

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ  
МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ НА ЗОВНІШНІХ ТА  
ВНУТРІШНІХ РИНКАХ**

*У статті проаналізовано конкурентоспроможність українських машинобудівних підприємств з ринкових позицій. Показано, що в переважній більшості українські машинобудівні підприємства мають низьку конкурентоспроможність як на внутрішніх, так і зовнішніх ринках. Ключові слова. конкуренція, конкурентоспроможність, машинобудівний комплекс*

*В статье проанализирована конкурентоспособность украинских машиностроительных предприятий из рыночных позиций. Показано, что в подавляющем большинстве украинские машиностроительные предприятия имеют низкую конкурентоспособность как на внутренних, так и внешних рынках. Ключевые слова. конкуренция, конкурентоспособность, машиностроительный комплекс.*

*The competitiveness of Ukrainian machine-building enterprises is analyzed from market positions in the article. It is shown that overwhelming majority of Ukrainian machine-building enterprises have a low competitiveness both on internal and external markets. Keywords. Competition, competitiveness, machine-building complex*

**Вступ та постановка проблеми.** Останнім часом в фахових колах та державних інституціях все більше акцентується на необхідності побудови конкурентоспроможної національної економіки на інноваційній основі. Машинобудівний комплекс є ядром національної економіки, своєрідним фундаментом, без якого неможливо побудувати по-справжньому конкурентоспроможну економіку. Від конкурентоспроможності машинобудівних підприємств в основному залежить місце країни у міжнародному розподілі праці та глобальному конкурентному середовищі.

Основою конкурентоспроможності будь-якого машинобудівного підприємства є високий рівень технологічної та конструкторської новизни пропонованої продукції, причому параметри вищезначеної новизни мають тісно корелювати з очікуваннями та потребами споживачів, для яких продукція машинобудування перетворюється в основні фонди, які забезпечують в свою чергу ефективну господарську діяльність підприємств-покупців машинобудівної продукції.

Серед українських економістів, які досліджували і досліджують дану проблему, варто відзначити, перш за все, таких учених, як Баргашевська Ю.М. [1], Кім В.В. [4], Літвінов Є.І. [6], Малащук Д.В. [7-8], Сопільник Л.І. [14], Колодійчук А.В. [14] та ін.

Незважаючи на велику кількість робіт, як зарубіжних, так і вітчизняних вчених, присвячених проблематиці конкурентоспроможності

підприємств машинобудування, вони присвячені більше теоретичним проблемам забезпечення конкурентоспроможності. Питання, наскільки конкурентоспроможні українські підприємства на внутрішніх та зовнішніх ринках є відносно малодослідженим.

Тому **метою** статті є з'ясувати конкурентоспроможність українських підприємств машинобудівного комплексу з ринкових позицій на українських та зарубіжних ринках машинобудівної продукції.

**Аналіз останніх публікацій.** На сьогоднішній день машинобудування розглядається як найбільший комплекс, від діяльності якого залежить конкурентоспроможність товарів і послуг як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Практично в усіх країнах з розвинутою ринковою економікою машинобудуванню приділяється особлива увага, адже саме дана галузь створює технологічний базис національної економіки. Від конкурентоспроможності машинобудівних підприємств залежить ступінь технологічної незалежності національної економіки та її загальна конкурентоспроможність у світовому розрізі. Адже у випадку імпорту технологій існує ситуація перманентного технологічного відставання країни, так як відомим фактом є те, що ТНК та інші суб'єкти, які володіють технологіями, експортують до інших країн їх застарілі варіанти [2, 3]. Це робить неможливим конкуренцію національних виробників у сфері «технологічної» конкуренції.

