

МОЖЛИВОСТІ ТА ЗАГРОЗИ ВІД ЧЛЕНСТВА УКРАЇНИ В СОТ ДЛЯ МАШИНОБУДУВАННЯ В УМОВАХ СПІВПРАЦІ З КРАЇНАМИ ЄС І МИТНОГО СОЮЗУ ЄВРАЗЕС

© 2014 КИЗИМ М. О., ОЛІЙНИК А. Д., МАТЮШЕНКО І. Ю., ХАУСТОВА В. Є.,
ОМАРОВ Ш. А. О., МОІСЄЄНКО Ю. М., БУНТОВ І. Ю.

УДК 339.92

Кизим М. О., Олійник А. Д., Матюшенко І. Ю., Хаустова В. Є., Омаров Ш. А. О., Моїсеєнко Ю. М., Бунтов І. Ю. Можливості і загрози від членства України в СОТ для машинобудування в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄвразЕС

У статті розглядається проблема наслідків для України від її членства в СОТ для машинобудування при співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄвразЕС. Доведено, що після вступу до СОТ для української продукції в цілому відбулось суттєве зниження тарифних ставок і лібералізація доступу на світові ринки. Поряд з цим внутрішній ринок України став більш відкритим для імпортової продукції. Проаналізовано структуру експорту з України після вступу до СОТ у розрізі окремих видів продукції. Визначено зміни, що відбулися на ринку продукції машинобудування після вступу України до СОТ. Доведено, що за основними показниками економічної безпеки машинобудівна галузь України не може розглядатися як стійка, а також те, що після вступу до СОТ основні показники економічної безпеки машинобудівної галузі України не поліпшились. Проаналізовано структуру експорту та імпорту продукції машинобудування України до ЄС, МС та інших країн. Доведено, що для українського машинобудування найбільш актуальним є питання реалізації потенціалу імпортозаміщення та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції. Окремо розглянуто стан і зміни, що відбулися після вступу України до СОТ у вітчизняному автомобілебудуванні. Визначено основні проблеми вітчизняного автомобілебудування. Проаналізовано заходи державної програми України з економічного розвитку.

Ключові слова: машинобудування, СОТ, можливості, загрози, автомобілебудування.

Рис.: 7. **Табл.:** 7. **Бібл.:** 25.

Кизим Микола Олександрович – доктор економічних наук, професор, директор Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна). **E-mail:** x_river@mail.ru

Олійник Алла Дмитрівна – науковий співробітник, відділ економічних проблем машинобудування, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна). **E-mail:** oprre@mail.ru

Матюшенко Ігор Юрійович – кандидат технічних наук, доцент, професор кафедри міжнародних економічних відносин, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (пл. Свободи, 4, Харків, 61022, Україна). **E-mail:** igormatyushenko@mail.ru

Хаустова Вікторія Євгенівна – кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник відділу інноваційного розвитку та конкурентоспроможності, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Омаров Шахін Анвер Озлі – кандидат економічних наук, доцент, здобувач Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Моїсеєнко Юрій Миколайович – здобувач Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

Бунтов Іван Юрійович – здобувач Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України (пл. Свободи, 5, Держпром, 7 під'їзд, 8 поверх, Харків, 61022, Україна)

УДК 339.92

UDC 339.92

Кизим Н. А., Олейник А. Д., Матюшенко И. Ю., Хаустова В. Е., Омаров Ш. А. О., Моисеенко Ю. Н., Бунтов И. Ю. Возможности и угрозы от членства Украины в СОТ для машиностроения в условиях сотрудничества со странами ЕС и Таможенного союза ЕвразЭС

В статье рассматривается проблема последствий для Украины от ее членства в ВТО для машиностроения при сотрудничестве со странами ЕС и Таможенного союза ЕвразЭС. Доказано, что после вступления в ВТО для украинской продукции в целом произошло существенное снижение тарифных ставок и либерализация доступа на мировые рынки. Наряду с этим внутренний рынок Украины стал более открытым для импортной продукции. Проанализирована структура экспорта из Украины после вступления в ВТО в разрезе отдельных видов продукции. Определены изменения, произошедшие на рынке продукции машиностроения после вступления Украины в ВТО. Доказано, что по основным показателям экономической безопасности машиностроительная отрасль Украины не может рассматриваться как устойчивая, а также то, что после вступления в ВТО основные показатели экономической безопасности машиностроительной отрасли Украины не улучшились. Проанализирована структура экспорта и импорта продукции машиностроения Украины в ЕС, ТС и другие страны. Доказано, что для украинского машиностроения наиболее актуальным является вопрос реализации потенциала импортозамещения и повышения конкурентоспособности отечественной продукции. Отдельно рассмотрены состояние и изменения, произошедшие после вступления Украины в ВТО в отечественном автомобилестроении. Определены основные проблемы отечественного автомобилестроения. Проанализированы мероприятия государственной программы Украины по экономическому развитию.

Ключевые слова: машиностроение, ВТО, возможности, угрозы, автомобилестроение.

Рис.: 7. **Табл.:** 7. **Библ.:** 25.

Кизим Николай Александрович – доктор экономических наук, профессор, директор Научно-исследовательского центра индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 этаж, Харьков, 61022, Украина). **E-mail:** x_river@mail.ru

Олейник Алла Дмитриевна – научный сотрудник, отдел экономических проблем машиностроения, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 этаж, Харьков, 61022, Украина). **E-mail:** oprre@mail.ru

Матюшенко Игорь Юрьевич – кандидат технических наук, доцент, профессор, кафедра международных экономических отношений, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина (пл. Свободы, 4, Харьков, 61022, Украина). **E-mail:** igormatyushenko@mail.ru

Хаустова Виктория Евгеньевна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник отдела инновационного развития и конкурентоспособности, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 этаж, Харьков, 61022, Украина)

Омаров Шахін Анвер Озлі – кандидат экономических наук, доцент, соискатель, Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 этаж, Харьков, 61022, Украина)

Моисеенко Юрий Николаевич – соискатель Научно-исследовательского центра индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 этаж, Харьков, 61022, Украина)

Бунтов Иван Юрьевич – соискатель Научно-исследовательского центра индустриальных проблем развития НАН Украины (пл. Свободы, 5, Госпром, 7 подъезд, 8 этаж, Харьков, 61022, Украина)

Kyzym M. O., Oliyynk A. D., Matyushenko I. Yu., Khaustova V. Ye.,

Omarov S. A., Moiseyenko Yu. M., Buntov I. Yu. Opportunities and Threats of Ukrainian Membership in WTO for Engineering under Conditions of Co-operation with EU Countries and Customs Union of Belarus, Kazakhstan and Russia

The article considers consequences of the membership of Ukraine in the World Trade Organisation (WTO) for the engineering industry when co-operating with the EU and CU (Customs Union of Belarus, Kazakhstan and Russia) countries. It shows that, after Ukraine joined WTO, tariff rates for Ukrainian products reduced in general and liberalisation of access to the world market took place. Along with it, the internal market of Ukraine became more open for imported products. The article analyses the structure of export from Ukraine after joining WTO in the context of individual types of products. The article identifies changes that took place in the market of engineering products after Ukraine joined WTO. The article shows that by main indicators of economic security the engineering industry of Ukraine cannot be considered as stable and also that, after joining WTO, main indicators of economic security of the engineering industry of Ukraine have not improved. It analyses the structure of export and import of Ukrainian engineering products to EU, CU and other countries. It proves that the most topical for the Ukrainian engineering industry is the issue of realisation of the import-replacement potential and increase of competitiveness of domestic products. It considers the state and changes, which took place after Ukraine joined WTO, in car building. It identifies main problems of domestic car building. It analyses measures of the state programme of Ukraine on economic development.

Key words: engineering, WTO, opportunities, threats, car building.

Pic.: 7. **Tabl.:** 7. **Bibl.:** 25.

