

С.П. СУДАРКИНА**ЛОКАЛІЗАЦІЯ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА ЯК ФАКТОР ВІДРОДЖЕННЯ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ**

Сучасний стан машинобудівного виробництва України по цілому ряду об'єктивних та суб'єктивних причин є дуже важким. Обсяги виробництва за останні 30 років скоротилися в кілька разів, а по окремих галузях – просто зникли. Крім того, втрачені старі ринки збуту, а нові – не з'явилися, обладнання зношене більш, ніж на 60-70%, персонал полишив виробництво і таке інше. В той же час потреба в продукції машинобудівного комплексу в державі залишається. Треба обслуговувати комунальне господарство, яке зношене та застаріло навіть більш, ніж самі промислові підприємства. Всі види транспорту та відповідна інфраструктура потребують негайного оновлення та модернізації. Також необхідною є корінна модернізація паливно-енергетичного сектору економіки та інших галузей. Саме тому можна стверджувати, що Україна сама по собі – величезний ринок, вимоги якого треба задовольняти постійно продовж довгого, практично необмеженого часу. Це – дуже позитивний фактор, якщо розглядати проблему з урахуванням ринкових умов існування нашого господарства. Крім того, необхідність відновлення промисловості обумовлена наявністю цілого ряду взаємопов'язаних соціально-економічних, науково-технічних та технологічних факторів, які складають цілісну систему. І саме це є ще одним підтвердженням доцільності поставленої задачі – реставрація або реіндустріалізація виробництва. Наявні потреби, про які йшла мова, можна задовольняти за рахунок іноземних компаній та фірм. Але це недалекоглядна політика, якої можна додержуватись тільки продовж короткого терміну або при повній відсутності своїх можливостей. Тут ситуація інша, і важливо, що вона змінюється постійно на краще, якщо розглядати можливості вітчизняних виробників. Не зважаючи на складності, в Україні вже зараз в окремих галузях поступово відроджується своє сучасне виробництво на новій техніко-технологічній базі, і є всі підстави очікувати швидкого відродження промислового виробництва при певних сприятливих умовах. Вважаючи на значну регуляторну роль держави в сучасному управлінні, треба відзначити необхідність розробки та втілення деяких протекціоністських заходів, які б допомогли підприємствам швидше та простіше пройти процес оновлення, модернізації та увійти в сучасне виробництво. До таких заходів відноситься нещодавно прийнятий Закон про державні закупівлі (про локалізацію, №3739), суть та проблеми якого розглядаються в даній статті.

Ключові слова: машинобудування; відновлення промислового виробництва; система факторів відновлення; протекціонізм; локалізація; світовий досвід локалізації

С.П. СУДАРКИНА**ЛОКАЛІЗАЦІЯ ПРОМИШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА КАК ФАКТОР ВОЗРОЖДЕНИЯ ПРОМИШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ**

Современное состояние машиностроительного производства в Украине по целому ряду объективных и субъективных причин остается очень тяжелым. Объемы производства за последние 30 лет сократились в несколько раз, а некоторые отрасли – просто исчезли. Кроме того, утрачены старые рынки сбыта, а новые – не появились, оборудование изношено более, чем на 60-70%, персонал оставил производство и так далее. В то же время потребность в продукции машиностроительного комплекса в государстве остается. Необходимо обслуживать коммунальное хозяйство, которое изношено и устарело даже более, чем промышленные предприятия. Все виды транспорта и соответствующая инфраструктура требуют немедленного обновления и модернизации. Также необходима коренная модернизация топливно-энергетического сектора экономики и многих других отраслей. Таким образом, можно утверждать, что Украина сама по себе – огромный рынок, потребности которого необходимо удовлетворять постоянно на протяжении длинного, практически неограниченного периода. Это – очень позитивный фактор, если рассматривать проблему с учетом рыночных условий существования нашего хозяйства. Кроме этого, необходимость восстановления промышленности обусловлена целым рядом взаимосвязанных социально-экономических, научно-технических и технологических факторов, которые являются полноценной системой. Именно это является еще одним подтверждением целесообразности поставленной задачи – реставрация или реиндустриализация производства. Существующие потребности, о которых шла речь, можно удовлетворить за счет иностранных компаний и фирм. Но это недалековидная политика, которой можно придерживаться только в течение короткого времени и при полном отсутствии своих возможностей. Тут ситуация другая, и важно, что она постоянно изменяется в лучшую сторону, если говорить о возможностях собственных производителей. Несмотря на сложности, в Украине уже сейчас в отдельных отраслях постепенно возрождается свое собственное производство на новой технико-технологической базе, и это дает основания ожидать быстрого возрождения промышленного производства при определенных благоприятных обстоятельствах. Учитывая значительную регуляторную роль государства в современном управлении, нужно отметить необходимость разработки и внедрения некоторых протекционистских мер, которые помогли бы предприятиям быстрее и легче пройти процесс обновления, модернизации и стать современным производством. К таким мерам относится недавно принятый Закон о публичных закупках (о локализации) № 3739, суть и проблемы которого рассматриваются в данной статье.