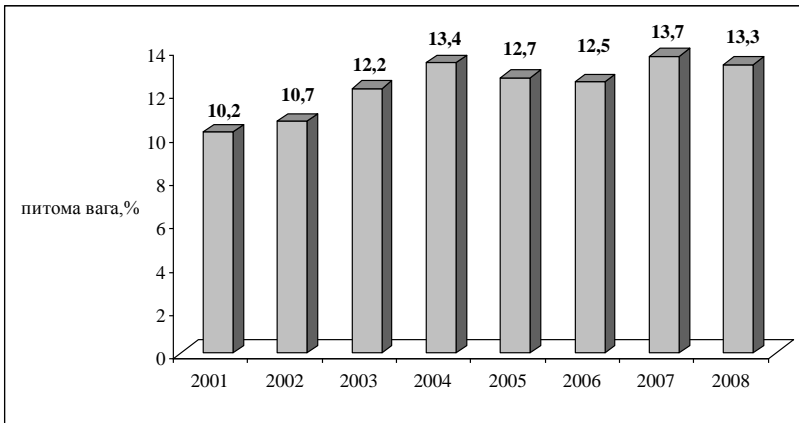
Розуміння ключової ролі даної галузі знаходить вираження і на державному рівні в Україні, свідченням чого є нормативно-правові акти, які стосуються регулювання даної галузі. Зокрема слід виділити Державну програму розвитку машинобудування на 2006-2011 рр., яка передбачає за зазначений період інвестиції у галузь в обсязі 6,19 млрд. дол., зокрема 416 млн. дол. державних інвестицій, із яких 372 млн. дол. становитимуть довгострокові кредити [12]. Для України машинобудування є особливо важливим, так як в умовах переважання сировинноорієнтованого експорту, більшість фахівців сходиться на тому, що саме машинобудівний комплекс дозволить Україні зайняти гідне місце в світовій економічній системі зразка XXI-го століття [1, 6, 8].

В Україні, як зазначається в Державній програмі розвитку машинобудування на 2006–2011 роки, до галузі машинобудування належать 365 промислових підприємств та 57 науково-дослідних організацій, із загальною кількістю працюючих понад 233 тис. чоловік [12]. Фахівці наводять дещо інші цифри. У колективній монографії «Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи» за редакцією Б.Данилишина вказується, що машинобудівний комплекс України об'єднує 11267 підприємств, з яких 146 - великих, 1834 - середніх та 9287 - малих з виробництва різноманітних машин і устаткування, приладів і апаратури, тощо. У машинобудуванні зосереджено понад 15% вартості основних засобів і майже 6% оборотних активів вітчизняної промисловості та понад 22% кількості найманих працівників [10]. Не заглиблюючись у дискусію відносно

дійсного масштабу машинобудівного комплексу України, зазначимо, що він є, без сумніву, помітним сектором національної економіки, який створює технологічну базу для розвитку та функціонування інших галузей.

**Постановка задачі.** Ринок є головним тестувальником конкурентоспроможності підприємства. Виходячи з цього нами поставлена задача оцінити конкурентоспроможність українських машинобудівних підприємств, виходячи з ринкових позицій: динаміки та структури експорту, динаміки обсягів реалізації продукції на внутрішньому ринку та співвідношення її обсягу з імпортом.

**Виклад основного матеріалу.** Одразу зауважимо, що частка машинобудування в структурі промисловості України є невеликою, для країни, яка вважається індустріально розвинутою державою. В цілому питома вага машинобудівного комплексу у промисловій продукції є меншою 15% і тенденція до її збільшення є незначною та нестійкою (рис. 1).



**Рис.1** Питома вага машинобудування в промисловій продукції

Джерело: розраховано та побудовано автором згідно [16]

З даних, наведених на рис. 1, випливає, що в період з 2004 до 2006 року спостерігалось зменшення питомої ваги машинобудівного комплексу у промисловому виробництві України. Підвищення даного показника у 2007 році виявилось короткостроковою тенденцією, так як у 2008 році питома вага продукції машинобудування у загальному обсягу промислової продукції знову зменшилася.

Якщо у 1991 р. частка машинобудування в структурі промислового комплексу складала понад 30% [5, с. 132], то в 2008 р. вона складала лише 13,3% [16, с. 110].