Kyzym Mykola O. – Doctor of Science (Economics), Professor, Director, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, 61022, Ukraine) / **E-mail:** x_river@mail.ru

Oliyynk Alla D. – Research Associate, engineering department of economic problems, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, 61022, Ukraine). **E-mail:** oprre@mail.ru

Matyushenko Ihor Yu. – Candidate of Sciences (Engineering), Associate Professor, Professor, Department of International Economic Relations, V. N. Karazin Kharkiv National University (pl. Svobody, 4, Kharkiv, 61022, Ukraine). **E-mail:** igormatyushenko@mail.ru

Khaustova Victoriya Ye. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Senior Research Fellow, department of innovation development and competitiveness, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, 61022, Ukraine)

Omarov Shakhin A. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, 61022, Ukraine)

Moiseyenko Yuriy M. – Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, 61022, Ukraine)

Buntov Ivan Yu. – Applicant, Research Centre of Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (pl. Svobody, 5, Derzhprom, 7 pidyizd, 8 poverkh, 61022, Ukraine)

Для кожної країни, яка вважає себе більш-менш розвинутою, розвиток *машинобудування* є певним «квитком» до клубу заможних і авторитетних країн. Для України, яка за радянських часів посідала одне з провідних місць у світі за ступенем розвитку машинобудування, сьогодні особливо актуальною проблемою є визначення можливостей і загроз для цієї експортної галузі від членства країни у Світовій організації торгівлі (СОТ) з урахуванням поглибленої інтеграції України до таких регіональних економічних об'єднань, як Європейський союз (ЄС) або Митний союз Росії, Білорусі і Казахстану (МС).

Зазначена проблема вивчалася низкою українських вчених і фахівців-практиків, таких як: В. М. Геєць, В. О. Точилін, В. Р. Сіденко, М. О. Кизим, А. І. Федулова, О. Б. Саліхова, І. Кліменко, О. Федірко, І. Ус, В. Т. П'ятиницький, І. В. Бураковський, В. М. Мовчан, Д. В. Ляпін, С. Козь'яков, А. Гончарук, Н. Ничай та багатьма іншими [1 – 15]. Водночас вказана проблема потребує постійної уваги і визначення сучасних тенденцій, що склалися протягом п'яти років членства України в СОТ, а також з урахуванням офіційного звернення України в середині вересня 2012 р. до Генеральної Ради СОТ щодо готовності України розпочати переговори про підвищення зв'язаних за зобов'язаннями СОТ імпортерних тарифів на 371 товарну лінію (а усіх тарифних ліній в українській товарній номенклатурі приблизно 11 600), з яких 147 позицій – промислові товари, 224 – сільськогосподарські товари.

Після вступу до СОТ для української продукції в цілому відбулось суттєве зниження тарифних ставок та лібералізація доступу на світові ринки, поряд з цим внутрішній ринок України став більш відкритим для імпортерної продукції (табл. 1) [2, 16].

У табл. 2 наведено порівняння показників зовнішньої торгівлі України за галузями та регіональними торговельними угрупованнями за 2007 р. і 2012 р.

Структура експорту з України після вступу до СОТ у 2012 р. у порівнянні з 2007 р. у розрізі окремих видів продукції змінилась таким чином: металургія – 27,5% у 2012 р. у загальному обсязі по країні проти 42,2% у 2007 р.; *машинобудування* – 19,3% проти 17,2%; агропромислова продукція – 26,0% проти 12,7% у 2007 р.; хімічна промисловість – 7,4% проти 8,2%; мінеральні продукти – 11,1% проти 8,7%.

Структура імпорту в Україну після вступу до СОТ у 2012 р. у порівнянні з 2007 р. у розрізі окремих видів продукції змінилась таким чином: металургія – 6,2% у 2012 р. у загальному обсязі по країні проти 7,8% у 2007 р.; *маши-*

нобудування – 26,5% проти 32,6%; агропромислова продукція – 8,9% проти 6,8%; хімічна промисловість – 10,1% проти 8,8%; мінеральні продукти – 32,5% проти 28,5%.

Таким чином, можна констатувати, що в 2012 р. у порівнянні з 2007 р. питома вага продукції машинобудування в Україні зросла в експорті (в 1,12 раза) і впала в імпорті (у 1,23 раза).

Для ринку продукції машинобудування після вступу України до СОТ відбулися такі зміни.

У табл. 3 наведено показники, що характеризують масштабність і значущість виробництва та зовнішньої торгівлі машинобудівної продукції для економіки України в 2007 і 2012 рр.

Машинобудування – одна з провідних галузей економіки України, яка займала у 2012 р. більше 5% у ВВП країни та більше 10% в обсягах промислового виробництва, а також 19,3% в експорті товарів з країни. Після вступу до СОТ значущість машинобудування в обсягах виробництва промислової продукції зменшилась на 3,5% (вплинула світова економічна криза 2009 р.), але питома вага експорту товарів машинобудування з країни збільшилась на 2,1% (див. табл. 3).

У табл. 4 представлено показники, що характеризують конкурентоспроможність і спрямованість збуту машинобудівної продукції України в 2007 і 2012 рр.

Машинобудування – експортоорієнтована галузь. Внаслідок лібералізації режиму доступу України до зовнішніх ринків у результаті вступу до СОТ суттєвого збільшення обсягів виробництва продукції машинобудування не відбулось. Але товарні потоки експорту продукції машинобудування мали тенденцію до зростання. У вартісному вимірі обсяг продукції на експорт збільшився в майже у 2,5 раза – з 42,8 млрд грн до 106,2 млрд грн і становив 73,8% в обсязі виробництва машинобудівної продукції. Імпорт продукції машинобудування збільшився у 1,8 раза. Після вступу до СОТ частка продукції машинобудування в загальному експорті українських товарів зросла з 17,2% до 19,3% у 2012 р., а в загальному імпорті товарів зменшилась з 32,7% до 26,5%.

У табл. 5 наведено дані щодо економічної безпеки машинобудування України в 2007 і 2012 рр.

За основними показниками економічної безпеки машинобудівна галузь України не може розглядатися як стійка. Після вступу до СОТ основні показники економічної безпеки машинобудівної галузі України не поліпшились – за восьми основними показниками сім не відповідають пороговому значенню, а саме:

Таблиця 1

Значення середньозважених та середньоарифметичних тарифних ставок в Україні до і після вступу до СОТ за основними видами продукції

Показник	Середньозважена тарифна ставка			Середньоарифметична тарифна ставка		
	Попередня діюча до вступу в СОТ, %	Після вступу до СОТ, %	Відхилення, в. п. +, -	Попередня діюча до вступу в СОТ, %	Після вступу до СОТ, %	Відхилення, в. п. +, -
Усього по всій номенклатурі продукції	7,02	5,09	-1,93	6,51	6,28	-0,23
По продукції сільськогосподарства	18,19	10,00	-8,19	13,84	11,16	-2,68
По продукції промисловості	6,11	4,77	-1,34	4,40	4,85	+0,45

Складено за [2, 16].

Порівняння показників зовнішньої торгівлі України за галузями та регіональними торговельними угрупованнями за 2007 р. і 2012 р.

Показник	2007 р.			2012 р.			Темп зростання 2012 р. до 2007 р., %	
	Експорт, млрд дол. США	Імпорт, млрд дол. США	Сальдо, «-» від'ємне, «+» позитивне	Експорт, млрд дол. США	Імпорт, млрд дол. США	Сальдо, «-» від'ємне, «+» позитивне	Експорт	Імпорт
Усього по Україні	49,25	60,67	-11,42	68,81	84,66	-15,85	139,7	139,5
у тому числі:								
Металургія	20,79	4,74	+16,04	18,89	5,24	+13,65	90,9	110,5
Питома вага в загальному обсязі, %	42,2	7,8		27,5	6,2			
Машинобудування	8,48	19,80	-11,31	13,29	22,46	-9,18	156,6	113,5
Питома вага в загальному обсязі, %	17,2	32,6		19,3	26,5			
Агропромислова продукція	6,25	4,11	+2,14	17,88	7,52	+10,36	286,2	182,9
Питома вага в загальному обсязі, %	12,7	6,8		26,0	8,9			
Хімічна промисловість	4,05	5,32	-1,27	5,06	8,59	-3,53	125,0	161,5
Питома вага в загальному обсязі, %	8,2	8,8		7,4	10,1			
Мінеральні продукти	4,28	17,28	-13,01	7,65	27,54	-19,89	178,9	159,4
Питома вага в загальному обсязі, %	8,7	28,5		11,1	32,5			
Інші товари (крім перелічених)	5,41	9,42	-4,02	6,04	13,31	-7,26	111,8	141,2
Питома вага в загальному обсязі, %	11,0	15,5		8,8	15,7			
Довідково								
Євросоюз (27 країн)	13,92	22,22	-8,30	17,08	26,16	-9,08	122,7	117,7
Питома вага в загальному обсязі, %	28,3	36,6		24,8	30,9			
Митний союз ЄврАзЕС	15,66	19,87	-4,21	22,34	33,98	-11,64	142,6	171,0
Питома вага в загальному обсязі, %	31,8	32,8		32,5	40,1			
Інші країни	19,67	18,58	+1,09	29,39	24,52	+4,87	149,4	132,0
Питома вага в загальному обсязі, %	39,9	30,6		42,7	29,0			

Складено за [17, 18, 23].