Ключевые слова: машиностроение; восстановление промышленного производства; система факторов восстановления; протекционизм; локализация; мировой опыт локализации

S.P.SUDARKINA**LOCALIZATION OF INDUSTRIAL PRODUCTION AS A FACTOR OF INDUSTRY REVIVAL OF UKRAINE**

The current state of machine-building production in Ukraine for a number of objective and subjective reasons is very difficult - production volumes have decreased several times over the past 30 years, and in some industries - simply disappeared. In addition, the old markets were lost and the new ones did not appear, the equipment was worn out by more than 60-70%, the staff left the production and so on. At the same time, the need for products of the machine-building complex in the country remains. We need to service utilities, transport and all infrastructure, not to mention the renewal and modernization of all these and other industries. Meeting needs at the expense of foreign companies and firms is a short-sighted policy that can be followed only for a short time or in the complete absence of their capabilities. At the same time, Ukraine has all the conditions for the rapid revival of industrial production on a new technical and technological basis. Therefore, the resumption of industrial production is one of the priority tasks that must be implemented in modern Ukraine. This is due to a number of interrelated and conditioned socio-economic, scientific, technical and technological factors that make up a holistic system. Among the market factors, it should be noted the need to implement some protectionist measures that would help companies to renew faster and enter to modern productions. Such measures include the recently adopted Law on Localization, №3739, the essence and problems of which are discussed in this article.

Keywords: mechanical engineering, revival of industrial productions, system of factors of restoration, protectionism, localization, world experience of localization.

Вступ В сучасних умовах машинобудування в Україні займає тільки 14% від валового продукту, що є не виправдано низькою величиною (нормально – 30 %). За 5 місяців 2020 року виробництво технологічного обладнання в Україні скоротилось на 18-19% , при тому, що за той же період українська індустрія в цілому впала на 8,7 % (2,3). Зрозуміло, що свій «вклад» в таке становище додала і пандемія короно вірусу, що призвело до скорочення темпів виробництва та відбудови машинобудування.

Для вирішення задачі відновлення промисловості потрібні інвестиції і можливість «вбудуватись» в сучасне виробництво, що потребує підтримки з боку держави у вигляді протекціоністських заходів. До таких відносять так звану локалізацію виробництва, яка легітимізована прийнятим «Законом про публічні закупівлі», № 3739, і про яку досі ведуться дискусії.

Стан питання Існує багато статей і оглядів, присвячених стану машинобудування в Україні, значенню та шляхам реставрації цієї галузі господарства, її проблемам, ролі держави в цьому процесі. До таких відносять роботи спеціалістів з цих питань, а саме – Соколової Л.В., Стойко О.В.[2], Негруль Д.А., Зарічна Т.С., Тарасова К.І., [3], Салоїд С.В. [4], Пігуль Н.Г [5], Котлярова С.Н. [6], Перерва П.Г. [7], дані держстату [1], огляди УСПП та інших досліджень [8,9,10]. В цілому в науковій та виробничій спільноті остаточно сформувався погляд на необхідність підйому та відродження вітчизняного промислового виробництва. Фактично це визначення цілі, що є дуже важливим і принциповим.

Тим не менше залишається дискусія щодо шляхів вирішення проблеми, особливо в частині прийнятого вже «Закону про публічні закупівлі» № 3739 (про локалізацію), який мав би спростити інноваційно-інвестиційні процеси відбудови промислового виробництва в Україні. Вважаючи на деякі суттєві проблеми щодо положень та запровадження нової версії цього Закону вже с 01.01.2021р., в даній статті зроблена спроба розглянути ці дискусійні питання.

