Ольга Миколаївна СЕРІКОВА

кандидат економічних наук, доцент,
доцент,

кафедра обліку і оподаткування,
Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля
E-mail: olga.sm.mymail@gmail.com

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС
ДЛЯ МАШИНОБУДУВАННЯ**

Серікова, О. М. Соціально-економічні наслідки Угоди про асоціацію між Україною та ЄС для машинобудування [Текст] / Ольга Миколаївна Серікова // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: О. В. Ярошук (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2017. – Том 27. – № 4. – С. 91-99. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Стаття присвячена висвітленню результатів дослідження соціально-економічних наслідків підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, для машинобудування. Наведено як ризики, так і можливості для вітчизняного машинобудування. Проаналізовано перші наслідки для машинобудування на основі тенденцій за такими показниками, як: товарна структура експорту та імпорту; середньооблікова кількість працівників, використання фонду робочого часу, середньомісячна номінальна заробітна плата, рівень вимушеної неповної зайнятості, рівень рентабельності та інноваційна активність. Наведено тенденції використання трудового потенціалу в промисловості та машинобудуванні. Доведено важливість розвитку машинобудування в системі розвитку національної економіки. Опрацьовано досвід, який може бути корисним для збільшення обсягів експорту продукції машинобудування, а також чинники, які слід враховувати при формуванні політики розвитку вітчизняної промисловості та машинобудування зокрема.

Ключові слова: машинобудування; Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом; експорт; імпорт; праця; трудовий потенціал; рентабельність; інноваційна активність.

Olha Mykolayivna SERIKOVA

PhD in Economics,
Associate Professor,
Department of Accounting and Taxation,
East-Ukrainian National University named after Volodymyr Dahl
E-mail: olga.sm.mymail@gmail.com

**SOCIAL AND ECONOMIC CONSEQUENCES OF THE ASSOCIATION AGREEMENT BETWEEN
UKRAINE AND THE EU FOR MACHINE BUILDING**

Abstract

The article is devoted to the study of the social and economic consequences of signing the Association Agreement for machine building between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand. The risks and opportunities for domestic engineering are presented. The first consequences for the machine building on the basis of trends according to the following indicators are analysed. Among them we can distinguish commodity structure of export and import; the average number of employees, the use of the working time fund, the average monthly nominal wage, the level of involuntary part-time employment, the level of profitability and innovative activity. The tendencies of use of labour potential in industry and machine-building are presented. The importance of development of mechanical engineering in the system of development of the national economy is proved. It is presented the experience which can be useful for increasing the volume of exports of machine building products, as well as factors that should be taken into account when developing the policy of development of domestic industry and machine building including.

Keywords: *engineering; Association Agreement between Ukraine and the European Union; export; import; labour, labour potential; profitability; innovative activity.*

JEL classification: F10, F15, F18

Вступ

Подальший процес євроінтеграції України підвищив актуальність досліджень, спрямованих на оцінку наслідків для сфер економічної діяльності з урахуванням вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами (далі – Угода) [1], з іншої сторони. Виникає проблема формування позитивних тенденцій у структурі виробництва в секторах економіки України з урахуванням національних особливостей та зміни напрямів експорту та імпорту. Вчені стурбовані питанням: які сфери економічної діяльності є пріоритетними у своєму розвитку, які є ризики та позитивні моменти Угоди для України та які існують шляхи формування конкурентних переваг.

Однією зі сфер економічної діяльності, яка належить до топ-10 експортних сфер останньої, є машинобудування. Попри те, що у 2014 р. обсяги експорту скоротилися до 7,1 млрд \$ у зіставленні з 2012 р., коли експорт становив 13,3 млрд \$, машинобудування посідає позиції лідера, залишаючись на третьому місці після металургії та рослинництва [2; 3].

Важливість машинобудування в розвитку економіки країни обумовлюють різні аспекти. Машинобудування як сфера економічної діяльності забезпечує інші сфери засобами виробництва, предметами праці; сприяє науково-технічному прогресу, технічному переозброєнню економіки; задовольняє попит населення на побутову техніку; формує економічний та оборонний потенціал країни; надає можливість створювати робочі місця та забезпечує значну питому вагу зайнятих в окремих регіонах; є пріоритетною сферою економічної діяльності промисловості; обсяг продукції машинобудування в структурі експорту впливає і на розвиток країни. Важливість машинобудування підкреслюють дані щодо товарної структури експорту промислової продукції та машинобудування в тому числі. Подальший розвиток підприємств цієї сфери економічної діяльності може стати резервом підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки.