- ✦ часткою машинобудування в промисловому виробництві;
- ✦ дефіцитом зовнішнього торговельного балансу машинобудівної продукції;
- ✦ імпортною залежністю внутрішнього ринку машинобудівної продукції;
- ✦ експортною залежністю від кон'юнктури зовнішніх ринків машинобудівної продукції;
- ✦ ступенем зносу основних засобів у галузі;
- ✦ обсягом інвестицій в основний капітал;
- ✦ інноваційною активністю підприємств галузі.

У табл. 6 наведено дані для оцінки масштабності та значущості зовнішньої торгівлі України машинобудівною продукцією в 2007 і 2012 рр.

Після вступу до СОТ збільшився темп зростання обсягів продукції машинобудування *на експорт*, який перевищив темп зростання імпорту продукції майже у 1,4 рази. Величина від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі зменшилась на 18,9%. *Збільшилось позитивне значення сальдо торгівлі з країнами СНД і суттєво зросло від'ємне значення сальдо торгівлі з ЄС та іншими країнами.*

У табл. 7 наведено дані для порівняння вартості 1 тонни продукції машинобудування в зовнішній торгівлі України в 2007 р. і 2012 р.

Таблиця 3

Показники масштабності та значущості виробництва та зовнішньої торгівлі машинобудівної продукції для економіки України в 2007 р. і 2012 р.

Показник	Од. вим.	Рік	
		2007	2012
Питома вага машинобудування в ВВП	%	5,9	5,4*
Питома вага машинобудування в обсягах промислового виробництва	%	13,7	10,2
Питома вага машинобудування в експорті товарів з країни	%	17,2	19,3
Питома вага машинобудування в імпорті товарів в країну	%	32,7	26,5
Питома вага машинобудування в чисельності працюючих в економіці	%	6,0	5,5
Питома вага машинобудування в чисельності працюючих в промисловості	%	20,9	21,2

* дані за 2011 р.

Розраховано на підставі [17, 18, 23].

Таблиця 4

Порівняння показників, що характеризують конкурентоспроможність і спрямованість збуту машинобудівної продукції України в 2007 р. і 2012 р.

Показник	Од. вим.	Рік		2012 р. до 2007 р, %
		2007	2012	
Експорт продукції машинобудування	млн грн	42841,9	106159,9	247,8
Імпорт продукції машинобудування	млн грн	99973,4	179492,2	179,5
Обсяг виробництва машинобудівної продукції	млн грн	98339,9	143913,4	146,3
Відношення експорту до обсягу виробництва машинобудівної продукції	%	43,6	73,8	-
Відношення імпорту до ємності внутрішнього ринку машинобудівної продукції	%	64,3	82,6	-
Ємність внутрішнього ринку машинобудівної продукції	млн. грн.	155471,4	217245,7	139,7

Складено за [17, 18, 23].

Таблиця 5

Показники економічної безпеки машинобудування України в 2007 р. і 2012 р.

Показник	Од. вим.	Порогове значення	Рік	
			2007	2012
Частка машинобудування у промисловому виробництві	%	> 20	13,7	10,2
Відношення дефіциту (профіциту) торговельного балансу машинобудівної продукції до загального обсягу зовнішньої торгівлі (сальдо до суми експорту та імпорту)	%	< 5	-40,0	-25,7
Частка імпорту машинобудівної продукції у внутрішньому споживанні (ємності ринку)	%	< 30	64,3	82,6
Відношення експорту машинобудівної продукції до обсягу виробництва машинобудівної продукції	%	< 50	43,6	73,8
Ступінь зносу основних засобів у машинобудуванні	%	< 35	68,9	84,3**
Відношення обсягу інвестицій до вартості основних фондів у машинобудуванні	%	> 6	6,0	2,6**
Частка підприємств, що впроваджують інновації, у загальній кількості машинобудівних підприємств	%	> 50	23,3	24,5*
Частка реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі машинобудівної продукції	%	> 5	15,6	8,2*

* 2011 р., ** 2010 р.

Розраховано на підставі [17, 18, 23].

Зовнішня торгівля України продукцією машинобудування в 2007 р. і 2012 р.

Показник	Од. вим.	2007 р.			2012 р.			Темп зростання 2012 р. до 2007 р., %	
		Експорт	Імпорт	Сальдо, «-» від'ємне, «+» позитивне	Експорт	Імпорт	Сальдо, «-» від'ємне, «+» пози- тивне	Експорт	Імпорт
Машинобудівна продукція – усього	млн дол.	8486,4	19803,7	-11317,3	13286,7	22464,6	-9177,9	157	113
у тому числі:									
Залізничні вагони та локомотиви	млн дол.	1840,2	334,1	+1506,1	4107,2	998,7	+3108,5	223	299
	тис. т	1031,7	107,9	+923,8	1305,3	165,0	+1140,3	227	153
Питома вага вартості залізничних вагонів та локомотивів у загальному обсязі продукції	%	21,7	1,7	+20,0	30,9	4,4	+26,5	142	259
Реактори ядерні, котли, машини	млн дол.	2738,3	7436,6	-4698,3	3794,8	7226,9	-3432,1	139	97
	тис. т	467,2	944,5	-477,3	394,8	744,2	-349,4	84	79
Питома вага вартості реакторів ядерних, котлів, машин у загальному обсязі продукції	%	32,3	37,6	-5,3	28,6	32,2	-3,6	88,5	86
Електричні машини	млн дол.	2238,2	3135,1	-896,9	3231,8	5951,8	-2720,0	144	190
	тис. т	243,5	355,0	-111,5	286,9	391,7	-104,8	118	110
Питома вага вар- тості електричних машин у загальному обсязі продукції	%	26,4	15,8	+10,6	24,3	26,5	-2,2	92	168
Літальні апарати	млн дол.	252,5	86,7	+165,8	925,8	107,3	+818,5	367	124
	тис. т	1,6	0,5	+1,1	4,0	1,2	+2,8	250	240
Питома вага вартості літальних апаратів у загально- му обсязі продукції	%	3,0	0,44	+2,6	7,0	0,5	+6,5	233	114
Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби	млн дол.	484,1	3527,8	-3043,7	214,1	3247,1	-3033,0	44	92
	тис. т	75,9	331,1	-255,2	31,3	278,9	-247,6	41	84
Питома вага варто- сті автомобілів легкових та інших моторних транспор- тних засобів у загальному обсязі продукції	%	5,7	17,8	-12,1	1,6	14,4	-12,8	28	81
<i>Довідково:</i>									
Євросоюз (27)	млн дол.	1697,3	6515,5	-4818,2	2551,1	9390,2	-6839,1	150,3	144,1
Питома вага у загальному обсязі	%	20,2	54,6		19,2	41,8			
Країни СНД	млн дол.	5524,6	2195,7	+3328,9	8569,9	3504,5	+5065,4	155,1	159,6
Питома вага у загальному обсязі	%	65,1	18,4		64,5	15,6			
Інші країни	млн дол.	1264,5	3222,0	+1957,5	2165,7	9569,9	-7404,2	171,3	297,0
Питома вага у загальному обсязі	%	14,9	27,0		16,3	42,6			

Складено за [17, 18, 23].