Мета роботи В статті розглядається комплекс факторів щодо необхідності оновлення машинобудівного виробництва в сучасних умовах, їх сутність та зв'язок, а також зміст, позитивні та негативні сторони заходів з локалізації з теоретичної та практичної точки зору, можливі ризики та перспективи цього процесу.

Виклад основного матеріалу

Існує комплекс факторів, які спонукають до невідкладного вирішення цієї задачі. Всі ці причини можна структурувати за їх змістом і виокремити 4 напрями, які наведені на рисунку, а саме:

- 1 – ринкові фактори;
- 2 – науково-технологічні фактори;
- 3 – внутрішні виробничі фактори;
- 4 – соціальні та суспільні проблеми.

Як бачимо, до цієї системи не віднесені політичні фактори, які, безумовно, впливають на хід всіх цих процесів. Це зроблено не випадково. Справа в тому, що хоча «політика – це концентрована економіка», але ж в сучасних умовах треба відрізнити та розділяти ці дві системи, тому що гіпертрофований вплив політики руйнує чисто економічний підхід і може заважати прийняттю дійсно ефективного рішення. Розглянемо всі ці фактори.

Ринкові фактори включають внутрішні та зовнішні. До перших, внутрішніх, відносять стан та конкурентоспроможність підприємства на внутрішньому ринку і всі пов'язані з цим показники та перспективи. До зовнішніх відносять стан та конкурентоспроможність підприємства на зовнішньому ринку. Ці два напрями пов'язані між собою, а саме, зазвичай успішне підприємство є таким як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Але успіху на зовнішньому ринку досягають, як правило, після оволодіння та досягнення позитивних результатів на внутрішньому ринку. Це підтверджує багаторічний досвід радянського машинобудування, коли продукція багатьох підприємств експортувалась в різні країни світу після одержання сталих позицій на своєму, внутрішньому ринку. Прикладом може слугувати в тому числі харківське підприємство ВАТ «Турбоатом», підприємства «Серп і молот», «ХТЗ» та багато інших.

В сучасних умовах треба все починати спочатку, тому що втрачені не тільки ринки, але й технології, кваліфікований персонал, основні фонди і т.і. Тобто в даний час, говорячи про важке машинобудування (або «інвестиційне» за сучасною термінологією), необхідно починати з радикальної реставрації виробництв за сучасними стандартами в широкому сенсі.



Рис. - Система факторів щодо відродження машинобудування в Україні

При цьому сучасні виробництва будуть зовсім іншими не тільки за своїми розмірами, але й за суттю – нові технології призводять до появи принципово нових, більш ефективних технологій та виробництв, зменшення розміру підприємства, скороченню чисельності та підвищенню вимог до персоналу.

Після цієї важкої, по суті підготовчої роботи вже можна виходити на свій, внутрішній ринок, і тільки потім (у кращому випадку, паралельно) – починати освоювати зовнішні ринки. Така приблизна технологічна схема процесу входження в світові ринки.

Як це не дивно, але жахливий сучасний стан машинобудування в Україні в цілому є підставою для його досить швидкого відтворення. Як завжди, криза – це початок нового етапу. Це пояснюється цілим рядом факторів.

По-перше, змінився соціально-політичний тренд. Сьогодні вже сформована суспільна точка зору щодо необхідності відновлення вітчизняного виробництва, що призведе до наповнення ринку вітчизняними товарами високої якості, створення нових робочих місць, скорочення трудової міграції населення та ін.

По-друге, економічно та організаційно зараз вже простіше, ніж навіть 10 років тому, організувати своє виробництво з адекватним рівнем цін, зрозумілою та доступною логістикою, використанням одних і тих же правових та регуляторних актів та положень. Зрозуміло, що дуже важливою є якість правової бази та менеджменту в цілому. Але це – зрозуміла задача, яку можливо вирішити, знову ж таки своїми силами.