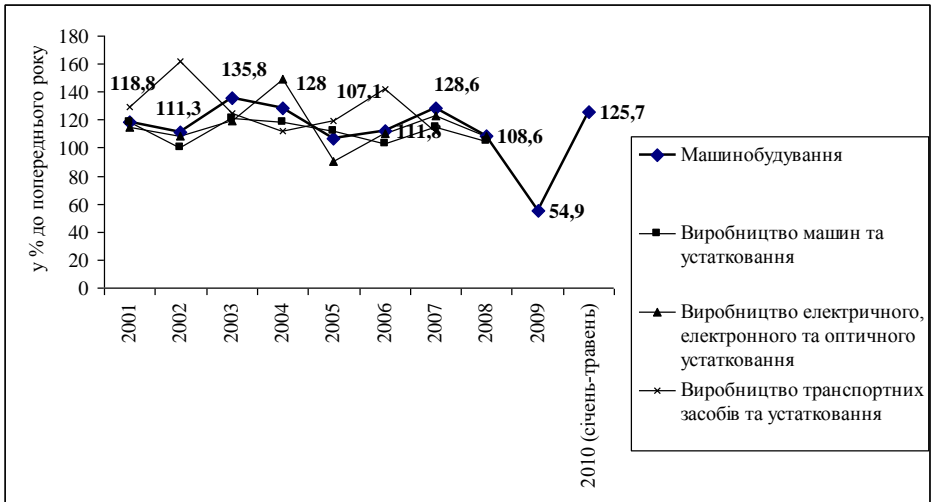
При цьому потрібно зауважити, що в економічно розвинутих країнах питома вага машинобудування у продукції промисловості коливається в межах від 30 до 50% у загальному обсязі промисловості. Наприклад, в

Німеччині цей показник складає 53,6%, в Японії - 51,5%, Англії -39,6%, Італії - 36,4%, Китаї - 35,4%. Тільки такий рівень розвитку машинобудування забезпечує технічне переоснащення усієї промисловості кожні 7 - 10 років [1, с.21]. Для України даний показник більше ніж у 2 рази нижче, що справедливо вважається фахівцями однією з основних причин технологічного відставання українських промислових підприємств від підприємств-конкурентів розвинутих країн [7].

Галузь машинобудування в Україні представлена металургійним, гірничошахтним, підйомно-транспортним, енергетичним, судно-, авіа-, і автомобілебудуванням, виробництвом машин і механізмів для хімічної і нафтохімічної, легкої та харчової промисловості, сільськогосподарським, будівельно-дорожнім машинобудуванням та виробництвом машин для комунального господарства, виробництвом верстатів і інструментів та машин і обладнання для збройних сил [5, с. 133].

Якщо виходити з наявних статистичних даних, то протягом тривалого періоду розвиток машинобудівного комплексу України характеризувався позитивною динамікою (рис.2). Дані представлені на рис.2 вказують на наявність достатньо тривалої тенденції до збільшення виробництва продукції вітчизняними підприємствами машинобудування. Обсяги виробництва продукції машинобудівного комплексу зростали до 2008 року включно як у цілому по машинобудуванню, так і по основним підгалузям. Лише у 2009 році зафіксовано суттєвий спад виробництва продукції машинобудівних підприємств.

На підприємствах машинобудування індекс виробництва за 2009 р. становив 54,9%, у тому числі на підприємствах із випуску електричних машин та устаткування – 75,8%, побутових приладів – 69,6%, контрольно-вимірювальних приладів – 52,8%, машин та устаткування для добувної промисловості й будівництва, для сільського і лісового господарства, для металургії – відповідно 52,1%, 55,1%, 48,7%, залізничного рухомого складу – 47,7%, автомобільного транспорту – 19,1% [15, с.7].



**Рис.2 Динаміка виробництва продукції підприємств машинобудування в Україні за 2001-2009 рр.**

Джерело: [9], [11], [16, с.113]