Вартість 1 тонни продукції машинобудування в зовнішній торгівлі України в 2007 р. і 2012 р. (тис. дол. США за 1 тону)

Продукція машинобудування	2007 р.		2012 р.		2012 р. до 2007 р., %	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
Залізничні локомотиви з електричним живленням (8601)	9,11	14,63	10,97	18,14	120,4	124,0
Інші залізничні локомотиви (8602)	4,56	5,49	11,94	12,24	261,8	222,9
Самохідні вагони пасажирські (8603)	3,48	5,11	4,77	49,35	137,1	965,7
Транспортні засоби самохідні для ремонту колій (8604)	1,27	17,09	3,79	14,0	298,4	81,9
Вагони пасажирські несамохідні (8605)	4,37	11,37	15,97	0,59	365,4	5,19
Вагони для перевезення вантажів несамохідні (8606)	1,81	1,02	2,84	0,63	156,9	61,8
Частини до залізничних локомотивів (8607)	1,59	2,37	3,33	4,52	209,4	190,7
Стаціонарне обладнання та пристрої (8608)	1,01	3,58	2,38	7,31	235,6	204,2
Контейнери транспортні (8609)	1,44	2,01	2,39	3,45	165,9	171,6
Реактори ядерні, неопромінені паливні елементи (твели) для ядерних реакторів; обладнання та пристрої для розділення ізотопів (8401)	-	1065	15,50	1634	-	153,4
Котли парові або інші парогенеруючі котли (8402)	3,19	7,56	4,16	9,26	130,1	122,5
Турбіни на водяній парі (8406)	31,44	19,58	42,72	24,90	135,9	127,2
Турбіни гідравлічні (8410)	8,23	4,61	18,40	33,29	223,6	722,1
Двигуни турбореактивні, турбогвинтові та інші, газові турбіни (8411)	259,0	137,6	313,2	275,0	120,9	199,8
Холодильники, морозильники (8418)	4,27	3,25	4,89	4,95	114,5	152,3
Машини, обладнання промислове (8419)	8,56	10,71	10,68	10,94	125,0	102,1
Двигуни та генератори електричні (8501)	6,71	9,82	8,81	9,44	131,0	96,1
Трансформатори електричні (8504)	7,77	7,95	7,30	10,17	94,0	136,5
Вертольоти, літаки, космічні апарати (включаючи супутники), ракети-носії (8802)	140,1	197,7	227,1	73,15	162,1	37,0
Судна круїзні, екскурсійні, пароми, вантажні судна та ін. (8901)	2,50	1,83	0,78	0,99	312,0	54,1
Автомобілі легкові (8703)	6,38	10,66	6,84	11,64	107,2	109,2

Складено за [17, 18, 23].

Вартість 1 тонни експорту продукції з України збільшилась за всіма товарними позиціями. Суттєво зросли ціни на експорт: залізничних локомотивів – 261,8%; самохідних транспортних засобів для ремонту колій – 298,4%; частин до залізничних локомотивів – 209,4%; турбін гідравлічних – 223,6%; літальних апаратів – 162,1%; суден – 312%. Одночасно відбувалось збільшення цін на імпорт продукції машинобудування: самохідні вагони пасажирські – 965,7%; частини до залізничних локомотивів – 190,7%; турбіни гідравлічні – 722,1% тощо. Це свідчить про те, що з країн світу в Україну імпортується більш технологічна продукція з більшою доданою вартістю у порівнянні з вітчизняною.

На рис. 1 і рис. 2 представлені дані щодо структури експорту і імпорту продукції машинобудування України у 2007 р. і 2012 р.

Основні товарні групи експорту продукції машинобудування за обсягами зовнішньої торгівлі це – залізничні локомотиви та вагони (30,9%); котли, машини, апарати і

механічні пристрої (28,6%); електричні машини і устаткування (24,3%); літальні апарати, автомобілі легкові та частини до них. В експорті машинобудівної продукції з України збільшилася питома вага залізничних локомотивів та вагонів, а також літальних апаратів. Водночас зменшилася питома вага котлів, машин; електричних машин; засобів наземного транспорту, крім залізничного (див. рис. 1).

В імпорті продукції машинобудування переважає високотехнологічна і середньої технологічності продукція: реактори ядерні, котли, машини – 32,2%; електричні машини – 26,5%; засоби наземного транспорту (крім залізничного) – 26,5% (див. рис. 2). У порівнянні з 2007 р. в імпорті машинобудівної продукції в Україну в 2012 р. збільшилася питома вага електричних машин, зменшилася реакторів ядерних; котлів і машин, а також засобів наземного транспорту.

На рис. 3 і рис. 4 представлені дані щодо структури експорту і імпорту продукції машинобудування України до ЄС, МС та інших країн в 2007 р. і 2012 р.

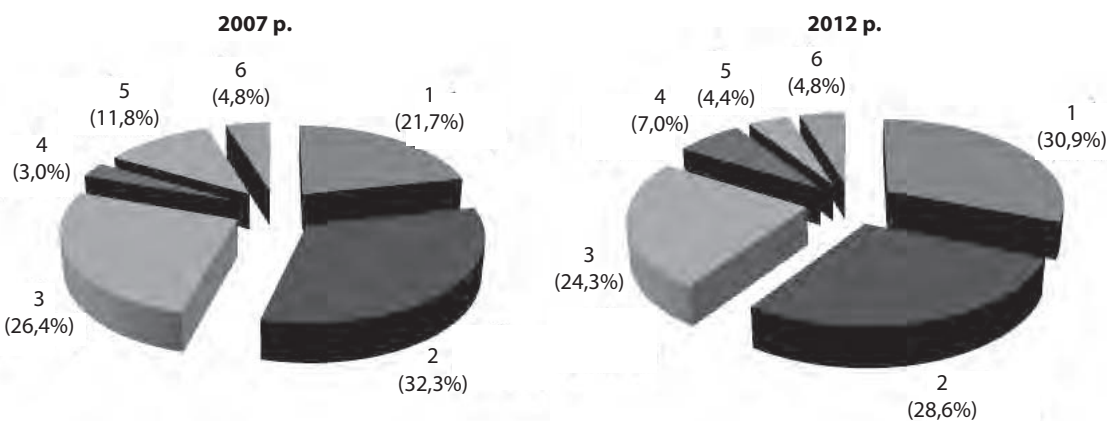


Рис. 1. Структура експорту машинобудівної продукції з України у 2007 р. і 2012 р.: 1 – залізничні локомотиви; 2 – котли, машини; 3 – електричні машини; 4 – літальні апарати; 5 – засоби наземного транспорту, крім залізничного; 6 – інше.

Складено за [17, 18, 23].

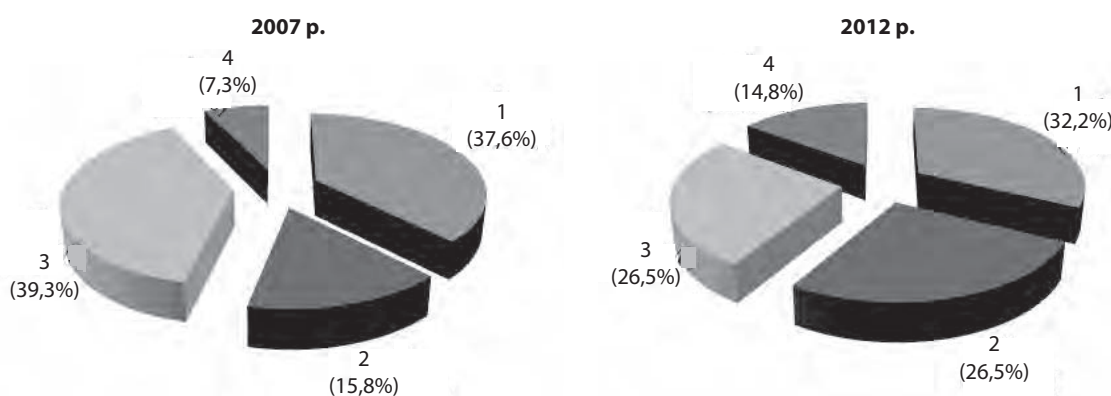


Рис. 2. Структура імпорту машинобудівної продукції в Україну в 2007 р. і 2012 р.: 1 – реактори ядерні, котли, машини; 2 – електричні машини; 3 – засоби наземного транспорту, крім залізничного; 4 – інше.

Складено за [17, 18, 23].

