

ISSN: 2219-8229

E-ISSN: 2224-0136

Founder: Academic Publishing House *Researcher*

DOI: 10.13187/issn.2219-8229

Has been issued since 2010.



European Researcher. International Multidisciplinary Journal

UDC 621(477)/339.94

International Stand of Ukrainian Mechanical Engineering in the European Economy

Anastasia A. Goncharova

Kyiv National Economic University named after Vadym Hatman, Ukraine

03113 Kiev, Degtyarivska street 43/1-7

PhD student

E-mail: goncharova.a.o@gmail.com

Abstract. The article analyses the significant changes in the society that have taken place in Ukraine for the past twenty-five years that considerably influenced the structure and dynamics of mechanical engineering, which, due to objective and subjective reasons, is not ready for large-scale transformational actions. The author has also investigated the dynamics of changes, taking place in the machine-building complex of Ukraine. There have been identified structural changes of the industrial complex that occurred during the crisis and post-crisis period. The article has identified the position of Ukrainian engineering in the European economy.

Keywords: engineering; military and industrial complex; innovation; globalisation; dynamics; transformation; import; export; industrial revolution; the Soviet Union.

Введение. Современное машиностроение Украины представляет собой преимущественно советскую модель организации производства, рыночные механизмы регулирования которым на протяжении всего трансформационного периода слабо совпадают с теми институциональными, структурными и инновационными изменениями, которые имели место в глобальной экономике. Поэтому выходило так, что именно эта отрасль в большей степени пострадала от разрушения всего народнохозяйственного комплекса СССР, следствием чего стала довольно низкая заинтересованность иностранных компаний по инвестированию в нее, по сравнению с другими сферами национальной экономики интерес к которым оказался значительно выше. Учитывая вышеизложенное, целью статьи является исследование международной позиции украинского машиностроения в европейской экономике.

Материалы и методы. Современное украинское машиностроение представлено преимущественно советской моделью организации производства, рыночные механизмы регулирования которым слабо совпадают с теми институциональными, структурными и инновационными изменениями, которые имели место в мировой экономике. Анализируя различные данные по отношению к бывшим преимуществам машиностроения, необходимо трезво оценивать и те структурные деформации, которые имели место в этой области в прошлом, и довольно часто отражались в многочисленных статистических отчетах.

Условно эти противоречия советской социалистической модели можно сгруппировать следующим образом:

Во-первых, военно-промышленный комплекс (ВПК) имел лидирующие позиции в машиностроении и концентрировался, главным образом, в четырех союзных республиках – России, Украине, Беларуси, Узбекистане. Он действительно выпускал высококонкурентную

продукцию, часть которой не имела аналогов в мире и активно продавалась во многих странах, прежде всего тех, которые были идеологически близкими к СССР. Определенные позиции ВПК не потеряны и до сих пор, например, по объемам экспорта оружия в 2011 году РФ заняла второе место в мире (7874 млн. дол. США), Украина - двенадцатое (484 млн.), Узбекистан - двадцатое (90 млн.). Перегруженность Украины предприятиями ВПК была очевидной в пределах бывшего СССР, от чего существенно страдала структура потребления жителей республики, основой чего становился постоянно растущий неудовлетворенный спрос на товары широкого потребления;

Во-вторых, в течение не менее десяти лет (1980-1990) на предприятиях, относящихся к области бытового машиностроения (производство стиральных машин, телевизоров, кухонных комбайнов, а также легковых автомобилей) осуществлялся выпуск основной продукции в условиях жесткого его дефицита, что позволяло, например, ведущим украинским телезаводам (Львов, Харьков, Симферополь, Днепропетровск и др.) отказываться от модернизации своих технологий, который обычно шел сверху, то есть от союзных министерств. Поэтому разница в конкурентных преимуществах западной и отечественной техники росла с каждым годом. «Бытовая революция», которую следует понимать как резкое увеличение расходов населения на автомобили и обустройства жилья активно проходила в западных странах, однако не имела достойного продолжения в государствах бывшего СССР. Хронический дефицит на товары и услуги с каждым годом усиливался, а фактическая закрытость советского рынка и отсутствие конкуренции, например, между предприятиями производивших пылесосы, делала их фактическими монополистами;