Внаслідок зменшення попиту на продукцію на зовнішніх ринках та через відсутність замовлень на внутрішньому ринку, більшість підприємств машинобудування з листопада місяця 2009 року перейшли на не повний робочий тиждень. У першу чергу це стосується автомобілебудівної промисловості та важкого і транспортного машинобудування, де спостерігається найбільший спад виробництва у I-му півріччі 2009 року: 82 % та 55% відповідно. На підприємствах автомобілебудівної галузі обсяг виробництва товарної продукції за I півріччя 2009 року склав 2738,5 млн. грн., що становить 17,9 % до відповідного періоду минулого року. Реалізовано продукції на 3393 млн. грн., в т.ч. на експорт – 1056,0 млн. грн., що складає 30,8% від реалізованої продукції. Обсяги виробництва автомобільної техніки за I півріччя 2009 року скоротилися у 5,6 разів. Зокрема, в порівнянні з I півріччям 2008 року, виробництво легкових автомобілів скоротилося на 83,8%, вантажних автомобілів – на 95,5%, автобусів – на 83,1% [15]. Проте уже в 2010 році в 1 кварталі машинобудівна галузь продемонструвала суттєве зростання виробництва (індекс 125% в порівнянні з 1 кв. 2009 року) [11]. Спад 2009 року не пов'язаний з втратою конкурентоспроможності українських машинобудівних підприємств, дана ситуація пояснюється труднощами суб'єктів господарювання та зменшення ними інвестицій в основний капітал. З іншого боку, ті машинобудівні підприємства, які виробляли продукцію, призначену для споживчого ринку, зіштовхнулися з падінням попиту внаслідок суттєвого зростання споживчого кредитування населення.

Відмежовуючись від кризових явищ 2009-2010 років, проаналізуємо, наскільки машинобудівний комплекс є конкурентоспроможний на внутрішньому та зовнішньому ринках. Для цього розрахуємо співвідношення між експортом та імпортом по продукції машинобудування та оцінимо динаміку індексів виробництва продукції машинобудування, її експорту та імпорту (табл.1).

*Таблиця 1*

**Динаміка виробництва, експорту та імпорту продукції машинобудування у 2007-2010 роках**

Показник	2006	2007	2008	2009	2010 (січень-травень)
Індекс виробництво продукції машинобудування, % до попереднього року	111,8	128,6	108,6	54,9	н/д
Індекс обсягу експорту продукції машинобудування, у % до попереднього року	х	152,54	128,49	63,2	н/д
Індекс обсягу імпорту продукції машинобудування, у % до попереднього року	х	144,36	134,81	44,1	н/д
Співвідношення експорт/імпорт, безрозм.од.	0,41	0,43	0,41	0,76	0,79

Джерело: Власні розрахунки згідно [17]

З даних, представлених в табл. 1 видно, що динаміка імпорту продукції машинобудування у всі роки перевищувала динаміку її виробництва українськими машинобудівними підприємствами, а в 2008 році динаміка імпорту машинобудівної продукції перевищувала й динаміку експорту. Таким чином, можна констатувати, що український машинобудівний комплекс поступово втрачає внутрішній ринок. Причому значне зниження імпорту продукції машинобудування у 2009 році не призвело до її заміщення вітчизняною продукцією, так як загальні обсяги її виробництва в Україні також суттєво знизилися (майже в два рази).

Щодо відношення експорту до імпорту, то воно у до кризовий період було відносно стабільне 40%. Це вказує на невисоку конкурентоспроможність більшості продукції машинобудівного комплексу України на зовнішніх ринках. Підвищення означеного показника у 2009 році до 79% зумовлено зменшенням імпорту, через обмежену платоспроможність підприємств та населення у 2009 році та зменшенням банківського кредитування.

Розглянемо співвідношення експорту до імпорту за товарними групами продукції машинобудування, відносно яких є доступні статистичні дані (табл. 2).

Таблиця 2

**Співвідношення експорту до імпорту за товарними групами продукції машинобудування у %**

Товарна група	2006	2007	2008	2009	2010 Січень- травень
1	2	3	4	5	6
XVI. Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення і звуку	42,30	47,06	47,39	80,14	78,04
XVI. Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення і звуку	39,52	36,80	36,54	70,60	80,31
84 котли, машини, апарати і механічні пристрої	47,69	71,43	74,66	96,45	74,95
85 електричні машини і устаткування	40,43	40,25	35,74	73,78	93,06
XVII. Транспортні засоби та шляхове обладнання	581,58	551,30	419,44	838,46	913,88
86 залізничні або трамвайні локомотиви, шляхове обладнання	11,99	12,85	10,94	19,43	16,62
87 наземні транспортні засоби, крім залізничних	484,34	291,22	499,39	369,90	352,33
88 аеронавігаційні або космічні апарати	1175,58	850,43	458,49	439,21	584,59