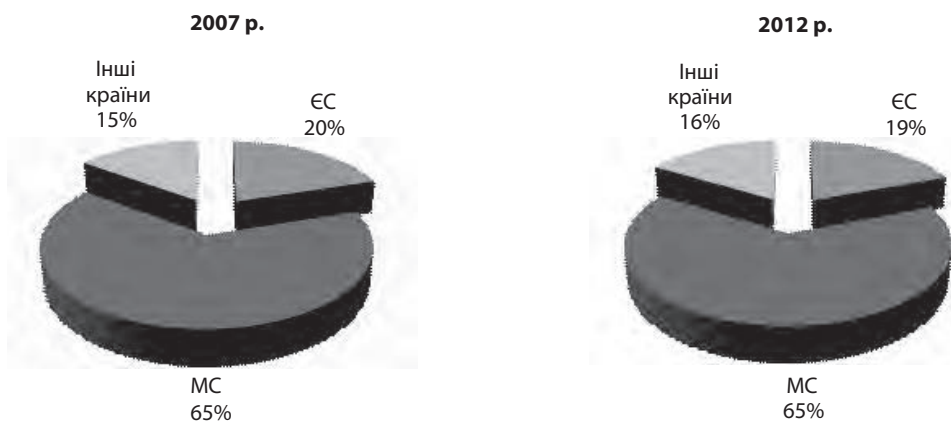


Рис. 3. Структура експорту продукції машинобудування з України до ЄС, МС та інших країн в 2007 р. і 2012 р.

Складено за [17, 18, 23].

У країни ЄС експортується майже 20% машинобудівної продукції, серед якої домінує продукція середньої та низької технологічності: залізничні локомотиви, вагони для перевезення вантажів, турбіни гідравлічні, автомобілі легкові, комплектуючі для автомобілів тощо (див. рис. 4).

Продукція з високою доданою вартістю йде в основному в Російську Федерацію (літальні апарати, електричні машини та устаткування) поряд з середньо- та низькотехнологічною продукцією.

Вартість високотехнологічної продукції на експорт з України суттєво не збільшилась. У 2012 р. вона становила 1,3 млрд дол. США, або 9,8%, що не дозволяє ідентифікувати машинобудування України як високотехнологічне.

Вступ України до СОТ відкрив ринки країн ЄС та інших країн світу. Але в найбільших обсягах експорт продукції машинобудування здійснювався до країн Митного Союзу (понад 60%). У країни ЄС цей обсяг становив 19,2%. Питома вага інших країн в експорті продукції ледь перевищила 16% (див. рис. 4).

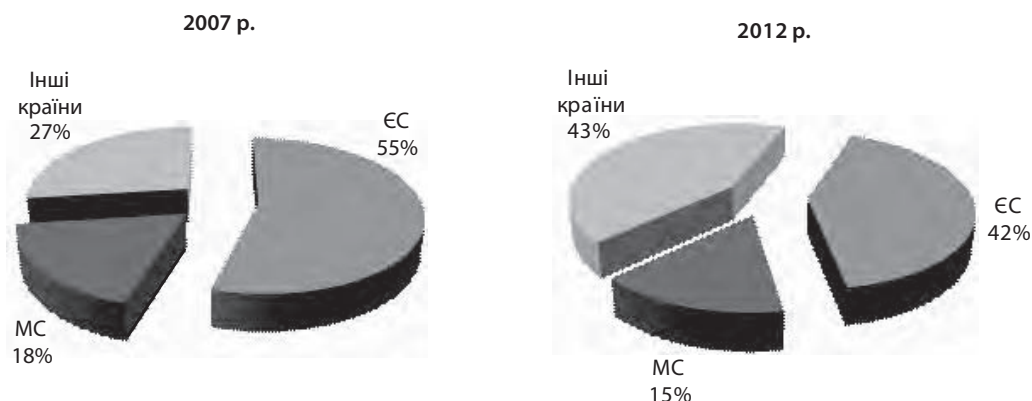


Рис. 4. Структура імпорту продукції машинобудування з України до ЄС, МС та інших країн в 2007 р. і 2012 р.

Складено за [21].

Імпорт продукції в найбільшому обсязі здійснювався з країн ЄС (більше 40%) та інших країн (також більше 40%). Питома вага країн Митного Союзу в структурі імпорту продукції машинобудування зменшилась до 15,6% (рис. 4).

У країні ЄС експортується 20% машинобудівної продукції, серед якої домінує продукція середньої та низької технологічності (залізничні локомотиви, вагони для перевезення вантажів, турбіни гідравлічні, автомобілі легкової тощо). У цілому частка імпорту в ємності внутрішнього ринку машинобудівної продукції збільшилась із вступом до СОТ та відкриттям нових ринків з 64,3% до 83% (табл. 7).

Тому для українського машинобудування *найбільш актуальним є питання реалізації потенціалу імпортозаміщення та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції.*

Від вступу України до СОТ найбільше постраждало вітчизняне *автомобілебудування*, що пов'язано зі зменшенням ставки імпортного ввізного мита з 25% до 10%. Імпортне мито у розмірі 25% надавало конкурентні переваги вітчизняним виробникам легкових автомобілів перед іноземними, які прагнули вийти на український ринок.

На рис. 5 представлено динаміку виробництва легкових автомобілів в Україні у 2007 р.– I півріччя 2013 р.

У порівнянні з 2008 р. виробництво легкових автомобілів в Україні у 2012 р. скоротилося у 5,7 рази. У вітчизняній автомобільній галузі міститься значний потенціал імпортозаміщення. В Україні виробляються автомобілі ЗАЗ Forza,

Lanos, Chance, Sens, Chevrolet Aveo, Lada, певні моделі марок KIA, Hyundai, Chevrolet, SsangYong, Geely, Chery та Skoda. Вантажні автомобілі виробляються ПАТ «АвтоКРАЗ», автобуси – ПАТ «Автомобільна компанія «Богдан Моторс» («Луцький автомобільний завод»), ПАТ «Бориспільський автозавод», Львівський автобусний завод та ЗАЗ.

На рис. 6 наведено динаміку виробництва легкових автомобілів в Україні у 2007 р.– I півріччя 2013 р. по виробниках (за даними Асоціації автовиробників України «Укравтопром»).

Основними проблемами вітчизняного автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих, неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання у впровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації старих автомобілів. Але введення 13% надбавки імпортного мита та утилізаційного збору вже забезпечило позитивний ефект: на українських заводах було почато виробництво п'яти нових моделей автомобілів.

На рис. 7 представлено зовнішньоторговельний баланс України у розрізі легкових автомобілів у 2007 – 2012 рр.

Українська автомобільна промисловість має від'ємне сальдо зовнішньоторговельного балансу протягом 2007 – 2012 рр. При цьому спостерігаються два піки зростання від'ємного сальдо: перший – 302,7 тис. од. у 2008 р. і другий – 247,6 тис. од. у 2012 р. (рис. 7).

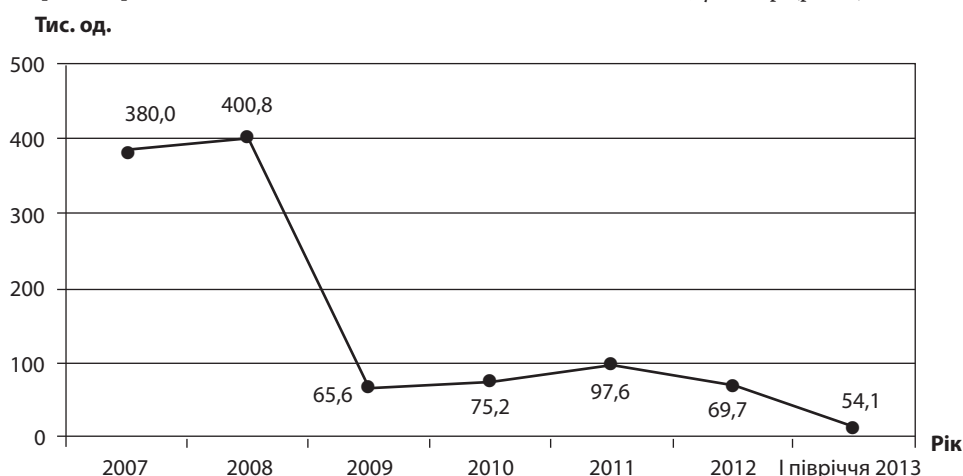


Рис. 5. Динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні у 2007 р.– I півр. 2013 р.