В-третьих, социалистическая экономическая интеграция в своей основе несла не только определенные преимущества «планового расширения рынков», но и значительные недостатки, которые нивелировали региональные и страновые приоритеты, что приводило к снижению качества выпускаемой продукции. Товаропроизводители почти никак не реагировали на потребность в снижении энергоемкости товаров, что стало в 80-90 гг. XX в. важнейшей задачей для конструкторов в западных странах, в которых в то время бушевал энергетический кризис. Желание защитить рынок социалистических стран подталкивало Совет экономической взаимопомощи (СЭВ) к ограничению доступа на него конкурентных западных товаров, что позволяло выпускать продукцию с довольно низкими потребительскими качествами, и не особо заботясь о спросе на нее. Политика «гонки вооружений» истощала социалистические страны значительно больше чем капиталистические, ведь увеличение ассигнований на оборону у последних на 1–2%, было необходимо, ради достижения паритета, аналогичного роста расходов в государствах - членах Варшавского договора на 8–10 %, что вызвало дальнейшее ущемление потребительского рынка товаров и услуг;

В-четвертых, существовала довольно-таки большая, главным образом идеологическая «иллюзия географически диверсифицированного» экспорта советского машиностроения. По разным данным того времени называли и 50 и 70 стран мира, куда поставлялись машины и механизмы с СССР. Вместе с тем анализ сборников «Внешняя торговля СССР» за 1980–1990 гг. свидетельствует искаженную в целом ситуацию. Странами – импортерами советского машиностроения были государства СЭВ, что было вполне понятно, а также развивающиеся государства, помощь которым поступала по межправительственным соглашениям и в большинстве случаев импортеры почти ничего не платили за советскую технику, или как в случае с Индией, использовали клиринг, завозя в обмен на машины и оборудование ненужную в целом или в чрезмерных объемах потребительскую продукцию на советский рынок. Удельный вес машин и механизмов в торговле с промышленно развитыми странами не превышала 5 % в структуре советского экспорта, львиную долю которого составляли энергоносители, сырье, лесоматериалы, икра и водка;

В-пятых, технологическое переоснащение машиностроения, как правило, навязывалось сверху и за исключением выпуска ракетно-ядерной и военной техники носило довольно медленный характер, ведь основой командной экономики того времени был народнохозяйственный план по доминированию валовых показателей, что приводило к деформации внутреннего рынка, в котором периоды дефицита той или иной продукции нередко менялись на ее избыток;

В-шестых, недостатком советского (социалистического) машиностроения было то, что его металлоемкость носила чрезмерный характер, ведь по разным оценкам, она в 3–10 раз была выше, чем аналогичная продукция, которая производилась в Западной Европе, США или Японии. Вследствие этого возник так называемый «металлургический парадокс». СССР в 1980-е годы больше всех в мире производил стали и проката (не говоря уже о чугуне) и больше всех его же импортировал. Крупнейшим потребителем при этом выступало машиностроение;

В-седьмых, жесткие экологические стандарты, которые были введены в западных государствах (уровень загрязнения, шума, безопасности, надежности, низкого энергопотребления и т.д.) не применялись в социалистических странах, ведь для предприятий гораздо важнее было выполнение плана, чем улучшение качества и технических характеристик выпускаемой продукции. Как результат, уже в 1990-е гг. советские самолеты не допускались к полетам в странах ЕС из-за высокого уровня шумового загрязнения, а авиационные компании стран ЦВЕ, а затем и бывшего СССР массово отказывались от их эксплуатации. Созданные в течение последних десяти лет в Украине и России самолеты нового образца пока не изменили ситуацию к лучшему.

Приведенные выше противоречия, имевшие место в советской экономике, в момент получения Украиной независимости обернулись большим разочарованием, из-за многочисленных наивных рассуждений и существенных просчетов. Быстрые, и во многом нелепые действия политиков стран СНГ в начале 90-х годов довели машиностроительную отрасль до крайне плачевного состояния, следствием чего стала фактически полное ее разрушение, потеря приобретенного уровня конкурентоспособности, обесценивание качества рабочей силы и интеллектуального потенциала. Ложные и противоречивые в целом рассуждения тогдашних руководителей заводов по относительно легкой интеграции подчиненных им предприятий в глобальное экономическое пространство не оправдались, следствием чего стал глубокий системный кризис всей отрасли. Обвинять только авторов трансформационных реформ в упадке машиностроения несправедливо, ведь тенденции развития этой сферы в странах с рыночной экономикой и постсоциалистических государствах в 80-90-е годы слабо согласовывались между собой, ведь мир вступал в эпоху глобализации, формирования аутсорсинговых моделей кооперации, создания мощных кластеров и организации нового сетевого общества.