## Продовження таблиці 2

1	2	3	4	5	6
89 плавучі засоби морські або річкові	21,88	20,19	19,85	41,55	30,94
XVIII. Прилади і апарати оптичні, для фотографування або кінематографії; апарати медико-хірургічні; годинники; музичні інструменти	22,40	20,55	20,47	42,54	31,68
90 прилади і апарати	3,40	8,51	4,82	9,78	7,89

Джерело: Власні розрахунки згідно [17]

З даної таблиці видно, що експортноорієнтованою є лише аерокосмічна галузь та виробництво наземних транспортних засобів, крім залізничних. По решті товарних групах спостерігається імпортозалежність. Це вказує на низьку конкурентоспроможність машинобудівних підприємств України, як на зовнішніх, так і внутрішніх ринках. У цілому машинобудування займає меншу частку в експорті, ніж продукція машинобудування в імпорті (табл. 3).

Таблиця 3

**Питома вага продукції машинобудування в експорті та імпорті в Україну за 2000-2009 рр.**

Показник	2000	2002	2004	2006	2007	2009
1	2	3	4	5	6	7
<b>Питома вага експорту машинобудівної продукції у загальному обсязі експорту товарів, %</b>	<b>14,1</b>	<b>14,7</b>	<b>17,3</b>	<b>14,5</b>	<b>17,2</b>	<b>17,3</b>
У тому числі:						
- механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини	10,4	9,8	9,3	8,7	10,1	12,6

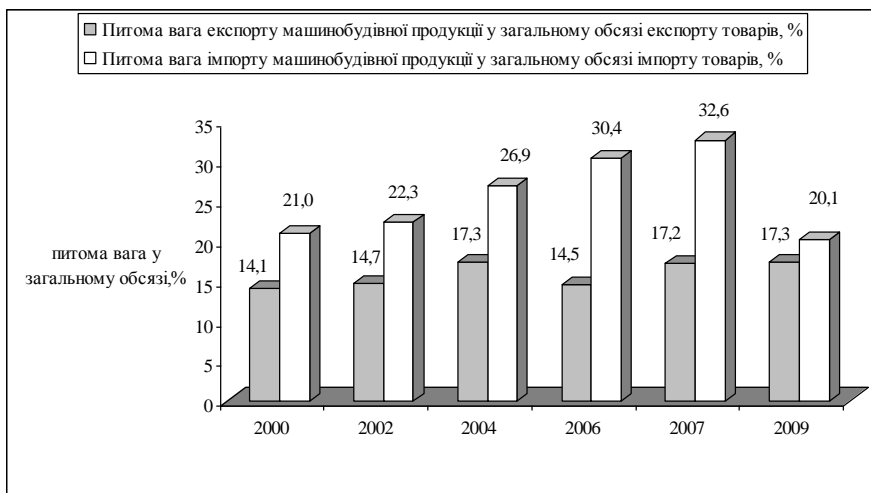


продовження табл. 3

1	2	3	4	5	6	7
- транспортні засоби та шляхове обладнання	3,3	3,8	6,2	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
<b>Питома вага імпорту машинобудівної продукції у загальному обсязі імпорту товарів, %</b>	<b>21</b>	<b>22,3</b>	<b>26,9</b>	<b>30,4</b>	<b>32,6</b>	<b>20,1</b>
У тому числі	:					
- механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини	14,8	14,7	16,35	17,5	17,4	13,8
- транспортні засоби та шляхове обладнання	4,7	6,0	8,6	11,4	13,5	4,8
- прилади і апарати оптичні та медико-хірургічні	1,5	1,6	1,9	1,5	1,7	1,5

Джерело: Власні розрахунки згідно [17]

З даних, наведених у табл. 3 можна зробити висновок щодо наявності негативної тенденції відносно зростання розриву між експортом та імпортом машинобудівної продукції, який зріс з 7% у 2000-му році до 15,4% у 2008-му, тобто більше ніж удвічі (рис.3).



**Рис.3 Динаміка питомої ваги експорту та імпорту продукції машинобудування в Україні**

Джерело: побудовано автором згідно таблиці 3

У імпорті продукції машинобудування найбільшу питому вагу мають транспортні засоби (крім залізничних), частка яких становить 93% від загальної кількості імпортованого транспорту.

