

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-РЕСУРСНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Встановлено, що тенденції розвитку машинобудування України протягом останніх років вказують на поглиблення фінансово-економічної кризи в галузі. Визначено, що низька диверсифікація експорту вітчизняного машинобудування та втрата традиційних для галузі ринків збуту призвели до глибокого падіння обсягів виробництва, обумовивши поглиблення технологічної відсталості машинобудівних підприємств, часткову втрату інтелектуального капіталу, погіршення інвестиційного рейтингу, а відповідно, і зниження рівня конкурентоспроможності на європейському ринку. На основі цього представлено Концепцію розвитку потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення вітчизняного машинобудування, в межах якої визначено мету, принципи і завдання розвитку організаційно-ресурсного потенціалу машинобудування та поєднано інструменти формування якісно нових характеристик його складових.

Ключові слова: організаційно-ресурсний потенціал, концепція, чинники, розвиток, підприємства машинобудування.

Y.V. HUSAK

O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

CONCEPTUAL FOUNDATIONS OF ORGANIZATIONAL AND RESOURCE SUPPORT ENGINEERING COMPLEX UKRAINE

It is established that the tendencies of the development of machine building in Ukraine in recent years indicate a deepening of the financial and economic crisis in the industry. It was determined that the low diversification of exports of domestic engineering and the loss of traditional sales markets led to a deep fall in production volumes, causing a deepening of technological backwardness in machine-building enterprises, a partial loss of intellectual capital, a deterioration in the investment rating and, consequently, a decrease in competitiveness in the European market. On the basis of this, the Concept for the Development of the Potential of Organizational and Resource Support for Domestic Machinery Industry is presented, within which the goals, principles and tasks of the development of the organizational and resource potential of machine building are defined, and tools for the formation of qualitatively new characteristics of its components, namely, tools for the development of organizational, Personnel, innovation, material and communication, technical and technological, information and financial-investment components.

Keywords: organizational and resource potential of the concept, factors, development, enterprise engineering.

Вступ. Досвід розвинутих європейських країн доводить, що основним імпульсом забезпечення структурних зрушень в економіці, є розвиток високотехнологічних секторів промислового виробництва, оснований на широкомасштабному впровадженню інновацій.

Машинобудування є «локомотивом» економічного розвитку країни, який визначає напрямки інноваційно-технологічного розвитку та встановлює базис реалізації змін в змін в базових галузях національного господарства.

Нажаль, тенденції розвитку машинобудування України протягом останніх років вказують на поглиблення фінансово-економічної кризи в галузі. Низька диверсифікація експорту вітчизняного машинобудування та втрата традиційних для галузі ринків збуту через розірвання історично сформованих виробничо-технологічних зв'язків з Росією призвели до глибокого падіння обсягів виробництва, обумовивши поглиблення технологічної відсталості машинобудівних підприємств, часткову втрату інтелектуального капіталу, погіршення інвестиційного рейтингу, а відповідно, і зниження рівня конкурентоспроможності на європейському ринку.

Постановка завдання. У світлі назрівших проблем та в контексті реалізації європейського вектору інтеграції єдиним викликом і ключовою реформою в галузі машинобудування має стати формування якісного нового організаційно-ресурсного базису для реанімації існуючого виробничого потенціалу та забезпечення виробництва високотехнологічної наукоємної продукції підприємствами машинобудування. Останній має стосуватися оновлення техніко-технологічної бази, створення в галузі єдиного середовища для впровадження інновацій, підвищення кадрового потенціалу підприємств, впровадження ефективних механізмів фінансування та інформаційного супроводження процесів створення високотехнологічної продукції.

Результати. Проблема відродження і розвитку машинобудівного комплексу України неодноразово обговорювалася вітчизняною науковою спільнотою. Серед найбільш відомих науковців, праці яких присвячені проблемам машинобудівного комплексу України, можна виділити таких вчених, як А.І. Амоша, Н.Ф. Васильєва, В.П. Вишневський, В.М. Данилишин, В.Л. Дикань, Я.А. Жаліло, Р.М. Журило, Л.А. Збаразська, В.Л. Кавура,

В.А. Романенко та інші [1-7]. Разом з тим, потребують подальшого вивчення питання розробки концептуальних основ формування потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення машинобудування як базису створення умов для виробництва високотехнологічної конкурентоспроможної продукції.

Саме тому, метою даної статті є розробка Концепції розвитку потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення вітчизняного машинобудування шляхом визначення мети і завдань, принципів та інструментів формування якісно нових характеристик організаційно-ресурсного потенціалу машинобудівних підприємств.

