підсумкова оцінка розвитку машинобудування, проводиться формування на основі отриманих результатів висновків та ряду заходів щодо вдосконалення сфер регулювання машинобудівного комплексу, що впливають на його подальший розвиток.

Машинобудування у складі різних сфер діяльності розглядається як рушійна сила економіки, успішна діяльність якої визначає ефективність функціонування супутніх йому комплексів та галузей. Можна стверджувати, що від рівня розвитку машинобудування залежить промисловий потенціал держави, її конкурентоспроможність на зовнішніх ринках, рівень соціального розвитку. Так само, як і промисловий потенціал держави в цілому, від машинобудування залежить і розвиток регіонів. Але ця залежність має і обернену форму, адже країна контролює і суттєво впливає на рівень розвитку машинобудування, чим зумовлює власне економічне процвітання.

Необхідність розвитку машинобудування з випереджачими темпами у відношенні до інших галузей і промисловості в цілому можна пояснити тим, що саме тут створюються засоби виробництва, закладаються темпи

зростання продуктивності праці, фактори енергозбереження, зниження матеріаломісткості і нової якості кінцевого продукту. Тож аналіз розвитку машинобудування є необхідним, адже воно впливає на всі сфери життя суспільства [5, с. 19].

Різні галузі машинобудування зосереджені в різних регіонах України із урахуванням принципів розміщення (таблиця 1).

Проаналізуємо обсяги випущеної продукції обраної галузі за окремими її видами (табл. 2).

З наведених вище даних простежується чіткий тренд до зростання обсягів реалізованої продукції з 2002 по 2011 рік, незважаючи на певні спади, а саме: у 2009 році реалізація машин та устаткування скоротилося на 8,1%, електричного та оптичного устаткування – на 4,2%, транспортних засобів – на 54,1%. Попит на продукцію машинобудування характеризується високою чутливістю до загальноекономічних циклів і залежить від доступу до кредитних ресурсів. Значне скорочення обсягів реалізації машинобудівної продукції було зумовлене зменшенням інвестиційного попиту як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках. У період 2009-2011 років обсяги реалізації продукції машинобудування знову зростали.

За січень-листопад 2011 у машинобудуванні випуск промислової продукції збільшився на 17,4%, у тому числі у виробництві автомобільного транспорту – на 27,8%, машин та устаткування для сільського та лісового господарства – на 24,5%, залізничного рухомого складу – на 31,3%, електричних машин та устаткування – на 13%, машин та устаткування для добувної промисловості й будівництва – на 21,2%, апаратури для радіо, телебачення та зв'язку – на 18,3%. Скоротились обсяги продукції у виробництві машин та устаткування для металургії (на 8,7%). З початку 2011 вироблено 5,9 тис. тракторів для сільського та лісового господарства, 1,1 тис. верстатів для оброблення дерева, 288 тис. машин пральних, 89,7 тис. легкових автомобілів, 3,4 тис. автобусів [16].

Упродовж 2011 року порівняно з 2010 можна простежити чітку тенденцію збільшення обороту

продукції основних підгалузей машинобудівного комплексу України. Так, виробництво машин та устаткування за вересень знизилось на 1,5%, а порівнюючи з 2010, за рік воно зросло на 9%. Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування за вересень знизилось на

Таблиця 1. Розміщення галузей машинобудування в регіонах України [10, с. 49]

Регіони	Спеціалізація машинобудування
Донбас	Важке та транспортне машинобудування
Західний	Хімічне, електромеханічне та сільськогосподарське машинобудування
Подільський	Обладнання, прилади, електромеханічне та сільськогосподарське машинобудування
Придніпровський	Електромеханічне, сільськогосподарське, автомобільне та важке машинобудування
Причорноморський	Суднобудування, будівельно-шляхове, підйомно-транспортне машинобудування, верстати, обладнання, прилади
Харківський	Енергетичне, електротехнічне, сільськогосподарське та транспортне машинобудування
Центральний	Електро- й радіотехнічне, хімічне машинобудування, верстати, обладнання, прилади

Таблиця 2. Обсяги реалізованої продукції машинобудування (за окремими її видами) за 2002-2011 роки [16]

Види продукції	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	млн. грн.									
Виробництво машин та устаткування	10292,2	13070,7	16988,5	20762,3	22423,2	30100,4	37271,5	34245,7	39778,4	44392,7
Виробництво електричного та оптичного устаткування	6189,7	8352,2	16437,2	13530,5	15510,3	21216,5	25580,5	24504,7	27708,9	31865,0
Виробництво транспортних засобів та устаткування	8010,3	13710,2	20143,6	25375,3	30797,1	47023,0	58928,4	27082,6	48861,2	59806,1