Спрос на продукцию постсоветского машиностроения в 90-е годы, на высококонкурентных западных рынках оставался низким, а страны-потребители товаров этой отрасли из развивающихся стран не имели наличных средств для расчетов за российский или украинский экспорт. Тем более что «нишу», которая освобождалась в результате пренебрежения законами рынка, быстро овладевали продуценты из Китая. Отсутствие оборотных средств в странах СНГ, также исключала наращивание экспорта в них, а в конце 90-х гг. началась активная экспансия на постсоветский рынок, продукции машиностроения со стороны европейских и американских корпораций. Ярким примером быстрого покорения украинского рынка можно считать американскую компанию «JohnDeere» и российскую «Ростсельмаш». Последняя из них, благодаря решению Правительства РФ, относительно компенсации 30 % расходов фермерам при покупке сельхозмашин, сначала приняла ряд мер по закреплению на российском рынке, а уже в 2007 году она стала доминирующей (60 % общего объема продаж) на украинском рынке зерноуборочной техники. Исследователь этого процесса И. Лизан приводит довольно пессимистическую картину отечественного производства. По его данным, если Украина после Первой мировой войны выпустила 50 % общероссийского производства аграрной техники, а в 1990 году только тракторов было выпущено 106221 единиц, то уже в 2002 году их выпуск уменьшился в 36 раз и составил всего - 2980 единиц, правда в 2011 году их количество несколько возросло – достигнув 6058 единиц.

По его же данным изношенность основных фондов в украинском машиностроении составляет от 70 до 82 %. В чрезвычайно сложном положении находится судостроение, станкостроение, электронная промышленность, в лучшем состоянии, благодаря заказам из СНГ – железнодорожное машиностроение (Крюковский вагоностроительный завод).

К большому сожалению даже приватизация крупных и малых предприятий машиностроительной сферы мало как повлияла на повышение его конкурентоспособности, ведь большая часть заводов работает сейчас в лучшем случае на 20-30 % своей плановой

мощности, некоторые из них полностью прекратили свое существование, в других загрузка составляет 8-15 % проектной мощности. Учитывая это, возникает вполне резонный вопрос выбора модели дальнейшего развития отечественного машиностроения и его географического вектора экспорта, прежде всего европейского.

Те постсоциалистические страны, которые стали на протяжении 2004–2007 гг. членами ЕС сейчас ориентируются на модель свободного движения факторов производства, однако имеют разные экономические результаты. Например, удельный вес кумулятивных инвестиций в чешское машиностроения уже сейчас превышает 60 % их общего объема. Новый сигнал для развития получила электротехническая промышленность Словении, а ее ведущая электротехническая фирма «Gorenje», значительно диверсифицировала свое производство и стала рядом с компаниями «Electrolux», «Siemens» и другими ТНК лидерами европейского рынка бытового машиностроения. Эффект введения «экономики знаний» получила Эстония. Определенные успехи по возобновлению машиностроения имеет Польша и Венгрия. Зато Латвии, Болгарии, Румынии, Словакии еще не удалось определиться со своими приоритетами, и состояние их машиностроения мало чем отличается от стран СНГ, с поправкой на созданные на их территории предприятия по сборке автомобилей.