Закономірності розвитку світового ринку машинобудування вказують на те, що основним інструментам утримання довготривалих конкурентних позицій є створення високотехнологічної інноваційної продукції на засадах інноваційності, інтелектуалізації, інформатизації та кооперації виробництв. Організаційно-ресурсний бази випуску конкурентоспроможної продукції в розвинутих європейських країнах формується за рахунок інтенсивного продукування знань та їх втілення у сучасні зразки інноваційної продукції, технологічного оснащення виробництв, використання сучасних механізмів розвитку персоналу та інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності підприємств, впровадження ефективних методів та засобів державної підтримки розвитку високотехнологічних виробництв і забезпечення постійного контролю якості.

На тлі погіршення макроекономічних показників та скорочення обсягів промислового виробництва машинобудування України протягом останніх десяти років демонструє постійне загострення економічної кризи в галузі. Незважаючи на значний виробничий потенціал, обсяги виробництва машинобудівної продукції у 2015 році по відношенню до 2014 року скоротилися на 2,9 %, а обсяги реалізації навпаки збільшилися на 13,1% (рис. 1). Позитивне зростання обсягів виробництва машинобудівної промисловості у 2010 році так і не забезпечило досягнення до кризових показників, а період з 2011 року характеризується початком нових випробувань для машинобудування України. Так, якщо у 2005 році продукції цієї галузі промисловості було реалізовано на 59 668,1 млн. грн, то у 2008 році – на 121780,4 млн. грн, у 2009 році – на 85833 млн. грн, а у 2015 році - 115261,7 млн. грн.

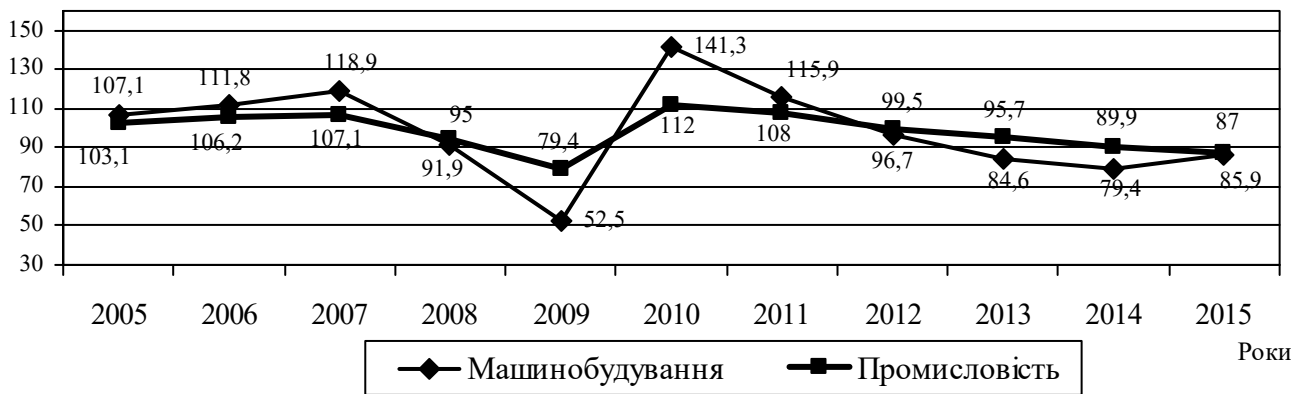


Рис. 1. Індекс обсягів виробництва промисловості та машинобудування України, у % до попереднього року [8]

Значне скорочення в порівнянні з до кризовим періодом обсягів виробництва та реалізації продукції машинобудування обумовило зменшення частки даного комплексу в загальній структурі промисловості (рис. 2). Якщо в економічно розвинутих країнах на машинобудування припадає 30-50% обсягу промислового виробництва (Німеччина – 53,6%, Японія – 51,3%, Італія – 36,4%), що дає змогу забезпечувати технічне переоснащення промисловості кожні 7–10 років [9], то в Україні на долю машинобудівних підприємств приходилося у 2015 році лише 6,5 % промислового виробництва.