Таблиця 3. Структура експорту – імпорту машинобудівної продукції, % [16]

Показник	2000	2002	2004	2006	2007	2009
Питома вага експорту машинобудівної продукції в загальному обсязі експорту товарів, %	14,1	14,65	17,32	14,5	17,2	17,3
У тому числі						
механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини	10,4	9,79	9,28	8,7	10,1	12,6
транспортні засоби та шляхове обладнання	3,28	3,84	6,24	5,4	6,7	4,0
прилади і апарати оптичні та медико-хірургічні	0,42	1,02	1,8	0,4	0,4	0,7
Питома вага імпорту машинобудівної продукції в загальному обсязі імпорту товарів, %	21	22,34	26,88	30,4	32,6	20,1
У тому числі						
механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини	14,8	14,74	16,35	17,5	17,4	13,8
транспортні засоби та шляхове обладнання	4,7	6,02	8,6	11,4	13,5	4,8
прилади і апарати оптичні та медико-хірургічні	1,5	1,58	1,93	1,5	1,7	1,5

11,1%, а порівнюючи з 2010, за рік воно знизилось на 0,8%. Виробництво електричних машин та устаткування за вересень зросло на 3,2%, а за рік зросло на 4,1%. Виробництво апаратури для радіо, телебачення та зв'язку за вересень зросло на 17,8%, а за рік зросло на 27,3%. Виробництво медичної техніки, вимірювальних засобів оптичних приладів та устаткування, годинників за вересень знизилось на 21,8%, порівнюючи з 2010, а за рік знизилось на 34,6%. Виробництво транспортних засобів та устаткування за вересень зросло на 3,8%, а за рік зросло на 21,4%. Виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів за вересень зросло на 11,6%, порівнюючи з 2010, а за рік зросло на 29,1%. Виробництво інших транспортних засобів за вересень зросло на 2%, а за рік зросло на 19,6%.

Для більш повного аналізу стану машинобудівної галузі слід розглянути конкурентоспроможність продукції національного машинобудування, тобто показники експорту та імпорту, а саме їх динаміку (табл. 3).

Аналіз наведених показників дозволяє зробити висновок про збільшення товарообігу України з іншими країнами, причому переважає негативна тенденція перевищення імпорту машинобудівної продукції у відношенні до експорту майже вдвічі. Останнє не стосується 2009 року, який виявився кризовим для економік усіх країн, що призвело до зменшення імпорту продукції.

Розглянемо товарну структуру експорту продукції машинобудування України в період 2010-2011 років (табл. 4). З даних таблиці випливає, що експорт збільшується не у всіх видах товарів, а імпорт – у всіх. Експорт машин, механічного обладнання та механізмів у 2011 році зріс на 871297,8 тис. дол. США, або на 21,8%. Експорт засобів наземного транспорту, літальних апаратів, плавучих засобів у 2011 році зріс на 1418374,9 тис. дол. США, або на 63,4%. Експорт приладів та апаратів у 2011 році зріс на 31103,6 тис. дол. США, або на 17,7%.

Товарна структура імпорту продукції машинобудування України в період 2010-2011 років представлена в табл. 5. Як бачимо, імпорт збільшується у всіх видах товарів. Імпорт машин, механічного обладнання та механізмів

у 2011 році зріс на 3329101,1 тис. дол. США, або на 61%. Експорт засобів наземного транспорту, літальних апаратів, плавучих засобів у 2011 році зріс на 1864560,3 тис. дол. США, або на 76,4%. Експорт приладів та апаратів у 2011 році зріс на 78087,1 тис. дол. США, або на 10,3%.

Загалом питома вага експорту та імпорту продукції машинобудування коливається в межах 15-25% у загальному обсязі зовнішнього товарообороту з перевагою імпортової складової практично впродовж 2000-2011 років.

Дослідження, представлені в роботах 9 і 14, дозволяють графічно зобразити динаміку вектор-структури експорту продукції машинобудування України (рис. 2). Загальний кут зміни вектор-структури експорту за 2001-2011 роки свідчить про непослідовність та нелінійність структурних змін експорту в часі. Тобто експорт зазнає досить високих структурних змін, зокрема шляхом зниження частки продукції машинобудування в товарній структурі експорту, що викликано насамперед падінням попиту на цю продукцію, наслідками світової фінансової-економічної кризи.