В тоже время, быстрые изменения позиций машиностроения в глобальной экономике, были обусловлены переходом к инновационной модели развития и началом третьей промышленной революции в странах – лидерах. По данным Минпромполитики Украины, удельный вес машиностроения нашего государства в предкризисный период (2007 г.) составлял от 30 до 50 % общего объема промышленной продукции что выпускается. Доля продукции машиностроения в структуре ВВП, стран Европейского Союза колебалась в пределах 36–45 %, США – 10 %, в РФ эта отрасль обеспечивала воспроизведение 18 % валового внутреннего продукта. Проведенное исследование, российским экономистом В. Соколовым, позволило установить что в течение 1990-2000 гг. мировой экспорт машин и оборудования вырос на 115 %, а в течение периода 2000-2005 гг. ежегодный экспорт машин и транспортного оборудования имел тенденцию к увеличению, в среднем на 8%, в то время как общий товарный экспорт рос ежегодно на 10 %, что привело к тому, что удельный вес машиностроительной продукции в товарной структуре экспорта продолжал снижаться. Несмотря на такие различия, удельный вес Европы в предкризисный период в мировом экспорте, как отмечает вышеупомянутый исследователь, не только не уменьшился, но и увеличился с 41,9 % в 2000 году до 44,4 % в 2005 г. По данным Минпромполитики Украины удельный вес машиностроения в структуре ВВП составляет 14 %, при том что доля так называемой авангардной пятерки (энергетическое и химическое, тяжелое и транспортное машиностроение, производство электротехнического оборудования, станкостроение) составляет 8 %.

Вместе с тем современное отечественное машиностроение характеризуется, как довольно деформированная структура производства, далеко не всегда вызвана кризисом, конъюнктурное и протекционистское колебание по выпуску продукции. Например, в после кризисном в 2011-м году Украина произвела 98 000 автомобилей, заняв, таким образом, 35-е место в мире, однако это не дает никаких оснований для оптимизма, ведь этот показатель был в 8,7 раз меньше, чем в Польше, в 10 раз ниже чем в Иране и почти в 100 раз меньше чем в КНР. В 2012-2013 гг. Украина заняла 73-е место в мире по индексу глобальной конкурентоспособности, при том что за группой инновационных факторов Украина занимает лишь 79-ю строчку, зато по численности населения – 27-е, по показателю ВВП – 55-е место (по валютному курсу) и тридцать восьмое - по паритету покупательной способности (ВВП). По данным Всемирного экономического форума на Украину приходится 0,42 % создаваемого в мире ВВП, в то время как по относительным показателям этого индикатора, который сопоставлен с численностью населения, государство занимает 92-е место в мире.

Отсутствие глубоких реформ в машиностроении, инертность мышления многих руководителей предприятий и постоянная потеря конкурентных преимуществ, обусловили наличие в Украине архаической структуры промышленности (рис. 1). При этом, следует заметить, что, учитывая украинские реалии, анализировать структуру производства по советским (численность занятых, стоимость основных фондов) или западным подходам вряд ли целесообразно, ведь не секрет, что значительная часть оборудования, механизмов и орудия не привлекается к производственному процессу, а индикатор частично занятых работников не может считаться доминирующим показателем при осуществлении

межсекторального анализа. Вот почему в основу заявленного исследования было положено объемы продукции что реализуются.

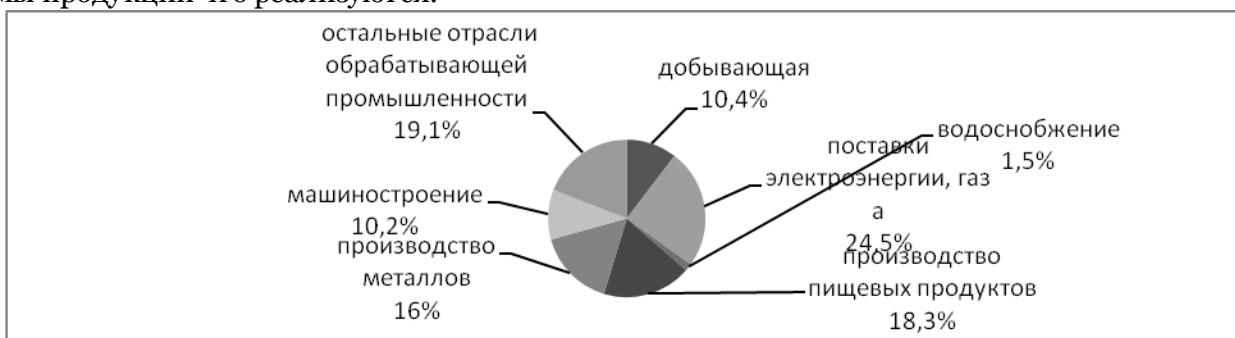


Рис. 1. Отраслевая структура промышленности Украины, 2012 год, по объемам реализованной продукции, %

