

господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2013. – № 24(997). – С. 3–8. – Бібліогр.: 4 назви.

В статье приведены проблемные аспекты бюджетного возмещения налога на добавленную стоимость, определены некоторые схемы незаконного возмещения и сделано предложение по улучшению текущей ситуации.

Ключевые слова: налог на добавленную стоимость, бюджетное возмещение, налоговое обязательство, налоговый кредит.

In the article problematic aspects of the budgetary compensation are identified, some schemes of the illegal budgetary compensation are determined and a suggestion for improving of the current situation is done

Keywords: value added tax, budgetary compensation, tax credit, tax liability.

УДК 338.47:656.2.001.73

О. В. ВАСИЛЬЄВ, докт. екон. наук, Харківський національний університет міського господарства

ТРАНСПОРТ І ЗВ'ЯЗОК ЯК ЕЛЕМЕНТИ ІНФРАСТРУКТУРИ ВИРОБНИЧОГО СЕРЕДОВИЩА

Розглянуто проблеми основних складових виробничого середовища – транспорту і зв'язку. Визначено шляхи їх подальшого удосконалення.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, транспорт, зв'язок.

Постановка проблеми. Одними з основних елементів виробничої інфраструктури виступають транспорт та засоби зв'язку для обслуговування виробництва [1]. На сьогодні в Україні переважають дороги з низькою пропускною спроможністю і нерозвиненим сервісом. Практично всі дороги пролягають через населені пункти, що не відповідають вимогам, які висувають до міжнародних транспортних коридорів.

Діяльність транспорту повинна визначати перспективи розвитку окремих регіонів країни, сприяти зростанню продуктивності суспільної праці, стимулювати залучення інвестицій, оптимізувати переміщення товарів, забезпечувати тенденцію позитивного розвитку рівня мобільності населення, завдяки чому прямо або опосередковано впливати на темпи економічного розвитку країни та регіонів. Це робить розвиток транспорту необхідною умовою розвитку національної економіки та всього народногосподарського комплексу і найважливішим елементом виробничої інфраструктури, а тому він повинен враховуватись у процесі визначення пріоритетів уряду. Так, у ЄС загальні

витрати, пов'язані з транспортним сектором, щорічно складають більше 10% ВВП, у той час як в Україні – 2 %.

Метою статті є вивчення проблем удосконалення інфраструктури виробничого середовища. Необхідно зауважити, що Україна має багато передумов, які є необхідними для збільшення обсягів транзитних вантажних перевезень. Зокрема, до них можна віднести розташування країни на перетині транзитних потоків між Європою та Азією, забезпеченість портами на Чорному морі, які не замерзають взимку, наявність розвинутої мережі автомобільних та залізничних шляхів і трубопроводів.

Виклад основного матеріалу. Розвиток шляхів сполучення на території України за період 2000-2009 роки відбувався досить повільно, а в окремих випадках навіть спостерігалось їх скорочення (табл. 1). У той же час транспортні артерії, що вже існують у країні, несуть суттєве навантаження, забезпечуючи великий обсяг вантажних та пасажирських перевезень (табл. 2, 3).

Таблиця 1. Протяжність шляхів сполучення загального користування різних видів транспорту, км [2]

| Роки | Залізничні колії | у тому числі електрифіковані | Річкові шляхи | Автомобільні дороги | у тому числі із твердим покриттям | Тролейбусні лінії (в одноколіїному обчисленні) | Трамвайні колії (в одноколіїному обчисленні) | Метрополітенні колії (у двоколіїному обчисленні) |
|------|------------------|------------------------------|---------------|---------------------|-----------------------------------|--|--|--|
| 2000 | 22300,7 | 9144,0 | 2413,5 | 169490,9 | 163827,0 | 4331,4 | 2144,5 | 91,7 |
| 2001 | 22217,7 | 9243,5 | 2280,5 | 169629,9 | 164089,0 | 4376,9 | 2143,6 | 91,7 |
| 2002 | 22078,0 | 9285,2 | 2282,0 | 169678,5 | 164245,4 | 4341,1 | 2119,8 | 91,7 |
| 2003 | 22051,0 | 9301,7 | 2241,0 | 169738,9 | 164633,4 | 4378,7 | 2109,5 | 95,0 |
| 2004 | 21990,2 | 9370,4 | 2253,2 | 169447,1 | 164772,2 | 4431,4 | 2071,9 | 99,1 |
| 2005 | 21980,4 | 9383,8 | 2191,2 | 169322,8 | 164956,7 | 4418,3 | 2069,2 | 101,5 |
| 2006 | 21870,4 | 9556,8 | 2151,7 | 169104,2 | 165155,0 | 4431,5 | 2047,8 | 101,5 |
| 2007 | 21852 | 9647,5 | 2175,7 | 169,4 | 165,6 | 4460 | 2000 | 102 |
| 2008 | 21655 | 9727,9 | 2165,8 | 169,5 | 165,8 | 4447 | 1983 | 103 |
| 2009 | 21657,5 | 9732,7 | 2150,2 | 169494,9 | 165820,0 | 4465,8 | 1982,3 | 102,6 |