Проблемам євроінтеграції та можливим наслідкам присвячено чимало праць вітчизняних науковців. Сучасні тенденції зрушень у структурі виробництва і продуктивності праці в основних секторах національної економіки в умовах формування постіндустріального суспільства досліджує Ю. Біцюра [4, с. 90-97]. Розглядає економічні вигоди та історичні засади євроінтеграції Н. Резнік [5].

Оцінка наслідків євроінтеграції різними вченими є неоднозначною. Одні науковці наголошують на можливостях покращення бізнес-клімату для України. На думку І. Шовкун, асоціація з ЄС диктує необхідність відродження промисловості, проведення нової індустріалізації [6].

Інші вказують на негативні економічні наслідки для різних сфер економічної діяльності (І. Єгоров [7]). Експерти наголошують на тому, що вітчизняним виробникам буде складно знайти нішу для реалізації своїх товарів, оскільки європейські технологічні лінії є вже сформованими, а українська продукція не є конкурентоспроможною відносно європейської.

Дослідження функціонування машинобудівного комплексу України висвітлено в працях Б. Данилишина [8], І. Корнілова [9], І. Кривов'язюк [10] та ін.

Ознайомлення із зазначеними та іншими науковими працями доводить неоднозначну оцінку євроінтеграції для економіки України загалом та окремих сфер економічної діяльності зокрема. Одні фахівці схиляються до думки, що це сприятиме її перебудові з розвитком конкурентних секторів, інші наголошують на великих економічних та соціальних ризиках.

Мета статті

Метою статті стало визначення соціально-економічних наслідків євроінтеграції для машинобудування України в умовах підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (УАЕС).

Виклад основного матеріалу дослідження

Необхідність ґрунтовних досліджень, спрямованих на визначення пріоритетів удосконалення регулювання комерційної діяльності підприємств машинобудування обумовлена дією чинників як позитивного, так і негативного характеру, що супроводжують підписання Угоди. Враховуючи те, що цей документ було ратифіковано Законом № 1678-VII від 16. 09. 2014 [11], проаналізуємо перші наслідки для машинобудування на основі тенденцій за такими показниками, як: товарна структура експорту та

імпорту; середньооблікова кількість працівників, використання фонду робочого часу, середньомісячна номінальна заробітна плата, рівень вимушеної неповної зайнятості, рівень рентабельності та інноваційна активність.

Як видно з табл. 1, відбулося загальне скорочення експорту продукції машинобудування. Найбільші втрати відбулися за такими товарами, як реактори ядерні, котли, машини; засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби. Аналіз торгової діяльності машинобудування доводить зменшення експорту та збільшення імпорту.

Таблиця 1. Товарна структура експорту та імпорту машинобудування за 2014-2016 рр.

	Товарна структура експорту, млн дол. США			Товарна структура імпорту, млн дол. США		
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	5657,2	3940,9	3637,9	8720,8	6273,4	7889,4
реактори ядерні, котли, машини	2977,1	1961,6	1561,3	4914,2	3578,2	4686,1
електричні машини	2680,1	1979,2	2076,7	3806,6	2695,2	3203,2
Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	1472,1	679,2	555,7	2648,2	1743,6	2959,5
залізничні локомотиви	839,4	210,8	237,8	123,7	37,2	81,9
засоби наземного транспорту, крім залізничного	293,1	175,6	132,5	2451	1619,9	2814
літальні апарати	246,3	190,6	78,9	49,2	54,9	50,5
судна	93,4	102,1	106,5	24,3	31,7	13,1

**За даними [12].*

На такі тенденції вплинула зміна траєкторії експорту та імпорту. Раніше найбільші обсяги експорту були спрямовані до Росії. Втрата останніх, навіть при збереженні деяких економічних зв'язків з країнами пострадянського простору, не дає можливості вирішити це питання. За даними сайту <http://news.finance.ua>, асоціація з ЄС знижує виробництво української промисловості на 20 %, машинобудування на 17 % [3]. У табл. 2 наведено найбільших споживачів товарної продукції машинобудування в роки до конфлікту на Сході України.