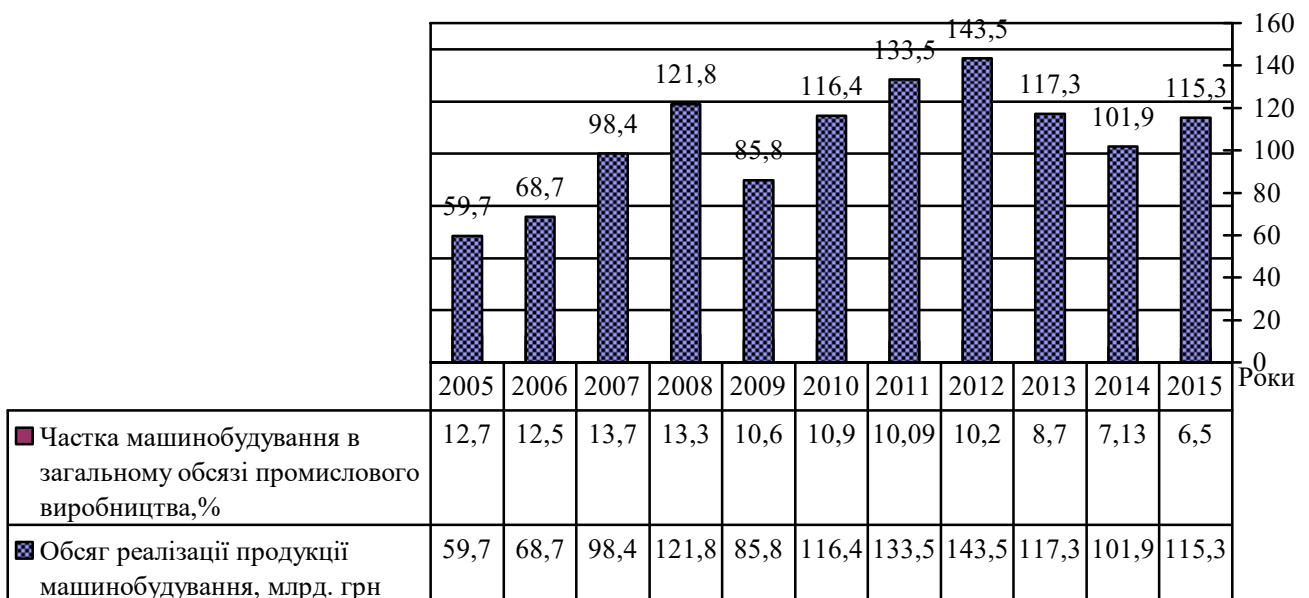


Рис.2. Обсяги реалізації та частка машинобудування в загальному обсязі промислового виробництва України за період 2005-2015 роки [8]

Такі різкі коливання в діяльності підприємств машинобудування зумовлені кризовими явищами як в країні в цілому, так і в галузі зокрема, і є наслідками підтримки екстенсивного типу розвитку, наслідки якого

проявляються у використанні морально і критично зношеного устаткування, зниженні інноваційної активності підприємств, погіршенні рівня платоспроможності та порушенні економічної стійкості підприємств машинобудування.

На тлі скорочення обсягів виробництва та погіршення фінансово-економічних показників діяльності підприємств машинобудування в галузі відбувалося зростання рівня технологічної відсталості виробництв та значне скорочення кількості створюваних інновацій. Так, незважаючи на те, що протягом 2005-2015 роки в машинобудуванні збільшилася кількість інноваційно активних підприємств і становила 394 та 397 підприємств у 2005 і 2015 роках, відповідно, протягом даного періоду спостерігається зменшення питомої ваги підприємств, що впроваджували інновації з 17% підприємств у 2005 році до 15,2% - у 2015 році [8]. Це призводить до подальшої консервації технологічного відставання та обмежує можливості вирівнювання існуючого дисбалансу розвитку внутрішнього ринку машинобудування, що стосується низької частки виробництва високотехнологічної продукції та критичної імпортозалежності машинобудування.

Зберігається значна невідповідність між рівнем інтелектуального потенціалу та обсяги фінансування і державної підтримки інноваційної діяльності в галузі машинобудування, що не дозволяє створити сприятливі умови для зростання рівня їх інноваційного потенціалу та нарощення обсягів виробництва високотехнологічної продукції. Як підтверджують статистичні дані фінансування інноваційної діяльності підприємств машинобудування відбувається головним чином за рахунок власних коштів підприємств і в значній мірі не відповідає реальному технологічному стану та потребам галузі (табл. 1). Вкрай незадовільною є державна підтримка інноваційних проектів і програм в галузі машинобудування: якщо у 2005 році обсяг державного фінансування інноваційної діяльності підприємств машинобудування становив 16,5 млн. грн або 1,02 % від загального обсягу витрат на інноваційну діяльність машинобудівних підприємств, у 2014 році - 14,9%, а у 2015 році лише 2%, що складало 396 тис. грн. Це означає, що основним джерелом фінансування інновацій та оновлення технологічної бази виробництва підприємств машинобудування виступають власні кошти підприємств, частка яких серед всіх можливих джерел фінансування становить більше 90% (рис. 3-4) [8].

Розподіл загального обсягу витрат на інноваційну діяльність підприємств
машинобудування за джерелами фінансування [8]