Для комплексної оцінки розвитку машинобудівного комплексу України слід провести аналіз факторів зовнішнього ділового середовища щодо машинобудування (PEST-аналіз) та аналіз ринкової ситуації щодо машинобудування за факторами сильних і слабких сторін галузі, а також можливостей і загроз з боку ринкового середовища (SWOT-аналіз).

Таблиця 4. Товарна структура експорту продукції машинобудування за січень-вересень 2010-2011 року*

Назва товарів	Експорт			
	тис. дол. США		%	тис. дол. США
	2011	2010	T	Δy
1. Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	4868915,6	3997617,8	121,8	871297,8
реактори ядерні, котли, машини	2581408,4	2247426,2	114,9	333982,2
електричні машини	2287507,3	1750191,6	130,7	537315,7
2. Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	3669174,2	2250799,3	163,4	1418374,9
залізничні локомотиви	2864666,2	1657789,9	173,3	1206876,3
засоби наземного транспорту	498111,3	385657,3	129,2	112454
літальні апарати	243673,0	65716,4	370,8	177956,6
судна	62723,7	141635,7	44,3	-78912
3. Прилади та апарати оптичні, фотографічні	206378,5	175274,9	117,7	31103,6
прилади та апарати	203883,9	173481,2	117,5	30402,7

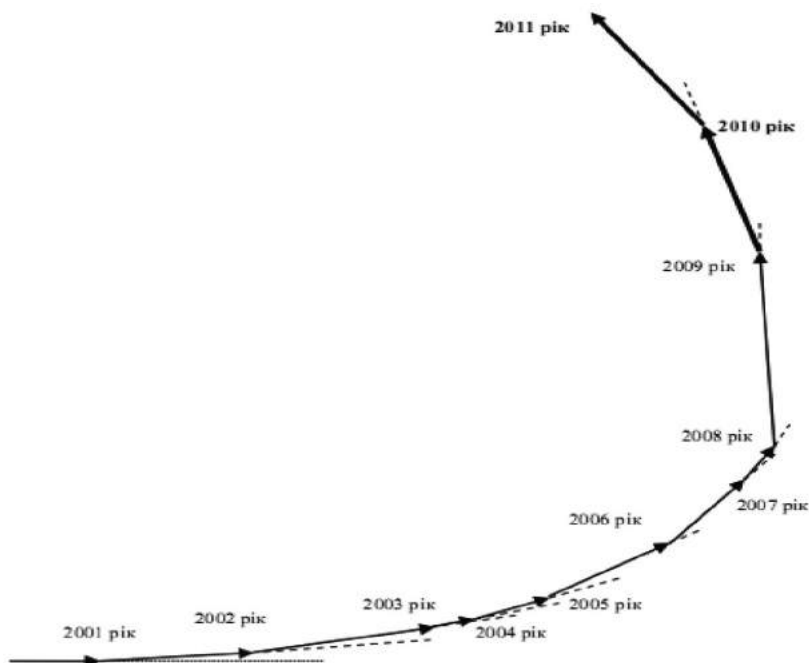
*У таблиці використано ланцюгові показники

Таблиця 5. Товарна структура імпорту продукції машинобудування за січень-вересень 2010-2011 року*

Назва товарів	Імпорт			
	тис. дол.		%	тис. дол.
	2011 р.	2010 р.	T	Δy
1. Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	8776125,2	5447024,1	161,0	3329101,1
реактори ядерні, котли, машини	4980364,9	3077417,0	161,7	1902947,9
електричні машини	3795760,3	2369607,1	160,0	1426153,2
2. Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	4306146,3	2441586,0	176,4	1864560,3
залізничні локомотиви	344790,9	177004,8	194,9	167786,1
засоби наземного транспорту	3856537,6	2224808,7	173,3	1631728,9
літальні апарати	42131,1	22410,1	188,0	19721
судна	62686,8	17362,4	361,0	45324,4
3. Прилади та апарати оптичні, фотографічні	653000,7	574913,6	110,3	78087,1
прилади та апарати	634121,1	556084,4	110,7	78036,7

*У таблиці використано ланцюгові показники

Рис. 2. Динаміка структурних змін експорту продукції машинобудування України в 2001-2011 роках



PEST-аналіз призначений для виявлення політичних, економічних, соціальних і технологічних аспектів зовнішнього середовища, що можуть вплинути на стратегію розвитку машинобудування. Вивчення політичних аспектів є доцільним з тих позицій, що політика регулює владу, яка визначає ділове середовище машинобудування та одержання ресурсів для його діяльності. Основна причина вивчення економіки — це створення картини розподілу ресурсів на рівні держави, її регіонів, що є найважливішою умовою діяльності галузей машинобудування. Науково-виробничий потенціал машинобудування та громадський інтерес до нього визначають за допомогою соціального компонента. Врешті-решт, шляхом дослідження технологічної компоненти виявляють тенденції у технологічному розвитку, що найчастіше є причинами змін і втрат ринку, появи нової продукції.