Таблиця 2. Найбільші покупці машинобудівельної продукції України у 2012-2014 рр., млрд дол.

Країна	2012 р.	2013 р.	%	2014 р.	%
РФ	6909,8	5491	-20,5	3337,6	-39,2
Угорщина	684,2	533,3	-22,1	602,1	12,9
Німеччина	560,4	445,3	-20,5	483,9	8,7
Польща	271,1	356,7	31,6	402,2	12,8
Казахстан	1123,6	676,9	-39,8	336,9	-50,2
Білорусь	533,2	311,1	-41,7	198,0	-36,4
Китай	86,6	287,9	235,5	177,2	-38,5
Чехія	92,5	131,1	41,7	159,0	21,3
Індія	186,1	150,8	-19,0	114,7	-23,9
Іран	252,3	170,8	-32,3	106,4	-37,7
Словаччина	79,4	90,9	14,5	100,4	10,5
Узбекистан	187,3	92,9	-50,4	95,2	2,5
Єгипет	60,2	44,7	-25,8	83,4	86,6
Туркменістан	132,7	134,9	1,7	80,2	-40,6

**За даними [2].*

Як видно з табл. 2, знизився експорт у пострадянські країни, а європейським ринком їх замінити не вдалося. Водночас слід зазначити, що в Україні існували економічні стосунки з деякими країнами Європи. І наразі відбуваються позитивні зрушення у вигляді незначних замовлень на продукцію машинобудування. Але для об'єктивного аналізу слід навести висловлювання д. е. н. І. Єгорова. Він звертає увагу на те, «...що матеріали та комплектуючі українські компанії купують у європейських країн. Це призводить до того, що основний прибуток надходить до країн ЄС. Не покривають втрати виробництва автотранспортних засобів і ремонт військової техніки та виробництво стрілкової зброї» [7,

с. 88].

Не вирішує питання розвитку вітчизняного машинобудування і відкриття українських кордонів для європейських автомобілів, що, на перший погляд, викликає ажітаж з боку українських споживачів, але зменшує попит на вітчизняні автомобілі.

Серед стримувальних чинників експорту є низька конкурентоспроможність вітчизняної продукції на світовому ринку. Д. Малашук пояснює це тим, що історично продукція машинобудування експортувалась у країни невисокого індустріального розвитку – Росію, Білорусь, Туркменістан, Казахстан, Узбекистан, Угорщину, Польщу, Чехію, Туреччину, Індію, Китай, Лівію [13, с. 29].

Багато говориться в науковій літературі про зношеність основних засобів, відсоток у промисловості у 2015 р. становив 76,9 %. У виробництві машин і устаткування ступінь зношення підвищився до 57,1 % у 2015 р., у виробництві автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів до 94 % [14, с. 71].

Незадовільним залишається рівень рентабельності на підприємствах промисловості та машинобудування зокрема. В Україні рівень рентабельності в промисловості має стійку тенденцію до зниження і становив у 2015 р. 0,9 %, у т. ч. в машинобудуванні, крім ремонту і монтажу машин і устаткування – 3,4 % [14, с. 127]. Це при тому, що мінімальна норма рентабельності має становити 15 % [15, с. 262]. Тенденція за останні роки наведена на рис. 1.

Рис. 1. Рівень рентабельності в промисловості та машинобудуванні у 2011-2015 рр.

**За даними [14, с. 127].*

Залишається невисокою частка підприємств, які займалися інноваційною діяльністю. У 2015 р. вона становила 17,3 % до загальної кількості промислових підприємств [14, с. 72]. Деталізація за напрямками інноваційної діяльності наведена в табл. 3.