| Показник | Роки | | | | | | | | | | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Усього, у тому числі за рахунок коштів, млн. грн. | 1619,3 | 2137,1 | 2573,5 | 3000,5 | 2006 | 2541,6 | 2731,7 | 3079,1 | 3589,99 | 2267,1 | 1405,1 |
| - власних | 1451,1 | 1876,2 | 2001,7 | 2301,3 | 1617,9 | 2334,7 | 2376,53 | 2183,5 | 2274,34 | 1755,92 | 1311,94 |
| - держбюджету | 16,5 | 29,2 | 78,1 | 120,2 | 80,6 | 14,8 | 86,4 | 47,41 | 15,29 | 337,9 | 0,396 |
| - місцевих бюджетів | 0,746 | 0,408 | 2,228 | 5,897 | - | 0,049 | - | 0,09 | 10,71 | 0,065 | - |
| - поза бюджетних фондів | - | - | 0,12 | - | - | - | - | 0,03 | 2,17 | 32,59 | 1,41 |
| - вітчизняних інвесторів | 64,72 | 24,87 | 5,85 | 16,86 | 0,04 | 14,46 | 6,81 | 62,79 | 10,28 | 7,59 | 71,51 |
| - іноземних інвесторів | 15,15 | 11,31 | 29,86 | 60,74 | 0,22 | 63,78 | 13,93 | 384,3 | 1054,47 | 117,76 | 18,79 |
| - кредитів | 68,53 | 115,1 | 125,1 | 324,4 | 47,28 | 10,20 | 31,58 | 214,4 | 69,68 | 8,07 | - |
| - інших | 2,53 | 80,11 | 330,6 | 19,32 | - | 103,6 | 216,5 | 186,6 | 153,1 | 7,27 | 1 |

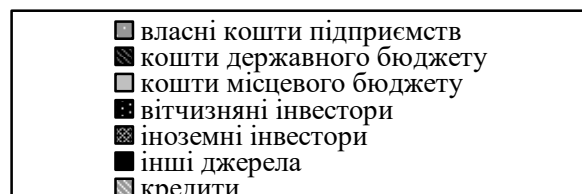
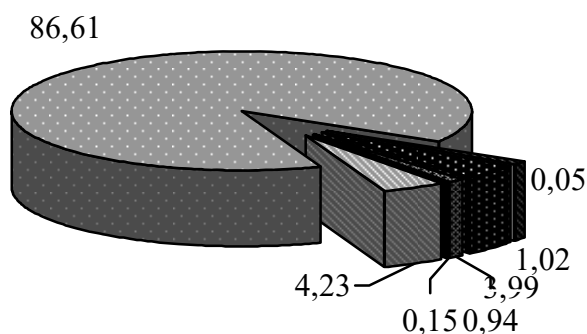


Рис. 3. Структура витрат на інноваційну діяльність підприємств машинобудування за джерелами фінансування у 2005 році, %

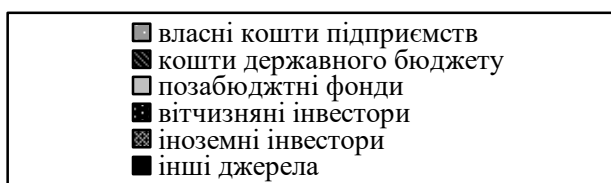
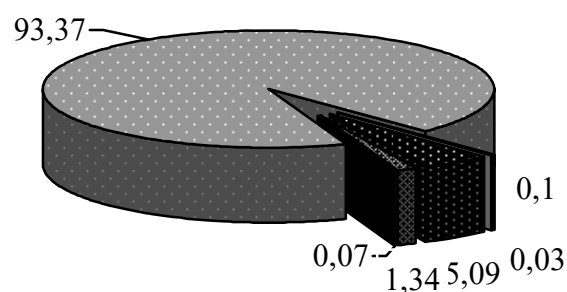


Рис. 4. Структура витрат на інноваційну діяльність підприємств машинобудування за джерелами фінансування у 2005 році, %

Низькі показники інноваційної активності підприємств машинобудування сьогодні означають, що відставання в рівні технологічного розвитку виробництв від світового рівня становить 2–3 і більше поколінь техніки. Неувага держави до науково-технічної та інноваційної політики, фінансова неспроможність підприємств фінансувати власні інноваційні розробки призвела до домінування низько-технологічних робочих місць в українському машинобудуванні, що не дозволяє виробляти високотехнологічну конкурентоспроможну на світовому ринку продукцію, спричиняє низьку продуктивність і гальмує зростання оплати праці в галузі [10].

Криза фінансово та інноваційного характеру зумовили існування загрозової ситуації і в системі кадрового забезпечення діяльності підприємств машинобудування, що характеризується постійним скороченням чисельності працівників та зниженням рівня продуктивності праці. За період з 2005 по 2015 роки середньооблікова кількість штатних працівників скоротилася на 427 тис. чол. і становила 773 та 346 тис. чол. у 2005 та 2015 роках відповідно. Незважаючи на постійний депресивний стан більшості підприємств машинобудування, в цілому в галузі спостерігається незначне зростання розміру середньомісячної заробітної плати. Так, протягом 2005-2015 років середньомісячна заробітна плата штатного працівника збільшилася в 5 разів і становила 4211 грн. у 2015 році. Однак, темпи зростання заробітної плати на підприємствах машинобудування значно відстають від тенденцій зміни рівня оплати праці в промисловості: у 2015 році розмір середньомісячної заробітної плати в промисловості становив 4780 грн, що на 569 грн більше ніж в машинобудівному комплексі (рис. 5) [11-12].