Источник: Составлено автором по данным Государственной службы статистики [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.ukrstat.gov.ua / operativ _2013 / pr / orp_rik / orp_rik_u / htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ_2013/pr/orp_rik/orp_rik_u/htm)

Учитывая полученные данные, следует, что удельный вес машиностроения в структуре промышленности равен 10,2 %. Таким образом, отрасль занимает четвертое место среди других секторов национальной экономики. Как считают в Минпромполитики Украины, в течение докризисного периода 2000–2007 гг. после катастрофического падения производства в 90-е годы XX в. происходило положительное возобновление, что имело конкретный отпечаток в динамике роста его объемов, которые составляли в 2000-ом году - 15,3 %, в 2001-м – 18,3%, в 2002-м – 11,8%, в 2003-м – 35, 8%, в 2004-м – 28%, в 2005-м – 7,1%, 2006-м – 11,8%, 2007-м – 28,6%. Показательно, что именно в этот период экспорт продукции машиностроения государств ЕС – 25 в Украину стремительно рос, и удельный вес страны в структуре вывоза товаров с Сообщества увеличился с 0,6 % в 2001 г. до 1,2 % в 2005 году. Имела тенденцию к увеличению также доля машин что поставляла Украина на рынок Евросоюза, правда ее удельный вес вырос незначительно с 0,1 % в 2001 г. до 0,2 % в 2005. (Для сравнения: доля импорта продукции машиностроения в РФ с ЕС – 25 значительно вырос с 3,1 % до 5,6 %, зато доля экспорта осталась неизменной – 0,3 %). Посткризисную динамику наращивания производства иллюстрирует рисунок 2.

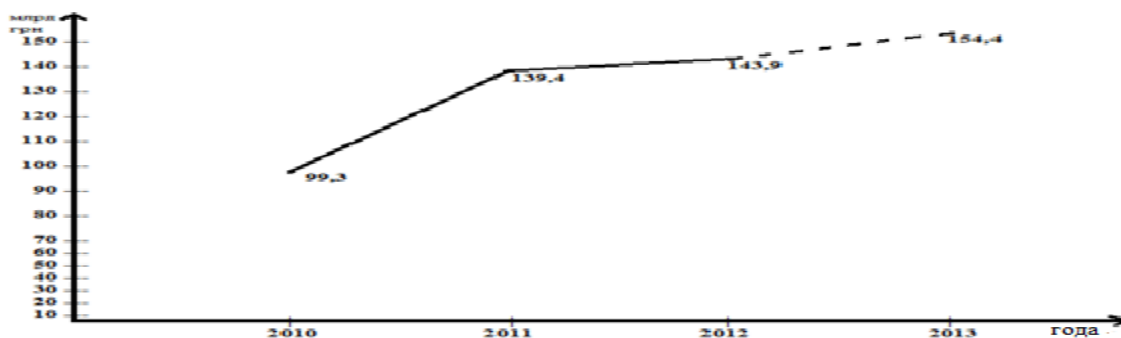


Рис. 2. Динамика роста объемов реализованной продукции в машиностроении Украины

Источник: построено автором по данным Государственной службы статистики [Электронный ресурс] Режим доступа [www.ukrstat.gov.ua / operativ _2013 / pr / orp_rik / orp_rik_u / htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ_2013/pr/orp_rik/orp_rik_u/htm)

Как следует из рисунка, объемы производства в машиностроении в рассматриваемый период выросли почти в 1,5 раза, а при условии сохранения тенденций роста между 2010 и 2013 годами могут достичь отметки в 1,6 раз. Вместе с тем оптимистичный, в целом, подход в значительной степени ограничивается инфляционными процессами, а также так называемыми

компенсационными (посткризисными) факторами, влияние которых достаточно заметно в экономике не только машиностроения, но и других отраслях национальной экономики Украины, то есть стремительный посткризисный рост с последующим замедлением. Заявленные выше процессы приводят к существенным сдвигам в субструктурах машиностроения, которые с каждым годом становятся все более ощутимыми по отношению к мировой конъюнктуре как на товары и услуги, так и на инновации, зависимость промышленного производства от которых с каждым годом заметно возрастает (рис. 3).