Складено за [17].

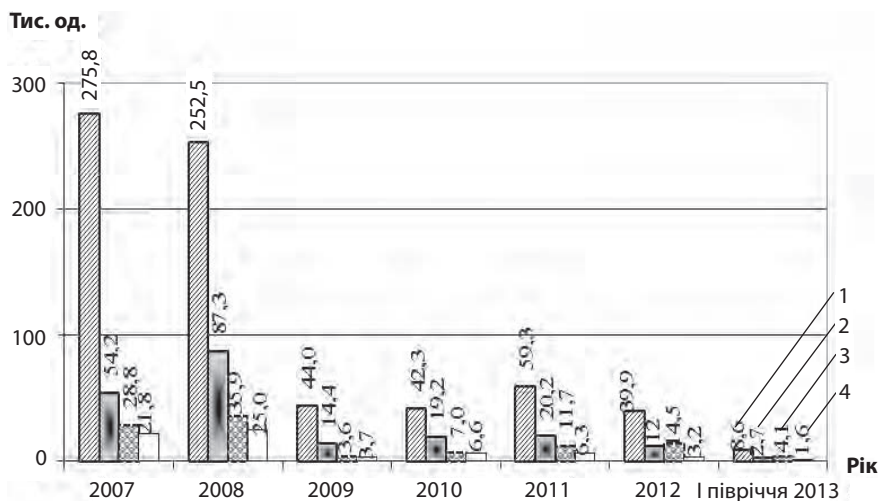


Рис. 6. Динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні у 2007 р.– I півр. 2013 р. по виробниках (за даними Асоціації автовиробників України «Укравтопром»): 1 – ЗАТ «ЗАЗ»; 2 – БАТ «ЛуАЗ»; 3 – ЗАТ «Єврокар»; 4 – БАТ «КрАСЗ»

Складено за [17].

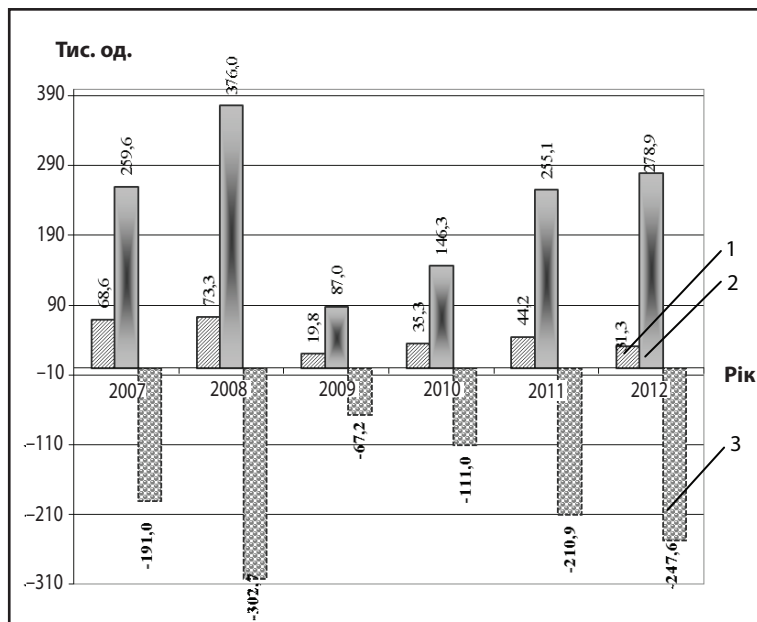


Рис. 7. Зовнішньоторговельний баланс України у розрізі легкових автомобілів у 2007 – 2012 рр.: 1 – обсяг експорту; 2 – обсяг імпорту; 3 – сальдо

Складено за [21].

Негативними наслідками вступу України до СОТ для вітчизняних автомобілебудівників є такі:

- ✦ відсутність перехідного періоду після вступу до СОТ;
- ✦ цінова перевага імпортованих машин за рахунок зниження ставок ввізного мита на автомобілі у 2,5 рази (з 25% до 10%);
- ✦ збільшення частки продажів автомобілів іноземного виробництва;
- ✦ витіснення національного виробника з ринку дешевими імпортними автомобілями, які були у використанні, за рахунок скасування обмежень на їх ввезення;
- ✦ різке скорочення обсягів реалізації автомобілів українського виробництва;
- ✦ обмеженість щодо розширення ринків збуту у зв'язку з низькою конкурентоспроможністю вітчизняних автомобілів;

- ✦ зниження інвестиційної активності у галузь та інвестиційної привабливості країни для створення й розвитку виробництва легкових автомобілів.

За даними Асоціації «Укравтопром» наслідки вступу до СОТ для автомобілебудування є такими: ліквідація обмежень у сфері переміщення товарів; ліквідація преференцій для національних автовиробників; скасування обмежень на ввезення автомобілів старше 8 років, які були у використанні; скасування системи обов'язкових мінімальних цін при імпорті; встановлення однакових ставок акцизного збору на вітчизняні й імпортні транспортні засоби.

У державній програмі активізації економіки на 2013 – 2014 рр., затвердженій Кабінетом Міністрів України наприкінці березня 2013 р., на розвиток конкретних галузей економіки, підтримку національного товаровиробника і реалізацію політики імпортозаміщення було заплановано витратити майже 40 млрд грн. З них 9,3 млрд грн – кошти держбюджету, а «інші ресурси», залучені в тому числі під

держгарантії, склали 14,9 млрд грн (тобто в півтори рази більше) [24].

При цьому для розвитку, за визначенням українського уряду, «високотехнологічних» галузей заплановане фінансування в розмірі 44 млрд грн, з яких із держбюджету – усього 1,8 млрд, а 16,5 млрд – інші джерела, у т. ч. під держгарантії. Зокрема, пропонуються наступні стимулюючі заходи [24]:

- ✦ для авіаційної галузі – за допомогою купівлі вітчизняних літаків шляхом використання лізингових компаній із застосуванням зниженої ставки кредитування (на рівні дисконтної ставки +2%). Під цю справу у 2013 р. передбачено 5 млрд грн (але жодної копійки з бюджету або під держгарантії);
- ✦ для ракетно-космічної галузі – прописано 11,8 млрд грн, з яких у т. ч. під держгарантії – 9,8 млрд грн;
- ✦ для суднобудування – «прямого» фінансування немає, але галузь може розраховувати на певні вливання завдяки планам Кабміну забезпечити Міноборони кораблем класу «корвет» (на це планується витратити 1,2 млрд грн);
- ✦ для автомобілебудування – у розділі про громадській транспорт передбачено фінансування 11,2 млрд грн (з яких під держгарантії – 10 млрд грн).

Крім того, на розвиток низькотехнологічних але життєво необхідних галузей Державною програмою передбачено [24]:

- ✦ для розвитку імпортозамісних виробництв сільгосптехніки заплановано 5 млрд грн (під держгарантії) і 700 млн грн – для забезпечення підприємств галузі пільговими кредитами;
- ✦ на будівництво, реконструкцію, ремонт автомобільних доріг мають спрямувати 68,9 млрд грн (переважно небюджетні кошти);
- ✦ у рамках розвитку залізничного транспорту передбачається придбання вантажних і пасажирських вагонів, а також рухомого складу для приміських перевезень (усе – вітчизняного виробництва) майже на 20 млрд грн (в основному кошти, залучені під держгарантії, та приватні інвестиції);
- ✦ для розвитку й реконструкції аеропортів в Одесі, Дніпропетровську, Сімферополі, Луганську, Севастополі, Києві, а також реалізації проєкту в Одеському, Феодосійському, Іллічівському, «Південному» портах, а також на створення глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море планується витратити 11,6 млрд грн (із них бюджетних – 33,8 млн грн, а також 7,1 млрд грн під урядові гарантії). Хоча виникає питання щодо доцільності державного спонсорювання об'єктів, більша частина яких уже перебуває або планується до швидкої передачі в концесію, тобто фактично під приватний контроль.