Це означає, що і для системи кадрового забезпечення діяльності машинобудівних підприємств притаманні елементи кризи кадрового потенціалу, які виражаються в низькому рівні продуктивності праці та високій плинності кадрів, втраті висококваліфікованого персоналу та відсутності ефективних стимулів до праці.

Таким нездатність підприємств машинобудування протистояти конкуренції на світовому ринку високотехнологічної продукції обумовлена впливом ряду чинників, що здійснюють деструктивний та дестабілізаційний вплив на діяльність машинобудівного комплексу. До числа найбільш впливових з них належать [13-14]:

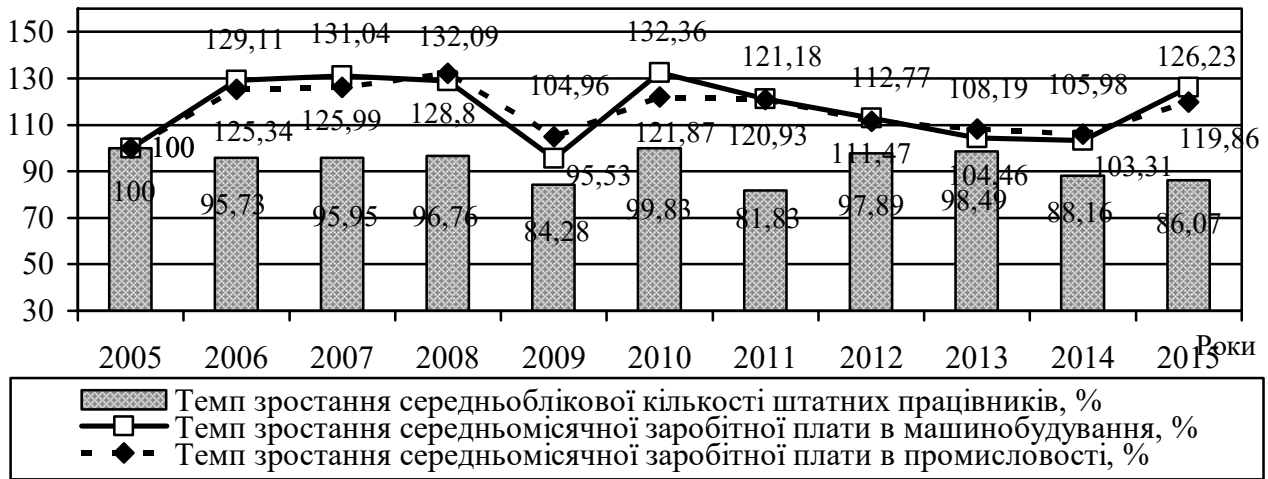


Рис. 5. Динаміка зростання чисельності працівників та середньомісячної заробітної плати в промисловості та машинобудування України протягом 2005-2015 років, у % до попереднього року [11-12]

1) фактори загальнодержавного впливу:

- нестабільність політичної ситуації та загострення ситуації на сході України;
- нестабільність курсу валют та високий рівень інфляції, що обумовлюють подорожчання вартості закупівель імпортованих комплектуючих;
- декларативний характер Концепцій і Програм розвитку промислового комплексу, в тому числі і машинобудування;
- відсутність державної підтримки інноваційної діяльності підприємств машинобудування, в тому числі відсутність державного замовлення на продукцію машинобудування;
- відсутність державних гарантій для іноземних інвесторів та при залученні кредитних ресурсів для потреб машинобудування;
- обмеженість законодавчого, митного та податкового регулювання рамками норм СОТ;
- низький платоспроможний попит внутрішнього ринку продукції машинобудування;
- низький рівень розвитку ринкової та інноваційної інфраструктури в країні;
- неефективність державного контролю за діяльністю монополістів і посередників;

2) фактори загальногалузевого впливу:

організаційно-управлінського характеру:

- відсутність ефективної системи управління галуззю, застарілість організаційних структур управління підприємствами, в тому числі відсутність формалізації бізнес-процесів;

- складність зв'язків між вертикалями управління;
- відсутність системи стратегічного планування на підприємствах;
- службова недбалість та зловживання обов'язками;
- корумпованість керівного складу;

техніко-технологічного характеру:

- критичний рівень зносу основних фондів, неефективність механізмів їх відтворення;

- відсутність інноваційних технологій з виробництва високотехнологічної продукції;

- висока енерго-, матеріало- та ресурсоемність продукції машинобудування;

- низький рівень автоматизації технологічних процесів виробництва машинобудівної продукції;

соціального характеру:

- відтік кваліфікованих кадрів та зниження престижності робітничих професій;

- зниження рівня продуктивності та якості праці;

- низький рівень підготовки та перепідготовки кадрів;

- незадовільний стан техніки безпеки та охорони праці;