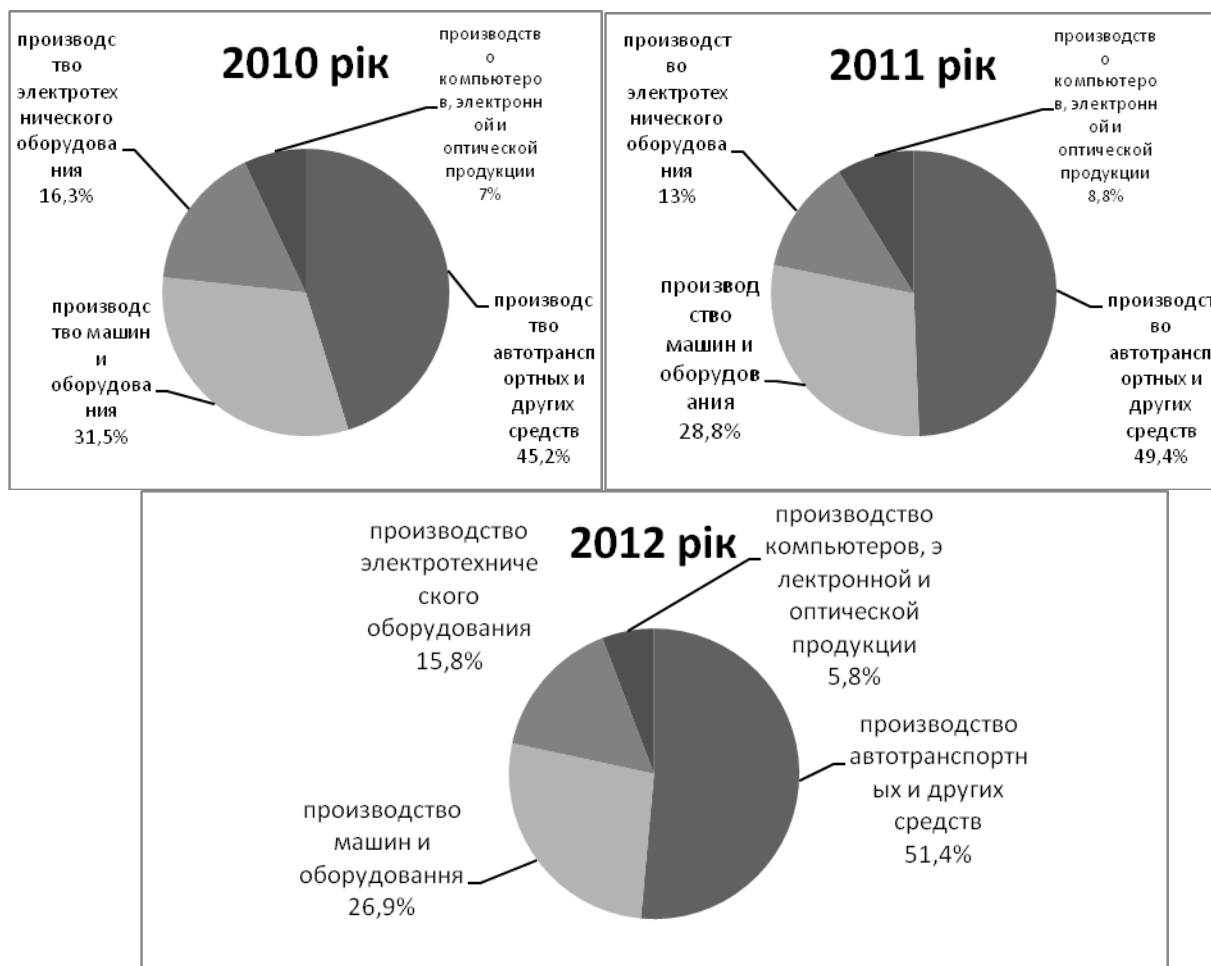


Рис. 3. Структурные изменения в машиностроении Украины в посткризисный период (2010–2012), по объемам реализованной продукции, в процентах