Таблиця 3. Інноваційна активність промислових підприємств за напрямками проведених інновацій ¹

	Усього			У % до загальної кількості промислових підприємств		
	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.
Кількість підприємств, що займалися інноваційною діяльністю	1715	1609	824	16,8	16,1	17,3
у тому числі витрачали кошти за напрямками інноваційної діяльності:						
внутрішні НДР	215	189	151	2,1	1,9	3,2
зовнішні НДР	114	94	70	1,1	0,9	1,5
придбання машин, обладнання та програмного забезпечення	1082	993	467	10,6	9,9	9,8
придбання інших зовнішніх знань	85	83	32	0,8	0,8	0,7
навчання та підготовка персоналу	333	319	...	3,3	3,2	...
ринкове запровадження інновацій	95	79	...	0,9	0,8	...
інші	165	140	210	1,6	1,4	4,4

**За даними [14, с. 72].*

Серед проблем, які гальмують розвиток машинобудування в Україні, слід назвати АТО на території Донецької та Луганської областей. Втрачено зв'язки з такими підприємствами, як публічне акціонерне товариство «Холдінгова компанія «Луганськтепловоз», ТОВ «Луганський завод колінчастих валів», ТОВ «Луганський машинобудівний завод імені Пархоменка», ТОВ «Луганський машинобудівний завод», ТОВ «Гірничі машини України», ПАО «Луганський завод гірничого машинобудування», ПАО «Луганський ливарно-механічний завод», публічне акціонерне товариство «Свердловський машинобудівний завод», ДП ПО «Луганський верстатобудівний завод» та інші.

Спади вітчизняного виробництва призводять і до негативних соціальних наслідків, серед яких: безробіття, падіння рівня доходів, соціальна напруга. За п'ять років кількість працівників у промисловості зменшилася майже на 28 %, у машинобудуванні – на 27 %. Станом на 2015 р. в зіставленні з 2013 р. відбулося зменшення відпрацьованого робочого часу. Тенденції використання трудового потенціалу в промисловості та машинобудуванні за 2011-2015 рр. у т. ч. наведено в табл. 4.

Таблиця 4. Показники використання трудового потенціалу в промисловості та машинобудуванні в 2011-2015 рр.

Показники	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб	2828	2804	2673	2297	2040
промисловість					
машинобудування, крім ремонту і монтажу машин і устаткування	473	463	456	402	346
виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	50	46	45	33	30
виробництво електричного устаткування	62	64	61	61	53
виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	185	179	177	142	121
виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	175	181	174	166	142
Використання фонду робочого часу працівників, в середньому на одного штатного працівника відпрацьовано, відсотків до фонду робочого часу					
промисловість			84,5		82,8
машинобудування, крім ремонту і монтажу машин і устаткування			81,1		77,1
виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції			79,8		80,2
виробництво електричного устаткування			80,7		74,3
виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань			82,8		80,8
виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів			79,9		74,3
Середньомісячна номінальна заробітна плата штатних працівників, нараховано штатному працівнику, грн					
промисловість					
машинобудування, крім ремонту і монтажу машин і устаткування	3107	3478	3763	3988	4789
виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції	2741	3091	3229	3336	4211
виробництво електричного устаткування	2503	2615	3083	3211	4619
виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань	2547	2818	3058	3159	3870
виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів	2728	3046	3282	3433	4120
	2892	3226	3274	3343	4331

*За даними [14, с. 55, 57-59, 61].

У зіставленні з періодом 2007-2010 рр. дещо знизився рівень вимушеної неповної зайнятості, але це відбулося на фоні масштабного скорочення кількості працівників у промисловості та в машинобудуванні зокрема (рис. 2). За даними табл. 4 помітні значні скорочення працівників. Аналіз даних за 2007-2015 рр. показує ще більші проблеми щодо зайнятості. Так з 2007 р. кількість працівників у промисловості скоротилася на 1247 тис. осіб, в машинобудуванні – на 364 тис. осіб [16, с. 55].

Попри деяке підвищення середньомісячної номінальної заробітної плати штатних працівників у машинобудуванні, у відсотках до середнього по економіці в 2015 р. вона становила лише 87,9 [14, с. 58].

Рис. 2. Рівень вимушеної неповної зайнятості в промисловості України в 2007-2016 рр.

**За даними [14, с. 55; 16, с. 59].*

Неефективне використання трудового потенціалу машинобудівного комплексу України призводить до зниження мотивації праці, недотримання регіонального та, відповідно, національного продукту.