- неефективність комунікацій між управлінським складом та робітниками, відсутність довіри до керівного складу;

- соціальна незахищеність працівників та неефективність мотиваційної системи працівників;

фінансово-інвестиційного характеру:

- низький рівень платоспроможності та ліквідності підприємств машинобудування, нестача власних фінансових ресурсів;

- реалізація тіньових схем розподілу фінансових ресурсів;

- неефективність амортизаційної політики;

- жорсткість умов залучення кредитних та інвестиційних ресурсів;

- застарілість інвестиційної політики та низький рівень використання сучасних форм співфінансування;

- поганий інвестиційний клімат та застарілість механізмів ціноутворення;

інформаційно-інноваційного характеру:

- низький рівень використання сучасних інформаційних технологій;
- нерозвинутість інноваційної інфраструктури;
- низький рівень якості інноваційного процесу;
- складність документообігу;
- розірваність інноваційного циклу;
- вузька продуктова лінія;
- низька якість та експлуатаційна надійність продукції;
- низький рівень захисту комерційної інформації тощо.

Отже, узагальнюючи в цілому, можна відзначити, що проблеми машинобудівного комплексу мають комплексний та хронічний характер і потребують формування якісного нового організаційно-ресурсного потенціалу, здатного забезпечити виробництво високотехнологічної продукції машинобудування конкурентоспроможної на світових ринках за параметрами ціна-якість, а відповідно і залучення інвестицій в комплекс машинобудування та вихід його підприємств на нові зовнішні ринки.

Ґрунтуючись на вище визначеному, пропонуємо Концепцію розвитку потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення вітчизняного машинобудування, в межах якої визначено мету, принципи і завдання розвитку організаційно-ресурсного потенціалу машинобудування та поєднано інструменти формування якісно нових характеристик його складових, а саме: інструменти розвитку організаційно-управлінської, кадрової, інноваційної, матеріально-комунікаційної, техніко-технологічної, інформаційної та фінансово-інвестиційної складових (рис. 6).

Метою даної концепції визначено забезпечення виробництва конкурентоспроможної високотехнологічної машинобудівної продукції за рахунок формування якісно нових характеристик складових організаційно-ресурсного потенціалу підприємств машинобудування.

В основу реалізації Концепцію розвитку потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення підприємств машинобудування покладено таку систему принципів, як принцип інноваційності, проактивності, безперервності відтворення, ефективності, системності, пропорційності, адаптивності.