Источник: рассчитано автором по данным Государственной службы статистики [Электронный ресурс] Режим доступа [www.ukrstat.gov.ua / operativ_2013 / pr / orp_rik / orp_rik_u / htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ_2013/pr/orp_rik/orp_rik_u/htm)

Главной особенностью отечественного подотраслевого (субсекторального) разделения машиностроительной промышленности Украины является его слабое соответствие и сопоставимость с господствующими в ЕС подходами, в основе которых лежит прежде всего инновационная, а не чисто технологическая (образца середины XX в.) классификация. Следовательно, выходит, что отечественное статистическое исследование основывается на четырех группах, включающих производство автотранспортных и других транспортных средств, к которым по логике должно относиться и автомобилестроения. Тем не менее, по методике Европейской Комиссии, они принадлежат к разным градациям, и соответственно, к различным технологическим укладам, то есть этот классификационный аспект довольно важный при проведении системных межстрановых сравнений.

На рисунке 3 хорошо видно, очевидный рост доли этой отрасли, ведь в 2012 г. она оказалась доминирующей благодаря значительному наращиванию объемов производства в

железнодорожном машиностроении, в частности выпуска вагонов. Зато производство машин и оборудования в структуре реализованной продукции стремительно уменьшалось с фактически 1/3 до 1/4. Остальные сферы имели, как впрочем и все машиностроение Украины, довольно неустойчивую динамику, на которую повлияли не только посткризисные тенденции, но и во многом поведение конкурентов, протекционистские действия правительств постсоветских стран, были направлены на защиту собственных рынков и экспансию своих компаний на рынке государств-соседей.

Последнюю позицию машиностроения Украины – «производство компьютеров, электронной и оптической продукции», следовало бы условно отнести, по крайней мере, первую из них, к категории «офисного оборудования», прогресс в наращивании производства в котором чрезвычайно важен, ведь он красноречиво свидетельствует об инновационной зрелости национальной экономики. К сожалению, этого нельзя сказать, опираясь только на представленные на рисунке данные. Учитывая это, следует вполне понятный вывод, о том что, отечественное машиностроение является высокоуязвимым для внутренних и внешних шоков и требует применения стабилизирующих эффектов, главным образом из-за опережающих привлечений инвестиций.

Оценка характера развития современного машиностроения Украины, является довольно разной, ведь она базируется на разных подходах. С одной стороны утверждается, что современный машиностроительный комплекс объединяет 11 тыс. предприятий, на которых сосредоточено 15 % стоимости основных средств, 6 % оборотных активов и 22 % общего количества рабочих, с другой – констатируется, что «...отдельной проблемой является спрос на продукцию машиностроения, который сокращается из года в год». Впрочем, все авторы сходятся во мнении о том, что разрушение советского машиностроительного комплекса создала все условия для дальнейшей экспансии на постсоциалистических рынках продукции западных корпораций, отвоевать которые после вступления Украины и Российской Федерации в ВТО чрезвычайно трудно. Вместе с тем наличие устойчивых кооперационных связей между Украиной, РФ и Республикой Беларусь, с одной стороны, создает условия для обеспечения взаимными заказами предприятий в пределах бывшей советской схемы подетальной специализации, с другой – тормозит выпуск конкурентоспособной продукции.

Заключение. Значительные изменения в обществе, которые имели место в Украине, в течение последних двадцати пяти лет существенно повлияли на структуру и динамику развития машиностроения, которое оказалось в силу объективных и субъективных причин не готовым для масштабных трансформационных действий. Главными причинами, низкой мобильности области, стали: перегруженность машиностроения военно-промышленным комплексом, который потреблял значительную часть ресурсов бывшего СССР, отсутствием конкурентных отношений в сфере производства бытовых машин и автомобилей, следствием чего стал хронический дефицит на них на потребительском рынке, который сопровождался все большим качественным отставанием от аналогичных зарубежных товаров; закрытость машиностроительного рынка стран СЭВ существенно ограничивала развитие отрасли, в результате чего возрастала сертифициционная и стандартизационная изолированность продукции, а навязанная Западом так называемая «гонка вооружений» существенно тормозила техническое переоснащение производства; Украина, в пределах СССР, имела деформированную экспортную структуру, в которой доля промышленно развитых стран не превышала 5 %, а торговля с развивающимися странами носила или донорский, или клиринговый характер, в результате чего в страну ввозились в избыточном количестве некоторые предметы потребления; существенным недостатком советского машиностроения была его высокая металлоемкость и несоответствия экологическим стандартам стран-лидеров.