Розвиток машинобудування в Україні в умовах євроінтеграції потребує дотримання принципів концепції сталого розвитку з урахуванням європейських стандартів якості та ведення господарської діяльності. Важливим питанням у формуванні конкурентних переваг вітчизняного машинобудування є подолання проблем ресурсно-екологічної кризи, що обумовлює важливість раціонального використання природних ресурсів та пошук нових можливостей ресурсозбереження. Машинобудівні підприємства також мають певний негативний вплив на навколишнє середовище. Про загрозливий стан у екологічній відповідальності підприємств вказують такі дані: близько 33,8 % технологій, що використовуються на підприємствах України, є потенційно небезпечними з позицій промислових аварій; приблизно 80 % населення проживає в екологічно небезпечних регіонах [17].

Досліджуючи питання підвищення екологічної безпеки та відповідальності, хочемо сказати, що в 1997 р. 160 країн світу підписали Кіотський протокол, який зобов'язує індустріально розвинені країни скоротити викиди вуглекислого газу [18]. Цей документ дає певні можливості для забезпечення екологічної безпеки. По-перше, це надання квот на викиди. По-друге, надання можливості вітчизняним державним та приватним організаціям інвестувати кошти у діяльність з питань зниження парникових газів у країнах, що розвиваються [19, с. 210].

З метою розвитку соціальної та екологічної відповідальності підприємств машинобудування вкрай важливим є удосконалення правової бази проектів щодо участі у проектах на отримання квот; покращення інвестиційного клімату та підвищення впевненості західних компаній у своїх вкладеннях у розвиток українських підприємств; упровадження нових технологій; забезпечення інноваційної активності персоналу в напрямі оптимізації технологічного, управлінського процесів.

Проведений аналіз функціонування підприємств машинобудування вказує, з одного боку, на

існування проблемних аспектів функціонування, серед яких зношеність основних засобів, низький рівень інноваційної активності, зниження рівня зайнятості працівників у сфері машинобудування; з іншого – на можливості цієї сфери економічної діяльності в розвитку національної економіки.

Попередні наші дослідження доводять: для підвищення ефективності підприємств машинобудування необхідно враховувати наступні чинники: сприяння інноваційній активності персоналу; підвищення професійного рівня працівників; посилення мотивації праці; покращення стану основних засобів виробництва, умов праці та рівня її організації; створення сприятливого інвестиційного клімату машинобудівних підприємств.

На думку І. Шовкун, основними елементами нової промислової політики мають стати її відродження як ключової галузі економіки, фінансова стабілізація, структурна перебудова промисловості та стимулювання її розвитку в регіонах [6].

На протигау українському досвіду щодо зменшення обсягів експорту після підписання Угоди варто навести приклад країн Латинської Америки. Мексика, яка підписала у 2000 р. «Глобальну угоду» про асоціацію з Євросоюзом, не тільки зміцнила свої позиції, а значно розширила експорт. Набрання її чинності у 2000 р. сприяло розвитку малих і середніх підприємств. Якщо в 2013 р. експорт ЄС до Мексики склав майже 27 млрд євро, а імпорт з Мексики майже 17 млрд євро, то в 2016 р. експорт з ЄС вже був більше 33 млрд євро, а імпорт майже 20 млрд євро. Слід зазначити, що у 2013 р. 38 % експорту Мексики припадало на машинобудування, а у 2016 р. – майже 45 % [20].

Важливим у розвитку економічних зв'язків України має стати експорт високотехнологічних та інноваційно-промислових товарів з доданою вартістю, що також стало характерною рисою Мексики.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Таким чином, з'ясування важливості та пріоритетності чинників, що впливають на використання трудового потенціалу, сприятиме удосконаленню системи управління підприємствами машинобудування та раціональному використанню працівників для досягнення економічних і соціальних цілей із підвищенням рівня конкурентоспроможності. Державне регулювання розвитку машинобудування має бути спрямоване на мінімізацію ризиків Угоди з розробкою стратегії розвитку машинобудівної сфери економічної діяльності. Важливими завданнями залишається створення механізмів захисту національного виробника та створення умов успішної реалізації на світовому ринку. Необхідною є розробка стратегії розвитку вітчизняного машинобудування.