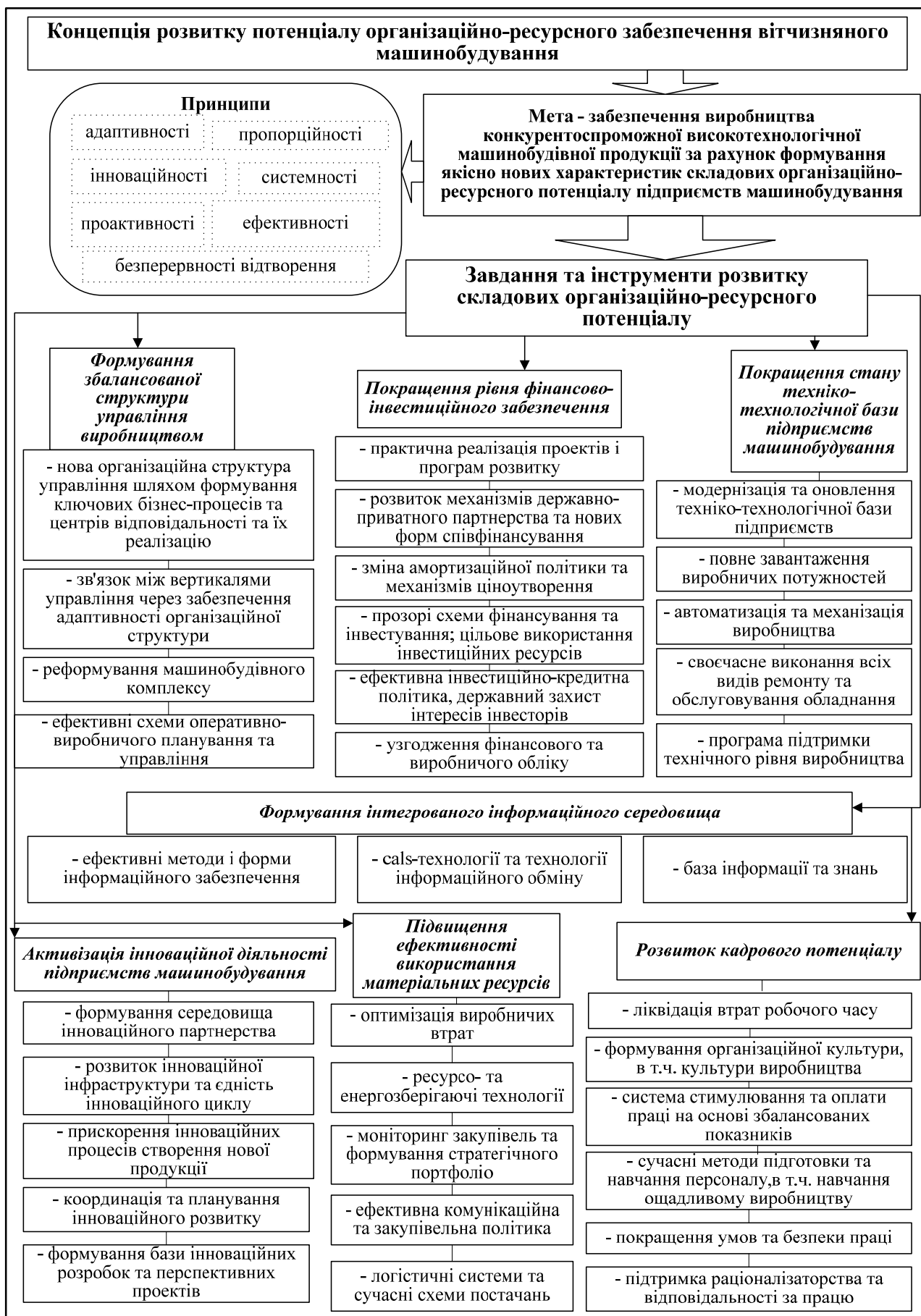


Рис.6. Основні положення Концепції розвитку потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення вітчизняного машинобудування [власна розробка]

Основними завданнями Концепції визначено:

- покращення стану техніко-технологічної бази підприємств машинобудування;
- формування збалансованої структури управління виробництвом;
- розвиток кадрового потенціалу;
- активізація інноваційної діяльності підприємств машинобудування;
- підвищення ефективності використання матеріальних ресурсів;
- покращення рівня фінансово-інвестиційного забезпечення;
- формування інтегрованого інформаційного середовища.

Дана Концепція є теоретичним базисом реалізації стратегічних змін в системі організаційно-ресурсного забезпечення підприємств машинобудування, що дозволить забезпечити виробництво високотехнологічної продукції підприємствами машинобудування і підвищити їх конкурентоспроможність на світовому ринку.

Висновки. Таким чином, в статті подано Концепцію розвитку потенціалу організаційно-ресурсного забезпечення вітчизняного машинобудування, в межах якої визначено мету, принципи і завдання розвитку організаційно-ресурсного потенціалу машинобудування та поєднано інструменти формування якісно нових характеристик його складових. Встановлено, що реалізація даної Концепції дозволить сформувати якісно нові характеристики складових організаційно-ресурсного потенціалу підприємств машинобудування, що сприятиме налагодженню виробництва високотехнологічної машинобудівної продукції, конкурентоспроможної на світовому ринку.

Література

1. Амоша А. И. Неоиндустриализация и новая промышленная политика Украины / А.И. Амоша, В.П. Вишневский, Л.А. Збаразская // Економіка промисловості. – 2012. – № 1 – 2 (57 – 58). – С. 3 – 36.
2. Васильєва Н.Ф. Машинобудування як матеріально-технічна основа неоіндустріальної економіки України / Н.Ф. Васильєва, В.Л. Кавура // Економіка промисловості. – 2014. - № 4 (68). – С. 88-96.
3. Стратегічні пріоритети та завдання розвитку реального сектора економіки України / Редкол.: Б.М. Данилишин (відп. ред.) та ін.; РВПС України НАН України. – Черкаси: Брама-Україна, 2007. – 544 с. – С. 76.

4. Дикань В.Л. Комплексний підхід до управління стійким розвитком підприємств машинобудування / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. - № 49. – С. 11-18.

5. Інноваційний розвиток промисловості як складова структурної трансформації економіки України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, А.І. Сухоруков, А.В. Шевченко [та ін.]; за ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2014. –152 с.

6. Журило Р. М. Конкурентоспроможність наукомісткого машинобудування в системі розвитку національного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / Р. М. Журило. — Запоріжжя, 2010. — 20 с.

7. Романенко В.А. Влияние конкурентной политики на развитие машиностроения в Украине / В.А. Романенко // Економіка промисловості. – 2011. - № 1(53). – С. 56-66.

8. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Назва з екрана.

9. Дмитренко Л. Машинобудівна галузі України в умовах світової кризи: стан та перспективи / Л. Дмитренко // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. – 2010. - № 117. – С. 44-46.

10. Єпішенкова Г.О. Теоретичні та практичні аспекти модернізації машинобудівних підприємств України в умовах прискорення науково-технічного прогресу / Г.О. Єпішенкова, О.І Довгун [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/14_ENXXI_2013/Economics/9_13729. – Назва з екрана.