По-третє, у вітчизняних виробників та споживачів залишилась потреба в різноманітній продукції машинобудівної галузі. Незважаючи на складні зовнішні, певною мірою форс-мажорні обставини, серед іншого невідкладними залишилися проблеми оновлення застарілої інфраструктури господарства, таких як транспорт, комунальне господарство, енергетика, медичне обслуговування тощо. В цьому сенсі Україна – це гігантський ринок, який ще треба освоювати.

Четвертий дуже важливий фактор – це поява промислових підприємств, які в змозі взяти на себе виготовлення нової техніки, але ще не в цілому, повним циклом, а частинами – окремі деталі, вузли, комплекти запчастин, комплекси регулювання та управління і т.і. Цілий ряд підприємств вже зараз має технічні умови для розширення своїх виробничих потужностей, номенклатури та обсягів випуску готової продукції. [3,4].

Не останній в цьому переліку, п'ятий психологічний фактор – треба пишатися своєю країною, в тому числі, її виробничими досягненнями, і це покращить ситуацію в цілому.

Третій та четвертий фактори – по суті являються ринковими, тому що розглядаються потреби (3-й) та можливості (4-й), тобто два боки балансу. Треба констатувати, що ситуація з цим постійно змінюється. Зрозуміло, що існуючі потреби можна задовольнити за рахунок зарубіжних виробництв та постачальників, закупаючи іноземну продукцію і, таким чином, залишаючи свої виробництва без замовлень. Така

політика має рацію, якщо б українські виробники були зовсім неспроможні конкурувати з іноземними компаніями навіть на внутрішньому ринку, як це відбувалось на протязі останніх 2 десятиліть.

Але зараз, всупереч складній ситуації, є вже багато позитивних змін в цьому напрямі. Це стосується як великих корпорацій типу «Інтерпайп» або ДТЕК, так і середніх як, наприклад, «Аріес-Україна» (випуск самохідних шредерів), «Євроголд Індестріз» (сталіні драбини широкої номенклатури), завод «Трибо» в Білій Церкві (гальмувальні колодки) та інші. [сайт nv.ua]. Зрозуміло, що це – результат системної творчої роботи менеджменту компаній, а також (в значній частині прикладів) – кооперації в іноземними партнерами. Останнє пояснюється не тільки обмеженими фінансовими можливостями вітчизняних виробників, а й їх техніко-технологічними можливостями, здатністю до освоєння нових технологій та обладнання, підготовленістю персоналу, а також суттєвими логістичними перевагами порівняно, наприклад, з Китаєм, який донедавна був найважливішим гравцем на таких ринках. Також не останнє – можливість забезпечення високого рівня якості продукції на цих нових підприємствах, що відповідає найсуворішим європейським вимогам. Прикладом може слугувати виробництво гальмувальних колодок на заводі «Трибо», які поставляються у Великобританію для залізничних вагонів.

Все це, крім всього іншого, свідчить про важливість використання різних варіантів кооперації з іноземними виробниками та компаніями (аж до створення сумісних виробництв), тому що при цьому зростає можливість випуску долі продукції, яка виробляється саме на вітчизняних підприємствах.

Науково-технологічні фактори – включають цілий комплекс напрямів, які поєднують наукові дослідження, їх впровадження і, як результат, перехід промисловості на новий техніко-технологічний рівень. В цій системі, як і в інших, ми втратили не тільки саму по собі науку, але й всю організаційну структуру, яка так чи інакше забезпечувала функціонування цієї важливої складової господарчого комплексу. Ситуація з Ковід-19 показала це наочно. Багато негативних процесів, які переживає держава в даний момент в значній мірі також пов'язана з критичним станом в науці. Той же тарифний колапс, ситуація в енергетиці, транспорті, у шкільному та вищому навчанні – все це тісно пов'язане зі втратою суттєвих досягнень і напрямів розвитку науки. Ми втратили і напрями, і темп, і фінансові можливості і в результаті – залишилися в минулому віці. Складність ситуації в тому, що без державної підтримки цю проблему розв'язати неможливо. Якщо на рівні прикладної науки ще можна говорити про залучення приватних або кредитних коштів, то для фундаментальної науки необхідна державна підтримка. Зараз ведеться жвава дискусія по цих питаннях, але при менш, ніж 0,3 % ВВП на розвиток науки, які зафіксовані в бюджеті на 2021 рік, ніякі організаційні заходи не призведуть до бажаного результату. Життєво необхідним є підтримка вітчизняної науки, тому що – це перший етап, за яким

йде вища освіта і тільки потім – виробництво товарів нового рівня та якості.