Список літератури

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/984_011.
2. Экспорт продукции машиностроения Украины в 2014 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://liberal.in.ua/statistika/eksport-produktsii-mashinostroeniya-ukraini-v-2014godu.html>.
3. 10 трендів в експорті України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/news/-/347688/10-trendiv-v-eksporti-ukrayiny>.
4. Біцюра, Ю. В. Сучасні тенденції зрушень у структурі виробництва і продуктивності праці в основних секторах національної економіки в умовах формування постіндустріального суспільства / Ю. В. Біцюра // Стратегія розвитку України. Економіка. Соціологія. Право. – 2016. – № 1. – 204 с. – С. 90-97.
5. Резнік, Н. П. Український вибір – євроінтеграція: економічні вигоди та історичні засади / Н. П. Резнік // Проблеми міжнародних відносин. – 2014. – Вип. 8. – С. 282-301. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pmv_2014_8_19.
6. Шовкун, І. Асоціація с ЕС диктує необхідність возродження промышленности / І. Шовкун // ZN №1063, 9 октября — 16 октября [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://zn.ua/promyshlennost/associaciya-s-es-diktuet-neobhodimost-vozrozhdeniya-promyshlennosti_.html.
7. Егоров, И. Экономические последствия соглашения об ассоциации между ЕС и Украиной: первые итоги / И. Егоров // Мир перемен. – 2016. – С. 76-89.
8. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / за заг. ред. чл. -кор. НАН України Б. М. Данилишина. – Ніжин: Вид-во "Аспект-Поліграф", 2007. – 308 С. 2. Національний інститут стратегічних досліджень.
9. Корнілова, І. Стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України: управлінський аспект / І. Корнілова, Н. Боклан // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – Київ: ВПЦ "Київський університет", Випуск № 137 за 2012 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://bulletin-econom.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2015/11/137_5.pdf.

10. Кривов'язюк, І. Методологічні засади дослідження розвитку машинобудівного комплексу України / І. Кривов'язюк, Л. Кривов'язюк // ЕКОНОМІСТ. - №7. - ЛИПЕНЬ. - 2012. - С. 68-72.
11. Закон України «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» - м. Київ. - 16 вересня 2014 року № 1678-VII [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.
12. Зовнішня торгівля України. Державна служба статистики / Відповідальний за випуск Фризоренко А. О. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: ukrstat.gov.ua.
13. Малащук, Д. В. Україна на світовому ринку машинобудівної продукції / Д. В. Малащук // Зовнішня торгівля. - 2007. - №1 (30). - С. 27-32.
14. Промисловість України у 2011-2015 роках: статистичний збірник / За редакцією І. С. Петренко. Відповідальний за випуск Ю. М. Лосева. - Державна служба статистики України. - Київ. - 2016. - 382 с.
15. Економічний розвиток України: інституціональне та ресурсне забезпечення... За О. М. Алимов, А. І. Даниленко, В. М. Трегобчук та ін. - С. 262.
16. Промисловість України у 2007-2010 роках: статистичний збірник / За редакцією І. С. Овденко. Відповідальний за випуск І. С. Петренко. - Державна служба статистики України. - Київ. - 2011. - 307 с. - С. 55.
17. Обзоры результативности экологической деятельности. Украина. Второй обзор / Европейская экономическая комиссия. Комитет по экологической политике. - ООН: Нью-Йорк и Женева, 2007. - 265 с.
18. Кіотський протокол до Рамкової Конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату: [офіційний переклад від 11. 12. 1997] / ООН. - 1997. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_801.
19. Иванова, В. В. Анализ тенденций экологического развития горно-металлургического комплекса Украины / В. В. Иванова // Наука і економіка. - 2010. - № 1 (17). - С. 208-218.
20. European Union, Trade with Mexico. Total goods: EU Trade flows and balance, annual data 2004-2013. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113418.pdf.