Найбільшу питому вагу в експорті займають механічне обладнання, машини та механізми, електрообладнання. У структурі експорту залізничного транспорту основну частину займає транспортне обладнання (60%).

З механічного обладнання найбільшим попитом користуються котли, машини і механічні пристрої, частка яких в експорті–імпорті машинобудівної продукції складає 50 і 71% відповідно від загального обсягу товарообороту.

Цікаві цифри наводить сайт <http://ukrexport.gov.ua> відносно сільськогосподарського машинобудування. У січні–квітні 2009 році вироблено: тракторів для сільського та лісового господарства 42 штуки, але імпортовано за даний період 5663 шт. (за такий же період 2008 року 11099 шт.) [9]. Таким чином власне виробництво становило всього 0.74% від потенційного споживання тракторів. Вищенаведені цифри вказують, що, хоча падіння попиту в 2009 році відчули всі машинобудівники, проте імпорт, продукції машинобудування (в даному випадку сільгосптехніки), хоч і зменшився, проте за деякими позиціями в сотні разів переважає власне виробництво.

На низьку конкурентоспроможність машинобудівного комплексу України вказує і географічна структура експорту (таблиця 4).

Таблиця 4

**Структура експорту продукції машинобудування, %**

Країна	січень- лютий 2009 року	січень- лютий 2010 року	Зміна +/-
86 група "Залізничні або трамвайні локомотиви, засоби пересування по залізниці або аналогічних коліях та їх частини; шляхове обладнання та пристрої для залізничної та трамвайної мережі та їх частини; механічне (у тому числі електромеханічне) обладнання на сигналі"			
Всього	100	100	-
<b>I. Країни СНД</b>	<b>83,</b>	<b>96,5</b>	<b>13,5</b>
Білорусь	15,3	5,8	-9,5
Казахстан	16,3	17,3	1,0
Російська Федерація	48,0	73,2	24,3
<b>II. Інші країни світу</b>	<b>17,0</b>	<b>3,5</b>	<b>-13,5</b>
Європа	12,2	2,9	-9,3
Азія	0,3	0,5	0,2
Америка	2,9	0,0	-2,9
87 група "Автомобілі, тягачі, велосипеди та інші наземні транспортні засоби, їх частини та пристрої"			
Всього	100	100	-
<b>I. Країни СНД</b>	<b>90,5</b>	<b>64,3</b>	<b>-26,2</b>
Білорусь	10,2	15,1	4,9
Вірменія	0,3	0,7	0,4
Російська Федерація	74,6	42,4	-32,2
<b>II. Інші країни світу</b>	<b>9,5</b>	<b>35,7</b>	<b>26,2</b>
Європа	5,0	6,9	1,9
Азія	1,5	2,6	1,1
Африка	2,6	24,9	22,3
Америка	0,4	1,4	1,0

Джерело: власні розрахунки згідно [11]

Незважаючи на те, що українська продукція машинобудування експортується до 77 країн світу, структура зовнішньої торгівлі України не відповідає сучасним тенденціям на світовому ринку і характеризується низьким якісним рівнем багатьох традиційних і потенційних експортних товарів.

Як бачимо з табл. 4, продукція українських машинобудівних підприємств є конкурентоспроможною лише на ринках СНД, зокрема, Росії. Питома вага експорту в інші країни є незначною.

На жаль, доводиться констатувати, що, незважаючи на окремі значні успіхи в таких галузях, як авіакосмічна, виробництво енергетичного устаткування, важке і транспортне машинобудування та деяких інших, стан машинобудівного комплексу у цілому не відповідає сучасним вимогам як вітчизняної економіки, так і світової. Насамперед, в Україні відсутній ряд високотехнологічних галузей, що визначають експортні позиції машинобудування: IT-індустрія, виробництво складної медичної техніки, багатьох приладів для наукових досліджень і сучасних легкових автомобілів. За якістю та технологічними рішеннями виробу радіоелектроніки, побутові прилади, сільськогосподарські та шляхобудівні машини, а також ціла низка інших товарів значно програють зарубіжним аналогам. У цій галузі у широких масштабах продовжують використовуватися характерні для радянської економіки затратні технології, що веде до зростання ресурсомісткості її продукції та перешкоджає скороченню затрат виробництва та випуску інноваційної продукції в інших галузях економіки.