Внутрішні виробничі фактори – це всі складові організації виробничого процесу, починаючи з аналізу ринку і формування портфелю замовлень та програми випуску продукції і закінчуючи розробленням стратегічних та поточних планів виробництва по всіх напрямках – обладнання, технологія, сировина та комплектуючі, персонал, управління виробництвом, організація обліку та контролю. Ця системна робота складна і відповідальна, особливо при створенні нового або глибокій модернізації існуючих виробництв, тому що оновлюється технологія, обладнання, форми управління та контролю, різко ускладнюється проблема з кадрами – необхідні спеціалісти нового рівня, для чого треба змінювати систему професійного навчання, підготовки спеціалістів нового типу всіх рівнів.

Соціальні та суспільні фактори є, по суті, інтегруючим результатом поточної та стратегічної діяльності державного управління в цілому. В нашому випадку, unfortunately, треба казати про системні провали по багатьох напрямках, які пов'язані зі станом виробництв в цілому. Відсутність якісних робочих місць призводить до відтоку кадрів, появи дефіциту персоналу, що в цілому негативно впливає, в тому числі, і на економічний, соціальний та емоційний стан суспільства. Крім того, що держава займає далеко не найкраще місце в світовому рейтингу, імідж України знижується всередині країни, що знову ж таки погіршує ситуацію.

Однак все це не є причиною до абсолютного песимізму. Як це не дивно, але в країні мають місце і позитивні результати і тенденції, про що вже ми казали. Крім досягнень в сільському господарстві, переробної промисловості, розвитку ІТ, сфери обслуговування та ін., цілий рід підприємств проводить оновлення свого виробництва на різних етапах з різними досягненнями на свій страх і ризик. Головним фактором в прискоренні цього процесу зараз є підтримання цієї діяльності з боку державних інституцій, розробка і впровадження законів та положень, які б сприяли ініціативам та захищали інвесторів.

Важливим кроком в цьому напрямі з боку держави є прийняття до використання з 01.01.2021 року Закону України №3739 «Про публічні закупки» або – закону про локалізацію.

Локалізація – це процес виготовлення частки продукції на вітчизняних виробництвах в рамках договорів з іноземними постачальниками. Тобто якщо іноземна компанія заключає договір на поставку певного обладнання в Україну, вона повинна забезпечити виготовлення частки готового продукту на українських підприємствах, які мають техніко-технологічні можливості до такої діяльності.

Справа в тому, що за даними УСПП [3] за рік в Україні на держзакупівлі використовують більш, ніж 700 млрд.грн. Вже зараз українські виробники могли б виготовляти значну частину цієї номенклатури самостійно, залишаючи при цьому і кошти, і робочі місця в Україні. Закон, про який йдеться, легітимізує

таку діяльність і участь вітчизняних виробників в виготовленні частини складових готової продукції.

Суть Закону №3739 полягає в тому, що для одержання іноземним виробником рішення про поставки своєї техніки до України, він повинен частку цієї продукції виготовляти на українських підприємствах (локально, в Україні), які побудує сам, або в кооперації з українськими компаніями. Йдеться про виробництво деталей та вузлів готової продукції, запчастин і т.і. Доля такої локалізованої продукції повинна складати 25 – 40 %, починаючи з 01.01.2021, з послідовним зростанням до 40% до 2024 року. Ця новація стосується 4-х галузей, а саме – залізничний транспорт, міський транспорт, комунальне господарство та енергетичне машинобудування. Зараз розглядається пропозиція про приєднання до цього переліку авіабудування, що є доцільним. В даний час більш, ніж 100 підприємств України вказаних галузей спроможні прийняти участь в цьому проекті [8,9,10].

До них належать, наприклад, такі підприємства, як «Богдан Моторс», «Електроважмаш», «Електрон» та інші. Рівень локалізації на цих підприємствах може складати вже сьогодні 35 – 50%. Тобто вони вже мають відповідні виробничі потужності та можливості до їх розвитку, сертифікований продукт та умови виробництва щодо європейських стандартів. За даними УСПП [5] по більшості позицій, які стосуються локалізації, є навіть конкуренція між українськими виробниками – наприклад, по 3-5 підприємств для виробництва елементів міського транспорту – трамваї, тролейбуси, автобуси.