References

1. *Uhoda pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu, z odniyeyi storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhiyi i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony.* (n.d.). Retrieved from: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/984_011.
2. *Eksport produktsiy mashinostroeniya Ukrainy v 2014 hodu.* (2014). Retrieved from: <https://liberal.in.ua/statistika/eksport-produktsii-mashinostroeniya-ukraini-v-2014godu.html>.
3. *10 trendiv v eksporti Ukrayiny.* (n.d.). Retrieved from: <http://news.finance.ua/ua/news/-/347688/10-trendiv-v-eksporti-ukrayiny>.
4. Bitsyura, Yu. V. (2016). Suchasni tendentsiyi zrushen' u strukturi vyrobnytstva i produktyvnosti pratsi v osnovnykh sektorakh natsional'noyi ekonomiky v umovakh formuvannya postindustrial'noho suspil'stva. *Stratehiya rozvytku Ukrayiny. Ekonomika. Sotsiologiya. Pravo*, 1, 90-97.
5. Reznik, N. P. (2014). Ukrayins'kyi vybir – yevrointehratsiya: ekonomichni vyhody ta istorychni zasady. *Problemy mizhnarodnykh vidnosyn*, 8, 282-301. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pmv_2014_8_19.
6. Shovkun, Y. (n.d.). *Assotsiatsiya s ES diktuє neobkhodymost' vrozhdennya promyshlennosti.* ZN #1063, 9 oktyabrya — 16 oktyabrya. Retrieved from: <https://zn.ua/promyshlennost/associaciya-s-es-diktuє-neobhodimost-vrozhdeniya-promyshlennosti-.html>.
7. Ehorov Y. (2016). Ekonomicheskie posledstviya sohlasheniya ob assotsiatsii mezhdue ES i Ukrainoy: pervye itohy. *Myr peremen*, 76-89.
8. Danylyshyn, B. M. (2007). *Mashynobuduvannya v Ukrayini: tendentsiyi, problemy, perspektyvy.* Nizhyn: Aspekt-Polihraf.
9. Kornilova, I., Boklan, N. (2012). Stan ta perspektyvy rozvytku mashynobudivnoho kompleksu Ukrayiny: upravlins'kyi aspekt. *Visnyk Kyivs'koho natsional'noho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Ekonomika / Kyivs'kyi natsional'nyy universytet imeni Tarasa Shevchenka.* Kyiv: Kyivs'kyi universytet, Vypusk # 137 za 2012 rik. Retrieved from: http://bulletin-econom.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2015/11/137_5.pdf.
10. Kryvov'yazyuk, I., Kryvov'yazyuk, L. (2012). Metodolohichni zasady doslidzhennya rozvytku mashynobudivnoho kompleksu Ukrayiny. *EKONOMIST*, 7, 68-72.
11. *Zakon Ukrayiny «Pro ratyfikatsiyu Uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu, z odniyeyi storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhiyi i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony».* (2014). 16 veresnya 2014 roku # 1678-VII. Retrieved from: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.

-
12. Fryzorenko, A. O. (n.d.). *Zovnishnya torhivlya Ukrainy*. Derzhavna sluzhba statystyky. Retrieved from: ukrstat.gov.ua
 13. Malashchuk D. V. (2007). Ukraina na svitovomu rynku mashynobudivnoyi produktsiyi. *Zovnishnya torhivlya*, 1 (30), 27-32.
 14. Petrenko, I. S. (2016). *Promyslovist' Ukrainy u 2011-2015 rokakh*. Statystychnyy zbirnyk. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Kyiv.
 15. Alymov, O. M., Danylenko, A. I., Trehobchuk, V. M. (n.d.). *Ekonomichnyy rozvytok Ukrainy: instytutsional'ne ta resursne zabezpechennya*.
 16. Ovdenko, I. S. (2011). *Promyslovist' Ukrainy u 2007-2010 rokakh*. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Kyiv.
 17. *Obzory rezul'tatyvnosti ekolohicheskoy deyatel'nosti*. (2007). Evropeyskaya ekonomicheskaya komissiya. Komitet po ekolohicheskoy politike. OON: N'yu-York y Zheneva.
 18. *Kiots'kyi protokol do Ramkovoyi Konventsiyi Orhanizatsiyi Obyednanykh Natsiy pro zminu klimatu*. (1997). Retrieved from: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_801.
 19. Ivanova V. V. (2010). Analiz tendentsii ekolohicheskoho razvitiya horno-metallurhicheskoho kompleksa Ukrainy. *Nauka i ekonomika*, 1 (17), 208-218.
 20. *European Union, Trade with Mexico. Total goods: EU Trade flows and balance, annual data 2004-2013*. (2014). Retrieved from: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113418.pdf.

Стаття надійшла до редакції 09.12.2017 р.