Примечания:

1. The Global Competitiveness Report 2013-2014 [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2013-2014>.

2. Государственная служба статистики Украины [Электронный ресурс] Режим доступа: www.ukrstat.gov.ua/operativ_2013/pr/orp_rik/orp_rik_u/htm.

3. Министерство промышленной политики Украины [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://industry.gov.ua>.

4. Козырев, В.М. Основы современной экономики : учебник для студ. вузов, обуч. по спец. "Менеджмент" / В.М. Козырев . 2-е изд., перераб. и доп. М.: Финансы и статистика, 2001, 432 с.
5. Соколов В. Н. Причины и уроки прошлых экономических кризисов в США: Великая депрессия 1930-х и экономическая рецессия 1970-х годов // Экономическая политика. 2009. Т. n/a. № 6. С. 42-58.
6. El – Agraа A. The European Union Economics and Policies Cambridge: Cambridge University Press, 2007. 603 p.
7. Gereffi G., Humphrey J., Sturgeon T. The governance of global value chains G. Gereffi, J. Humphrey, T. Sturgeon // Review of International Political Economy. 2005. №1. p. 56-68.
8. McCann D. The Political Economy of the European Union. An Institutional Perspective. Cambridge: Polity, 2010. 214 p.

References:

1. The Global Competitiveness Report 2013-2014 [Elektronni resurs] Rezhim dostupu: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2013-2014>.
2. Gosudarstvennaya sluzhba statistiki Ukrainy [Elektronni resurs] Rezhim dostupu: www.ukrstat.gov.ua/operativ_2013/pr/orp_rik/orp_rik_u/htm.
3. Ministerstvo promyshlennoi politiki Ukrainy [Elektronni resurs] Rezhim dostupu: <http://industry.gov.ua>.
4. Kozurev, V.M. Osnovy sovremennoi ekonomiki : uchebnik dlya stud. vuzov, obuch. po spets. "Menedzhment" / V.M. Kozurev . 2-e izd., pererab. i dop. M.: Finansy i statistika, 2001, 432 s.
5. Sokolov V. N. Prichiny i uroki proshlykh ekonomicheskikh krizisov v SShA: Velikaya depressiya 1930-kh i ekonomicheskaya retsessiya 1970-kh godov // Ekonomicheskaya politika. 2009. T. n/a. № 6. S. 42-58.
6. El – Agraа A. The European Union Economics and Policies Cambridge: Cambridge University Press, 2007. 603 p.
7. Gereffi G., Humphrey J., Sturgeon T. The governance of global value chains G. Gereffi, J. Humphrey, T. Sturgeon // Review of International Political Economy. 2005. №1. r. 56-68.
8. McCann D. The Political Economy of the European Union. An Institutional Perspective. Cambridge: Polity, 2010. 214 p.

УДК 621(477):339.94

Международные позиции украинского машиностроения в европейской экономике

Анастасия Александровна Гончарова

Киевский национальный экономический университет им. Вадима Гетьмана, Украина
03113 Киев, ул. Дегтярёвская 43/1 кв. 7
Аспирант
E-mail: goncharova.a.o@gmail.com

Аннотация. В статье исследованы значительные изменения в обществе, которые имели место в Украине, в течение последних двадцати пяти лет, которые существенно повлияли на структуру и динамику развития машиностроения, которое оказалось в силу объективных и субъективных причин не готовым для масштабных трансформационных действий. Так же была исследована динамика изменений происходивших в машиностроительном комплексе Украины. Были определены структурные изменения промышленного комплекса, произошедшие в кризисный и посткризисный период. Выявлены позиции украинского машиностроения в европейской экономике.

Ключевые слова: машиностроение; военно-промышленный комплекс; инновация; глобализация; динамика; трансформация; экспорт; импорт; промышленная революция; СССР.