Економічний ефект від впровадження локалізації оцінюється такими показниками: зростання ВВП – 3,9 % на протязі 3-5 років; збереження 220 тис. робочих місць та створення нових у кількості – 62,5 тис. в машинобудуванні та суміжних галузях (мультиплікатор для машинобудування – 5-6 робочих місць у суміжних галузях), зростання податкових надходжень – 8% і це – тільки прями вигоди [8,9]. Зрозуміло, що це – орієнтовні цифри, але є надія до їх збільшення. Тут важлива якість юридичного супроводу договорів та підтримка з боку держави. Закон №3739, який легітимізує та унормовує стосунки між іноземними та вітчизняними виробниками і державою, є безумовно своєчасним.

Однак треба відмітити, що, як це не прикро, наші європейські партнери, вказують на неприпустимість протекціоністської політики для українських підприємств з боку держави (виступ посла ЄС Маасікас [11]). Не вдаючись до детальних коментарів таких заяв, треба визначити можливість і доцільність дискусії, але в цілому основні положення Закону про локалізацію в Україні є абсолютно виправданими і доцільними з практичної точки зору.

До того ж світова практика підтверджує ефективність таких підходів. Наприклад, у Польщі вже давно діє середня норма локалізації на рівні 40%. Узбекистан завдяки локалізації за 30 років створив взагалі нову високотехнологічну галузь господарства – автомобілебудування. В середньому сьогодні локалізація там складає 30%. Дуже серйозним прикладом є Китай, де завдяки локалізації були

побудовані цілі виробничі ланцюжки і потім створені самостійні високотехнологічні підприємства. В Росії, де до цієї стратегії перейшли, починаючи з 2016 року, і де це було пов'язане з впровадженням економічних санкцій з боку ЄС та USA, також одержані серйозні позитивні результати. Саме принцип локалізації є економічною базою політики імпортозаміщення в Росії, в результаті чого відроджені вітчизняні підприємства поступово витіснили з російського ринку частину іноземних компаній.

З боку економічної теорії, використання будь-яких протекціоністських заходів в умовах ринку, в тому числі, і локалізації, не є абсолютно чистим рішенням. Але, практична сторона питання, необхідність вирішення суттєвих проблем в державі, потребує захисту вітчизняних виробників за допомогою саме таких протекціоністських заходів.

До того ж світові тенденції в останні роки вказують на наявність певних протиріч між глобальними та національними інтересами. Дуже висока централізація в рамках ЄС призводить до появи протилежних тенденцій – коли держави в той чи інший спосіб починають захищати свої інтереси і відстоювати національне виробництво, правила, норми, традиції. Самим яскравим прикладом є Великобританія, яка просто вийшла із ЄС. Можна критикувати це рішення, але тому є й суттєві причини.

Висновки

1. Стратегічним завданням поточного періоду для України є відродження вітчизняної промисловості, тому що це призведе до вирішення багатьох соціально-економічних проблем у державі.

2. Необхідність і доцільність саме такого стратегічного напрямку розвитку держави базується на наявності системи взаємопов'язаних факторів.

3. Для вирішення поставленої мети державного рівня – відродження виробництва на основі нових підходів, техніки та технологій – необхідні певні протекціоністські заходи з боку держави.

4. Закон про локалізацію № 3739 є своєчасним і доцільним, тим більш, що велика кількість українських підприємств вже готові до таких заходів.

5. Незважаючи на не зовсім «чисте» з теоретичного погляду рішення про протекціоністську політику (локалізація), воно дає можливість поступово втягнути вітчизняні підприємства в сучасне виробництво, чому є багато доказів та позитивних прикладів в світовій практиці.