За результатами PEST-аналізу можна зробити такі висновки щодо розвитку машинобудівного комплексу України.

Аналіз політичних факторів свідчить: бюджетні засоби на розвиток машинобудівного комплексу обмежено; можливості законодавчого, нормативного, митного та іншого регулювання обмежено рамками норм

СОТ; можливості державного регулювання лежать лише у площині розроблення та впровадження заходів підтримки чи стримування. До того ж, відповідно до Указу Президента України №1085/2010 від 9 грудня 2010 року, Міністерство промислової політики, якому підпорядковується машинобудівний комплекс, розпочало процес реорганізації в Державне агентство України з управління державними корпоративними правами та майном. 23 грудня 2011 року в Єдиному державному реєстрі юридичних та фізичних осіб підприємств було зроблено запис про припинення діяльності Міністерства промислової політики України. Це, безумовно, нестиме певний дестабілізуючий вплив на умови розвитку машинобудування.

З аналізу економічних факторів випливає, що нині для розвитку внутрішнього ринку та збільшення експорту продукції машинобудування потрібні дійові заходи щодо формування платоспроможного ринку збуту і приборкування цінового хаосу на монопольному сировинному ринку. Адже ще й досі імпорту машинобудівної продукції значно перевищує експорт.

Аналіз соціальних факторів вказує, що потрібно підняти статус вітчизняного машинобудування в очах суспільства, тим самим сформувавши умови для забезпечення машинобудування висококваліфікованим персоналом.

З аналізу технологічних факторів випливає, що потрібно: модернізувати всю промисловість України, це значно розширить внутрішній ринок; оцінити наявний науково-виробничий потенціал у провідних напрямках науки і техніки та визначити інноваційні шляхи розвитку; розробити заходи з підвищення інноваційної активності; провести масштабні НДДКР з оновлення продукції, що випускається, для підвищення її конкурентоспроможності; розробити й реалізувати програми дій з відновлення активної частини основних фондів; популяризувати і стимулювати впровадження сучасних методів менеджменту.

Слід зазначити, що частково шляхи вирішення економічних і технологічних проблем розвитку машинобудування знайшли своє відображення в Законі України «Про затвердження Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року» та відповідній концепції проекту заходів.

SWOT-аналіз потенціалу розвитку машинобудування України є зручним інструментом структурного опису стратегічних характеристик ринкового середовища і галузі машинобудування. Оцінка сильних і слабких сторін галузі стосовно можливостей і загроз зовнішнього ринкового середовища дає можливість визначити стратегічні перспективи галузі та можливі шляхи їх реалізації (табл. 6).

Таблиця 6. SWOT-аналіз машинобудування України [6]

Сильні сторони	Можливості в зовнішньому ринковому середовищі
1. Наявність окремих підприємств, які випускають унікальну продукцію, що має попит на зовнішніх ринках. 2. Наявність галузевих НДІ і КБ, що мають у своєму розпорядженні фахівців високої кваліфікації. 3. Збереження традицій та досвіду виробництва машинобудівної продукції.	1. Відносно стабільний попит на ринку Росії та інших країн СНД. 2. Можливість поживлення внутрішнього ринку України. 3. Можливість часткового освоєння ринків Азії, Африки та Південної Америки.
Слабкі сторони	Загрози зовнішнього ринкового середовища
1. Недостатня конкурентоспроможність продукції. 2. Нестача оборотних коштів. 3. Відсутність системи сервісного обслуговування (як правило, сервісне обслуговування передбачає контракт). 4. Відсутність світових брендів і слабка популярність на світових ринках. 5. Експорт переважно в країни СНД. 6. Низька ефективність просування на закордонні ринки. 7. Продукція переважно є неконкурентоспроможною з продукцією розвинутих країн. 8. Низька продуктивність праці. 9. Недостатня наявність кваліфікованих кадрів. 10. Високий рівень зношення активної частини основних фондів. 11. Низька інноваційна активність. 12. Низька інвестиційна привабливість. 13. Не сформовано корпоративної культури компаній на інноваційний розвиток. 14. Політика власників спрямована на здобуття миттєвих вигод, а не на інвестиції в розвиток. 15. Відсутність портфеля перспективних розробок продукції машинобудування для запровадження у виробництво.	1. Зростання світової фінансової кризи. 2. Зростання конкуренції на ринках СНД не на користь України. 3. Активна діяльність ключових конкурентів: Європа, Китай, Індія, Японія, Південно-Східна Азія. 4. Відсутність або недостатність державних заходів для розвитку машинобудування. 5. Відсутність стабільного фінансування урядових програм за термінами й обсягами. 6. Нестабільність курсів світових валют. 7. Зростання цін на продукти і послуги природних монополій.