Заходи Державної програми – імпортозаміщення, протекціонізм, державна підтримка галузей, державні гарантії, державний «банк реконструкції та розвитку» і т. ін. – по суті, спрямовані насамперед на підтримку традиційних галузей, а вибір галузей у програмі свідчить про орієнтацію на підтримку бізнесу, наближеного до влади. Саме «старі» галузі, всупереч будь-якій економічній логіці, одержують підтримку завжди та всюди (не тільки в Україні!), коли мова заходить про галузеву політику. Тому, як давно доведено, ефективність такої політики сумнівна (і обставлена багать-

ма умовами, які дуже рідко можна виконати) навіть у країнах на етапі індустріалізації; і вона завжди завдавала тільки шкоди в країнах із уже розвинутою промисловістю [24].

Українські автомобільне і сільськогосподарське машинобудування, а також вітчизняні авіаційна і ракетно-космічна галузі не є сьогодні високотехнологічними. Звичайно, вони більш високотехнологічні, ніж видобуток вугілля, але це не нове слово, не нові технічні рішення і технології. Безумовно, підтримувати треба точки зростання в нових галузях, наприклад, тих що орієнтуються на створення шостого технологічного укладу на період до 2030 р. і які забезпечать технологічне лідерство (а відтак, відповідний рівень життя і споживання) у найближчому майбутньому.

У 2013 р. динаміка роботи машинобудування України була неоднорідна, а саме [25]:

- ✦ для вагонобудування – 2013 р. був однозначно кризовим. Російський ринок – ключовий для українських піввагонів – закотився як через переговори України щодо підписання Угоди про асоціацію з ЄС, так і у зв'язку з фактичним надлишком вагонів на ринку РФ. Уведення в Росії нових додаткових потужностей разом із падінням попиту на вантажні перевезення призвели до такої ситуації: якщо недавно піввагон був у великому дефіциті, то в 2013 р. по ринку пішли чутки, що російські вагони, які вже використовувалися, заповнюватимуть сусідні ринки, у тому числі український, щоб розвантажити російський. І росіяни почали скасовувати видані раніше сертифікати для українських вагонобудівників, що фактично блокувало поставки. Після відмови підписувати Угоду про асоціацію з ЄС українським вагонобудівникам російською стороною було обіцяно скасувати заборону на вагони до лютого 2014 р. Сьогодні це рішення знаходиться виключно в політичній площині;
- ✦ для автомобілебудування – 2013 р. показує зовсім протилежну оптимістичну динаміку. Причиною послужили такі кроки, як: запровадження з квітня 2013 р. спецмит на імпорт автомобілів від 6,46 до 12,95%; введення утилізаційного збору, який разом із митами може становити до 20% вартості деяких автомобілів. Така різниця особливо відчутна для покупців автомобілів економ-класу. У результаті, наприклад, Кременчуцький автоскладальний завод (КрАСЗ), який входить у групу «АІС» Дмитра Святаша та Василя Полякова, має намір у 2014 р. подвоїти кількість вироблених автомобілів до 18 тис. штук. Корпорація «Богдан» Олега Свиначука планує збільшити випуск легкових автомобілів у 2,4 рази, до 21,5 тис. штук. Необхідно, щоб автовиробники скористалися запровадженими бар'єрами для імпорту, щоб не лише збільшити обсяги складання, а й наростити частку локалізації до необхідного в перспективі рівня в 50%.

Таким чином, у 2014 р. в українському машинобудуванні загальні проблеми збережуться. Однак по окремих секторах намічається можливість для відновлення, яка позитивно впливатиме на економічне зростання та надходження валютної виручки в країну.

Таким чином, можна зробити такі висновки:

1. *Машинобудування* – одна з провідних галузей економіки України, яка займала у 2012 р. більше 5% у ВВП країни та більше 10% в обсягах промислового виробництва,

а також 19,3% в експорті товарів з країни. Після вступу до СОТ значимість машинобудування в обсягах виробництва промислової продукції зменшилась на 3,5%, але питома вага експорту товарів машинобудування з країни збільшилась на 2,1%.

2. Після вступу до СОТ *основні показники економічної безпеки машинобудівної галузі України не поліпшились* – за восьми основними показниками сім не відповідають пороговому значенню.

3. Машинобудування – *експортноорієнтована галузь*. Внаслідок лібералізації режиму доступу України до зовнішніх ринків в результаті вступу до СОТ *суттєвого збільшення обсягів виробництва продукції машинобудування не відбулось*. Водночас, експорт продукції машинобудування у вартісному вимірі збільшився в майже у 2,5 рази – з 42,8 млрд грн у 2007 р. до 106,2 млрд грн у 2012 р. і становив 73,8% в обсязі виробництва машинобудівної продукції. Імпорт продукції машинобудування збільшився у 1,8 рази. Частка продукції машинобудування в загальному експорті українських товарів зросла з 17,2% у 2007 р. до 19,3% у 2012 р., а в загальному імпорті товарів зменшилась з 32,7% до 26,5%.

4. У 2012 р. збільшився темп зростання обсягів продукції машинобудування *на експорт*, який перевищив темп зростання імпорту продукції майже у 1,4 рази. Величина від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі зменшилась на 18,9%. *Збільшилось позитивне значення сальдо торгівлі з країнами СНД і суттєво зросло від'ємне значення сальдо торгівлі з ЄС та іншими країнами*.

5. Вартість 1 тонни експорту продукції з України *збільшилась за всіма товарними позиціями*. Одночасно значно збільшилися ціни на імпорт продукції машинобудування, що свідчить про зростаючу тенденцію імпорту в Україну технологічної продукції з більшою доданою вартістю у порівнянні з вітчизняною.

6. У порівнянні з 2007 р. в *експорті машинобудівної продукції* з України в 2012 р.: збільшилась питома вага залізничних локомотивів і вагонів, а також літальних апаратів; зменшилась питома вага котлів, машин; електричних машин; засобів наземного транспорту, крім залізничного. За цей же період в *імпорті продукції* машинобудування переважала високо- і середньо технологічна продукція: збільшилась питома вага електричних машин, зменшилась реакторів ядерних; котлів і машин, а також засобів наземного транспорту.

7. *Продукція з високою доданою вартістю йде в основному в Російську Федерацію* (літальні апарати, електричні машини та устаткування). Вступ України до СОТ відкрив ринки країн ЄС та інших країн світу. Але в найбільших обсягах експорт продукції машинобудування здійснювався до країн Митного Союзу (понад 60%). У країни ЄС цей обсяг становив 19,2%. Питома вага інших країн в експорті продукції ледь перевищила 16%. Імпорт продукції в найбільшому обсязі здійснювався з країн ЄС (більше 40%) та інших країн (також більше 40%);

8. *Частка імпорту в ємності внутрішнього ринку машинобудівної продукції збільшилась із вступом до СОТ і відкриттям нових ринків* з 64,3% до 83%. Тому для українського машинобудування найбільш актуальним є питання реалізації потенціалу імпортозаміщення та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

9. Від вступу України до СОТ найбільше постраждало *автомобілебудування*, що пов'язано зі зменшенням ставки імпортного ввізного мита з 25% до 10% і втратою

конкурентної переваги вітчизняними виробниками легкових автомобілів перед іноземними, які прагнули вийти на український ринок. Сьогодні основними проблемами українського автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих, неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання у впровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації старих автомобілів;

10. Заходи державної програми України з економічного розвитку на 2013 – 2014 рр. імпортозаміщення, протекціонізм, державна підтримка галузей, державні гарантії, державний «банк реконструкції та розвитку» і т. ін.) по суті, *спрямовані насамперед на підтримку традиційних галузей, а вибір галузей у програмі свідчить про орієнтацію на підтримку бізнесу, наближеного до влади*. Ефективність політики підтримки саме «старих» галузей сумнівна (і обставлена багатьма умовами, які дуже рідко можна виконати) навіть у країнах на етапі індустріалізації; і вона завжди завдавала тільки шкоди в країнах із уже розвинутою промисловістю. Як наслідок, підтримувати треба точки зростання в нових галузях, наприклад, тих, що орієнтуються на створення шостого технологічного укладу, на період до 2030 р. і які забезпечать технологічне лідерство. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Соціально-економічний стан України: наслідки для народу та держави : національна доповідь [Текст] / За заг. ред. В. М. Гейця. – К. : НВЦ НБУВ, 2009. – 687 с.