Список літератури

1. Державна служба статистики України. URL <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Л.В.Соколова, О.В.Стойко Сучасний стан машинобудування України та тенденції його розвитку за умов незбалансованої

економіки, Ел. наук.фак. вид. , «Ефективна економіка» DOL 10.32702/2307-2105-2019.11.5

3. Зарічна Т.С., Тарасова К.І. Машинобудування України: сучасний стан, структура та тенденції розвитку галузі. Статистика – інструмент соціально-економічних досліджень: збірник наукових студентських праць. Випуск 5. Частина 1. ONEU. Одеса, 2019. С. 68-76.
4. Салоїд С.В. Організаційно-економічний механізм управління економічною безпекою піприємств машинобудування: дис... канд.ekon.наук:08.00.04/ НТУ «КПІ ім. І.Сікорського», Київ, 2019. 305 с.
5. Пігуль Н.Г., Пігуль Є.І. Сучасний стан та перспективи розвитку машинобудівного комплексу України. Економіка та суспільство. Мукачівський державний університет. 2018. №15.С.444-449
6. Котлярова С.Н., Лаврикова Ю.Г., Аверина Л.М. Роль локалізації промислового виробництва в політике імпортозамещения. Ж. Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз.2017. Москва.
7. Перерва П.Г. Економіко-організаційні засади інноваційної та інвестиційної діяльності підприємства // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» (економічні науки) : зб. наук. праць – Харків : НТУ «ХПІ», 2017.- №45 (1266). – с. 51-55.
8. <http://uspp.ua/ru/news/poslednie-novosti/2019> Локалізація промислового виробництва в Україні...
9. cfts.org.ua/news/2020/07/16 В Україні около 100 производителей ...
10. businessvievus.com.ua/ru/business/id_lokalizacija-mashinostroenija-v-ukraine-12/2020_2263 Локалізація машиностроения
11. ukrinform.ua/rubric-economy3183591

References (transliterated)

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. URL <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. L.V.Sokolova, O.V.Stoiko Suchasnyi stan mashynobuduvannya Ukrainy ta tendentsii yoho rozvytku za umov nezbalansovanoi ekonomiky, El. nauk.fakh. vyd. , «Efektivna ekonomika» DOL 10.32702/2307-2105-2019.11.5
3. Zarichna T.S., Tarasova K.I. Mashynobuduvannya Ukrainy: suchasnyi stan, struktura ta tendentsii rozvytku haluzi. Statystyka – instrument sotsialno-ekonomichnykh doslidzhen: zbirnyk naukovykh studentskykh prats. Vypusk 5. Chastyna 1.ONEU. Odesa, 2019. S. 68-76.
4. Saloid S.V. Orhanizatsiino-ekonomichnyi mekhanizm upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu pi pryemstv mashynobkdkvannia: dys... kand.ekon.nauk:08.00.04/ NTU «KPI im I.Sikorskoho», Kyiv, 2019. 305 s.
5. Pihul N.H., Pihul Ye.I. Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku mashynobudivnoho kompleksu Ukrainy. Ekonomika ta suspilstvo. Mukachivskyi derzhavnyi universytet. 2018. №15.S.444-449
6. Lokalizatsiya promishlennoho proyzvodstva v Ukraine ... <http://uspp.ua/ru/news/poslednie-novosti/2019>
7. Pererva P.H. Ekonomiko-orhanizatsiini zasady innovatsiinoi ta investytsiinoi diialnosti pidpriemstva // Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu «XPI» (ekonomichni nauky) : zb. nauk. prats – Kharkiv : NTU «KhPI», 2017.- №45 (1266). – s. 51-55.
8. cfts.org.ua/news/2020/07/16 V Ukraine okolo 100 proyzvodytelei
9. businessvievus.com.ua/ru/business/id_lokalizacija-mashinostroenija-v-ukraine-2263,12/2020.
10. Kotliarova S.N., Lavrykova Yu.H., Averyna L.M. Rol lokalizatsyy promyshlennoho proyzvodstva v polityke importozameshcheniya. Zh. Ekonomycheskye y sotsyalnye peremen: faktu, tendentsyy, prohnnoz.2017. Moskva
11. ukrinform.ua/rubric-economy3183591

Надійшла (received) 09.02.2021

Відомості про авторів / Відомості про авторів/ About the authors

Сударкіна Світлана Петрівна (Сударкина Светлана Петровна, Sudarkina Svitlana Petrivna) – кандидат економічних наук, професор, кафедра економіки на маркетингу Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», м. Харків, Україна; тел. 050902521; ORCID: e-mail svetsud@gmail.com