З результатів SWOT-аналізу випливає, що машинобудування України перебуває в кризовому стані. В умовах фінансової кризи, що триває, і загострення конкуренції на внутрішньому та особливо на зовнішніх ринках мають бути вжиті ефективні фінансові заходи з боку власників і держави.

Результати проведених досліджень свідчать, що необхідною передумовою сталого розвитку машинобудівного комплексу є забезпечення структурної гармонізації економічної, соціальної та екологічної складових його потенціалу.

ВИСНОВКИ

Отже, вітчизняне машинобудування не повною мірою забезпечує національну економіку прогресивним обладнанням, хоча в окремих підгалузях досягнути передові науково-технічні позиції у світі, відбувається поступовий перехід на виробництво машин та механізмів нового покоління, спроможних забезпечити багаторазове зростання продуктивності праці, частково впроваджуються прогресивні технології. Але через економічний спад і недостатньо ефективну державну політику необхідного ефекту для подальшого суттєвого покращення стану галузі ще й досі немає. Машинобудування України перебуває в складному фінансовому становищі, кількість збиткових підприємств зростає, відбувається погіршення експортно-імпортних відносин. Однак машинобудівний комплекс України має значний потенціал, що дає надію на відродження галузі.

Для підвищення конкурентоспроможності машинобудівного комплексу України необхідно вирішити такі завдання: підвищити конкурентоспроможність машинобудівної продукції, поліпшити інвестиційну привабливість підприємств галузі, розширити ринки збуту машинобудівної продукції, реструктуризувати машинобудівний комплекс, поліпшити забезпечення висококваліфікованими науковими та робочими кадрами.

Розв'язання цих завдань має супроводжуватись модернізацією діючих підприємств на інноваційній основі, створенням нових високопродуктивних виробництв, впровадженням нових технологій, поліпшенням сервісного обслуговування продукції в період усього життєвого циклу до її утилізації, розвитком випуску машин і технологічного устаткування, що забезпечує зростання продуктивності праці, енерго- і ресурсоощадження, розробкою технічних регламентів та інших нормативних документів у сфері технічного регулювання, гармонізованих з прогресивними міжнародними стандартами, розвитком внутрішнього ринку машинобудівної продукції, технічним переозброєнням на основі використання устаткування вітчизняного виробництва, забезпеченням державної підтримки експорту машинобудівної продукції, прискоренням процесів структурної перебудови машинобудування в напрямі створення корпоративних науково-технічних комплексів, здатних до ефективного розвитку в умовах нестабільного ринку, створенням умов, що сприяють залученню в машинобудівну галузь кваліфікованих фахівців.

Реалізація стратегії дозволить збільшити випуск машинобудівної продукції за обсягами та номенклатурою, частку вітчизняної машинобудівної продукції на внутрішньому ринку, розширити експортні поставки, підвищити конкурентоспроможність продукції, підвищити ефективність роботи галузі, прискорити відновлення основних фондів на основі збільшення обсягів інвестицій у машинобудівний комплекс і підвищення рівня інвестицій у технологічні інновації, підвищити продуктивність праці в організаціях машинобудівного комплексу, створити умови, що забезпечують соціальну стабільність у регіонах, для яких машинобудування є однією з базових галузей економіки.

CONCLUSIONS

Thus, the domestic engineering not fully provides the national economy with progressive equipment, advanced scientific and technical positions in the world is reached in certain subsections, there is a gradual transition to the production of machinery and devices of the new generation, which are able to provide multiple growth of labour productivity, partly, progressive technology are implementing. Needed effect for further significant improvement of the branch is still not there because of the recession and not sufficiently effective government policies. Ukrainian engineering is in a difficult financial situation, the number of unprofitable enterprises is growing and there has been deterioration

in export-import relations. However, Ukrainian engineering has great potential, which gives hope for the revival of the industry.