#### **Висновки та перспективи подальшого розвитку.**

Проведений у роботі аналіз конкурентоспроможності українських машинобудівних підприємств дозволяє зробити висновок про концентрацію зусиль більшості підприємств машинобудівного комплексу на забезпечення цінової конкурентоспроможності (конкурентоспроможності в сфері «слабої конкуренції»). Проте висока частка збиткових підприємств вказує на те, що більше 36% таких підприємств є не конкурентоспроможними і в ціновій сфері, так як не можуть забезпечити беззбитковість функціонування при існуючому ринковому рівні цін. Незважаючи на те, що українська продукція машинобудування експортується до 77 країн світу, структура зовнішньої торгівлі машинобудівною продукцією України не відповідає сучасним тенденціям на світовому ринку і характеризується низьким якісним рівнем багатьох традиційних і потенційних експортних товарів. Експорт продукції здійснюється в основному до країн, ринки яких характеризуються більшою орієнтованістю на ціну а не на якість, зокрема Росію, країни СНД. У той же час слід відзначити наявність тенденції до втрати українськими машинобудівними підприємствами внутрішнього ринку, на якому постійно зростає питома вага імпорту. У ході дослідження конкурентоспроможності окремих підгалузей, які експортують продукцію і на ринки інших країн, крім СНД: аерокосмічна галузь, суднобудування та ін., обґрунтовано що конкурентоспроможність відповідних підприємств забезпечується інноваціями, здійсненими у минулому, тому підтримка конкурентоспроможності у майбутньому без активізації інноваційної діяльності є проблематичною.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Барташевська Ю.М. Розвиток машинобудування України: стан, проблеми, перспективи / Ю.М. Барташевська // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. - №1. – С.19-25.
2. Иванова Н. Инновационная сфера: Итоги столетия / Н. Иванова // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. - №8. – С. 22 - 34.
3. Иноземцев В. Л. Технологический прогресс и социальная поляризация в XXI столетии / В. Л. Иноземцев // Политические исследования. – 2000. - №6. – С. 28 - 29.
4. Кім В.В. Деякі аспекти проблем тракторо- та сільгоспмашинобудування України / В.В. Кім // Пропозиція. – 2004. – №8, 9. – С. 92–94.
5. Лишиленко В.І. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч. посібник / В.І. Лишиленко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 325 с.
6. Літвінов Є.І. Здобуття конкурентних переваг у глобальній економіці // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2008. - №4. – С.120-128.
7. Малашук Д.В. Конкурентоспроможність машинобудівного комплексу України в умовах глобалізації світових ринків: Автореф. дис.на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.05.01 „Світове господарство і міжнародні економічні відносини” / Д.В. Малашук; Укр. акад. зовніш. торгівлі. — К., 2005. — 24 с.
8. Малашук Д. В. Україна на світовому ринку машинобудівної продукції / Д. В. Малашук. - // Зовнішня торгівля: право та економіка. - 2007. - № 1-2.
9. Машинобудівний комплекс (січень-квітень 2009 р.) – режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/1726.html>
10. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України / Б.М. Данилишин (ред.). — Ніжин : Аспект-Поліграф, 2007. — 307с.
11. Машинобудування України (січень-березень 2010 р.) – режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/4181.html>
12. Постанова КМ України від 18.04.2006 р. № 516: Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=516-2006-%EF>
13. Романко О.П. Чинники формування конкурентоспроможності машинобудівного підприємства // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – №3. – С. 113–125.
14. Сопільник Л.І., Колодійчук А.В. Управління конкурентоспроможністю машинобудівних підприємств на сучасному етапі розвитку економіки України. //Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.10 – С.222-227.
15. Соціально-економічне становище України (2009 рік) – Державний комітет статистики України. – 2010. – 29 с.) [http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/makro\\_pokazniki/ukr/3125.html](http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/makro_pokazniki/ukr/3125.html)
16. Статистичний щорічник України за 2008 рік / Ред. Осауленко О.Г. – К.:ДП Інформаційно-аналітичний центр, 2009. - 554 с.
17. Товарна структура зовнішньої торгівлі України – режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/> [Заголовок з екрану]