11. Жук Н.І. Кадрове забезпечення економічного розвитку машинобудування України / Н.І. Жук // Вісник економічної науки України. – 2011. - № 2. – С. 46-49.

12. Василичин Т.М. Динаміка зміни стану машинобудівної промисловості України протягом останніх шести років / Т.М. Василичин // Вісник ЖДТУ. – 2014. - № 3 (69). – С. 35-40.

13. Осипов В.М. Стратегія підвищення міжнародної конкурентоспроможності машинобудівного комплексу на основі кластеризації / В.М. Осипов, Е.Ш. Ганбаров // Економіка: реалії часу. – 2015. - № 2 (18). – С. 6-14. (много статистики)

14. Карсунцева О.В. Формирование и реализация стратегии повышения уровня использования производственного потенциала предприятий машиностроения: дис. на соиск. учен. степени д.э.н.; специальность 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством / О.В. Карсунцева. – Самара, 2014. – 362 с.

References

1. Amosha A. I. Neoundustrializatsiya i novaya promyishlennaya politika Ukrainyi / A.I. Amosha, V.P. Vishnevskiy, L.A. Zbarazskaya // Ekonomika promislovosti. – 2012. – # 1 – 2 (57 – 58). – S. 3 – 36.
2. Vasylieva N.F. Mashynobuduvannia yak materialno-tekhnichna osnova neoundustrialnoi ekonomiky Ukrainy / N.F. Vasyleva, V.L. Kavura // Ekonomika promyslovosti. – 2014. - # 4 (68). – S. 88-96.
3. Stratehichni priorytety ta zavdannia rozvytku realnoho sektora ekonomiky Ukrainy / Redkol.: B.M. Danylyshyn (vidp. red.) ta in.; RVPS Ukrainy NAN Ukrainy. – Cherkasy: Brama-Ukraina, 2007. – 544 s. – S. 76.
4. Dykan V.L. Kompleksnyi pidkhid do upravlinnia stiikym rozvytkom pidpriemstv mashynobuduvannia / V.L. Dykan // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – 2015. - # 49. – S. 11-18.
5. Innovatsiyni rozvytok promyslovosti yak skladova strukturnoi transformatsii ekonomiky Ukrainy: analit. dop. / O.V. Sobkevych, A.I. Sukhorukov, A.V. Shevchenko [ta in.]; za red. Ya.A. Zhalila. – K.: NISD, 2014. –152 s.
6. Zhurylo R. M. Konkurentospromozhnist naukomistkoho mashynobuduvannia v systemi rozvytku natsionalnoho gospodarstva: avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. ekon. nauk: 08.00.03 «Ekonomika ta upravlinnia natsionalnym gospodarstvom» / R. M. Zhurylo. — Zaporizhzhia, 2010. — 20 s.
7. Romanenko V.A. Vliyanie konkurentnoy politiki na razvitie mashinostroeniya v Ukraine / V.A. Romanenko // Ekonomika promislovosti. – 2011. - # 1(53). – S. 56-66.
8. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs] . – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. – Nazva z ekrana.
9. Dmytrenko L. Mashynobudivna haluzi Ukrainy v umovakh svitovoi kryzy: stan ta perspektyvy / L. Dmytrenko // Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka. – 2010. - # 117. – S. 44-46.
10. Yepishenkova H.O. Teoretychni ta praktychni aspekty modernizatsii mashynobudivnykh pidpriemstv Ukrainy v umovakh pryskorennia naukovo-tekhnichnoho prohresu / H.O. Yepishenkova, O.I. Dovhun [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.rusnauka.com/14_ENXXI_2013/Economics/9_13729. – Nazva z ekrana.
11. Zhuk N.I. Kadrove zabezpechennia ekonomichnoho rozvytku mashynobuduvannia Ukrainy / N.I. Zhuk // Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy. – 2011. - # 2. – S. 46-49.

12. Vasylyshyn T.M. Dynamika zminy stanu mashynobudivnoi promyslovosti Ukrainy protiahom ostannikh shesty rokiv / T.M. Vasylyshyn // Visnyk ZhDTU. – 2014. - # 3 (69). – S. 35-40.
13. Osypov V.M. Stratehiia pidvyshchennia mizhnarodnoi konkurentospromozhnosti mashynobudivnoho kompleksu na osnovi klasteryzatsii / V.M. Osypov, E.Sh. Hanbarov // Ekonomika: realii chasu. – 2015. - # 2 (18). – S. 6-14.
14. Karsuntseva O.V. Formirovanie i realizatsiya strategii povyisheniya urovnya ispolzovaniya proizvodstvennogo potentsiala predpriyatiy mashinostroeniya: dis. na soisk. uchen. stepeni d.e.n.; spetsialnost 08.00.05 – ekonomika i upravlenie narodnym hozyaystvom / O.V. Karsuntseva. – Samara, 2014. – 362 s.