2. Ринки реального сектора економіки України в інституціональному середовищі СОТ : кон'юнктура та інтеграція [Текст] / За ред. проф. В. О. Точиліна ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2012. – 552 с.

3. Сиденко В. Р. Глобализация и экономическое развитие. Т. 1 [Текст] / В. Р. Сиденко. – К. : Феникс, 2008. – 376 с.

4. Кизим М. О. Промислова політика та кластеризація економіки України : монографія [Текст] / М. О. Кизим. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2011. – 304 с.

5. Технологічний імператив стратегії соціально-економічного розвитку України : монографія [Текст] / За ред. Л. І. Федулової ; НАН України ; Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2011. – 656 с.

6. Саліхова О. Б. Високотехнологічні виробництва: від методології оцінки до піднесення в Україні : монографія [Текст] / О. Б. Саліхова ; НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. – К., 2012. – 624 с.

7. Три роки членства в СОТ : тенденції зовнішньої торгівлі України у посткризовий період : аналіт. доповідь [Текст] / І. В. Клименко, О. А. Федірко, І. В. Ус ; Нац. ін-т стратег. дослідж. – К. : НІСД, 2011. – 72 с.

8. Аналіз соціально-економічних наслідків членства України в СОТ після трьох років членства : очікування і реалії [Текст] / Ін-т екон. дослідж. та політ. консульт. – К. : ІЕДПК, 2011. – 58 с.

9. Членство України у СОТ : нові можливості та виклики для бізнес-асоціацій [Текст] / За заг. ред. Д. В. Ляпіна ; Д. В. Ляпін, В. М. Мовчан ; Ін-т власн. та своб. – К. : Ін-т власн. та своб. ; LAT&K, 2010. – 104 с.

10. Сколотняний Ю. Валерій П'ятиницький: «СОТ загине, якщо буде накладене вето на зміни» [Текст] / Ю. Сколотняний // Дзеркало тижня. – 07.03.2013. – № 9. – С. 7.

11. Дрозач О. Членство упущених возможностей [Текст] / О. Дрозач. – Експерт. – 10.06.2013. – № 22. – С. 26.

12. Гончарук А. Право на захист (але без шкоди для економіки) [Текст] / А. Гончарук // Дзеркало тижня. – 13.07.2013. – № 26. – С. 6.

13. Козьяков С. Навіщо слону граблі в посудній кранниці? [Текст] / С. Козьяков // Дзеркало тижня. – 27.04.2013. – № 16. – С. 10.

14. Козьяков С. Зовнішньоторговельні граблі і снігова куля [Текст] / С. Козьяков // Дзеркало тижня. – 13.07.2013. – № 26. – С. 6.

15. Ничай Н. СОТ по-українськи: чи скористається Україна можливостями захисту торговельних інтересів через механізми Світової організації торгівлі? [Текст] / Н. Ничай // Дзеркало тижня. – 23.11.2013. – № 43. – 44. – С. 6.

16. Звіт Робочої групи з питань вступу України до Світової організації торгівлі. WT/ACC/UKR152. – 25.01.2008 (08-0399). – С. 374 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=32172>

17. Інтернет-сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

18. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

19. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

20. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

21. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

22. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

23. База даних ООН з міжнародної статистики торгівлі товарами International trade statistics yearbook 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

24. Матюшенко І. Ю. Стимулювання технологічного розвитку України в державних програмах економічного розвитку в 2013 – 2014 рр. [Текст] / І. Ю. Матюшенко // Бизнес Информ. – 2013. – № 4. – С. 29 – 37.

25. Івченко Р. Рік наступний для промисловості [Текст] / Р. Івченко // Дзеркало тижня. – 2013. – № 49. – С. 7.

REFERENCES

Analiz sotsialno-ekonomichnykh naslidkiv chlenstva Ukrainy v SOT pislia tryokh rokiv chlenstva : ochikuvannia i realii [Analysis of the socio-economic impact of WTO membership for Ukraine after three years of membership: Expectations and realities]. Kyiv: IEDPK, 2011.

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2007” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2007]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2008” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2008]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2009” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2009]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2010” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2010]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2011” [Database UN

International trade statistics International trade statistics yearbook 2011]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

“Baza danykh OON z mizhnarodnoi statystyky torhivli tovaramy International trade statistics yearbook 2012” [Database UN International trade statistics International trade statistics yearbook 2012]. <http://comtrade.un.org/pb/first.aspx>

Chlenstvo Ukrainy u SOT : novi mozhlyvosti ta vykylyky dlia biznes-asotsiatsii [Ukraine's membership in the WTO: opportunities and challenges for business associations]. Kyiv: Instytut vlasnosti i svobody; LAT&K, 2010.

Drozach, O. “Chlenstvo upushchennykh vozmozhnostey” [Membership of missed opportunities]. *Ekspert*, no. 22 (2013): 26-.

Honcharuk, A. “Pravo na zakhyst (ale bez shkody dlia ekonomiky)” [The right to defense (but without prejudice to the economy)]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 26 (2013): 6-.

Internet-sait Derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>

Ivchenko, R. “Rik nastupnyi dlia promyslovosti” [Next year for the industry]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 49 (2013): 7-.

Koziakov, S. “Navishcho slonu hrabli v posudnii kramnyi?” [Why elephant rake in a crockery shop?]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 16 (2013): 10-.

Koziakov, S. “Zovnishnyotorhovelni hrabli i snihova kulia” [Foreign trade rakes and snowball]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 26 (2013): 6.

Kyzym, M. O. *Promyslova polityka ta klasteryzatsiia ekonomiky Ukrainy* [Industrial policy and clustering of Ukraine's economy]. Kharkiv: INZhEK, 2011.

Matiushenko, I. Yu. “Stymulivannia tekhnolohichnoho rozvytku Ukrainy v derzhavnykh prohramakh ekonomichnoho rozvytku v 2013 – 2014 rr.” [Promote technological development in Ukraine government programs for economic development in 2013 – 2014.]. *Biznes Inform*, no. 4 (2013): 29-37.

Nychai, N. “SOT po-ukrainsky: chy skorystaietsia Ukraina mozhlyvostiamy zakhystu torhovelynykh interesiv cherez mekhanizmy Svitovoi orhanizatsii torhivli?” [WTO in Ukrainian: Ukraine will take advantage of opportunities or protect trade interests through the mechanisms of the WTO?]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 43-44 (2013): 6.

Rynky realnogo sektora ekonomiky Ukrainy v instytutsionalnomu seredovyschi SOT : kon'iunktura ta intehtatsiia [Markets to the real economy in Ukraine's institutional WTO situation and integration]. Kyiv, 2012.

Sidenko, V. R. *Globalizatsiia i ekonomicheskoe razvitie* [Globalization and economic development]. Kyiv: Feniks, 2008.

Sotsialno-ekonomichni stan Ukrainy: naslidky dlia narodu ta derzhavy [The socio-economic situation in Ukraine: Implications for the Nation and the State]. Kyiv: NVTs NBUV, 2009.

Salikhova, O. B. *Vysokotekhnolohichni vyrobnytstva: vid metodologii otsinky do pidnesennia v Ukraini* [High-tech manufacturing: from methodology to assess the rise in Ukraine]. Kyiv, 2012.

Skolotniani, Yu. “Valerii P'iatnytskiy: «SOT zahyne, iakshcho bude nakladene veto na zminy»” [Valery Pyatnitskii: “The WTO will die if it is vetoed the changes”]. *Dzerkalo tyzhnia*, no. 9 (2013): 7-.

Tekhnolohichni imperatyv stratehii sotsialno-ekonomichnoho rozvytku Ukrainy [The technological imperative of socio-economic development of Ukraine]. Kyiv, 2011.

Klymenko, V. I., Fedirko, O. A., and Us, I. V. *Try roky chlenstva v SOT : tendentsii zovnishnyoi torhivli Ukrainy u postkryzovyi period* [Three years of WTO membership, in Ukraine's foreign trade trends in the post-crisis period]. Kyiv: NISD, 2011.

“Zvit Robochoi hrupy z pytan vstupu Ukrainy do Svitovoi orhanizatsii torhivli” [Report of the Working Party on the Accession of Ukraine to the World Trade Organization]. <http://www.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=32172>