It is need to reach the following objectives to improve competitiveness of engineering industry of Ukraine: to increase competitiveness of engineering products, to improve the investment attractiveness of industry enterprises, to expand markets for engineering products, to restructure engineering industry, to improve providing with highly qualified scientists and workers.

Solving these problems should be accompanied by modernization of existing enterprises on the basis of innovation, creation new high-performance production, introduction of new technologies, improvement in products servicing during the entire life cycle and to its recycling, development of production of machinery and technological equipment. Last step will provide productivity improvement, energy- and resource-saving living. Next steps are development of technical regulations and other normative documentation in the field of technical regulations harmonized with advanced international standards, development of the internal engineering products market, technical re-equipment based on use domestically produced equipment. Also important steps are ensuring government export's support of engineering products, acceleration of the structural reconstruction processes of engineering in the direction of creation of corporate scientific and technical complexes, which are capable of efficient development in conditions of unstable market, creating conditions that promote involvement with qualified workers in the engineering industry.

Realization of strategy will increase production of engineering products in terms of its volume and nomenclature, increase share of the national engineering production in the internal market, expand export supplies, increase competitiveness of its production, improve the efficiency of the industry, accelerate the recovery of assets that are based on increasing the amount of investments in the engineering industry and increasing the amount of investments in technological innovations, increase labour productivity in enterprises of engineering industry, to create conditions that ensure social stability in the regions where engineering is one of the basic branches of economy.

ЛІТЕРАТУРА

1. Комарницький І.Ф. Економічна теорія: підручник / І.Ф. Комарницький Чернівці, 2006. – 334 с.
2. Економіка підприємства: навчальний посібник / І.М. Вахович, З.В. Герасимчук, І.М. Каміньська, Л.Л. Ковальська, І.В. Кривов'язюк, С.В. Науменко, К.І. Оксенюк, В.О. Піскорська, В.І. Ткачик, Н.В. Хвищун. – Луцьк: Надстир'я, 2010. – 632с.
3. Кривов'язюк І.В. Комплексна економічна діагностика підприємства / І.В. Кривов'язюк, Т.В. Божидарнік: монографія. – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2012. – 226 с.
4. Сіправська Н.В. Аналіз та оцінювання впливу зовнішніх і внутрішніх чинників на діяльність підприємств машинобудування на сучасному етапі / Н.В. Сіправська / Галицький економічний вісник. – 2011. – №1(30). – С. 127-132 (економіка та управління національним господарством).
5. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська / Європейський вектор економічного розвитку. – 2011. – №1(8). – С. 19-25.
6. Ситніченко В.М. Стратегія розвитку машинобудування на основі системи збалансованих показників / рубрика «Системи управління» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrtest.com/raznoe/publikacii/11.pdf>.
7. Головова Л.С. Стан та напрямки розвитку індустріального Запорізького регіону / Л.С. Головова // Ефективна економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.econoptu.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=4>.
8. Домарадзька Г.С. Регіональні чинники розвитку машинобудування / Г.С. Домарадзька, Т.М. Гладун. – Львів: Ну ЛП, 2010. – С.333-338.
9. Фатенок-Ткачук А.О. Оцінка експортного потенціалу регіонів України у машинобудуванні [методичне видання] / А.О. Фатенок-Ткачук. – Луцьк: ВНУ, 2011. – С.28-32.
10. Гавкалова Н.Л. Аналіз стану машинобудування в регіональному аспекті // Економічний простір. – 2011. – №1(48). – С.45-52.
11. Дзюба М.І. Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках // Міжнародна науково-практична Інтернет-конференція ХНУ. – 2011.
12. Чумакова Т.М. Аналіз сучасного стану машинобудівного комплексу України / Т.М. Чумакова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010 – №11(2).
13. Бураковський І.В. Вплив торговельної політики на людський розум / І.В. Бураковський, В.М. Мовчан. – К., 2011. – 129 с.
14. Михайлова Л.І. Оцінка динаміки вектор-структури експорту продукції машинобудування вітчизняними підприємствами / Л.І. Михайлова, О.Ю. Слабоспицька / Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – №2. – С. 164-171.
15. Довгань Л.Є. Сучасні аспекти сталого розвитку машинобудівних підприємств / Л.Є. Довгань, Сімченко Н.О. // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2008. – №3(3). – С.71-83.
16. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.