Таблиця 2. Відправлення вантажів за видами транспорту, тис. т [2]

| | залізничний (відправлення) | залізничний (перевезення) | морський | річковий | автомобільний ¹ | авіаційний | трубопровідний |
|------|----------------------------|---------------------------|----------|----------|----------------------------|------------|----------------|
| 2000 | 295921,0 | 357381,6 | 6316,3 | 8349,8 | 938916,1 | 19,5 | 220057,5 |
| 2001 | 313089,0 | 370199,1 | 8231,6 | 6969,8 | 977268,8 | 26,9 | 218447,7 |
| 2002 | 330188,3 | 392592,0 | 8785,7 | 7608,3 | 947263,8 | 90,3 | 201274,6 |
| 2003 | 363364,7 | 445534,7 | 8851,4 | 9974,9 | 973283,0 | 148,4 | 216699,9 |
| 2004 | 388295,0 | 462367,6 | 8793,6 | 11858,5 | 1027396,3 | 101,0 | 220927,0 |
| 2005 | 378911,7 | 450277,3 | 8575,2 | 12868,6 | 1120715,3 | 126,3 | 212556,8 |
| 2006 | 398148,3 | 478711,4 | 8664,9 | 14297,1 | 1167199,7 | 98,9 | 203693,7 |
| 2007 | 415910,7 | 514192,9 | 9123,9 | 15120,6 | 1255225,3 | 104,0 | 195990,7 |
| 2008 | 399679,7 | 498536,8 | 8228,2 | 11293,5 | 1266598,1 | 102,1 | 186797,0 |
| 2009 | 322221,8 | 391523,4 | 4652,0 | 5145,5 | 1068857,9 | 85,1 | 154594,6 |

За 2009 рік через територію України пройшло 337,0 млн. т транзитних вантажів, серед яких переважають енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки, бітумні речовини та мінеральні добрива (87,6 % у загальному обсязі транспортування). Серед видів транспорту провідну роль відіграє трубопровідний (79,5 % загального обсягу транзиту) та залізничний (18,9 %).

Таблиця 3. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, тис. пас. [2]

| | залізничний | морський | річковий | автомобільний (автобуси) ¹ | авіаційний | трамвайний | тролейбусний | метрополітен |
|------|-------------|----------|----------|--|------------|------------|--------------|--------------|
| 2000 | 498683,0 | 3760,5 | 2163,3 | 2603804,5 | 1164,0 | 1380921,2 | 2581880,0 | 753540,1 |
| 2001 | 467825,3 | 5270,8 | 2034,3 | 2722001,6 | 1289,9 | 1333782,0 | 2332086,3 | 793197,0 |
| 2002 | 464810,4 | 5417,9 | 2211,9 | 3069136,3 | 1767,5 | 1196402,6 | 2140314,9 | 831040,4 |
| 2003 | 476742,4 | 6929,4 | 2194,1 | 3297504,5 | 2370,2 | 1132181,9 | 1920746,2 | 872812,5 |
| 2004 | 452225,6 | 9678,4 | 2140,2 | 3720326,4 | 3228,5 | 1112394,2 | 1848843,3 | 848176,1 |
| 2005 | 445553,1 | 11341,2 | 2247,6 | 3836514,5 | 3813,1 | 1110957,5 | 1902760,9 | 886597,7 |
| 2006 | 448421,7 | 10901,3 | 2021,9 | 3987982,2 | 4350,9 | 1082818,0 | 1788227,2 | 917699,8 |
| 2007 | 447093,7 | 7690,8 | 1851,6 | 4173033,7 | 4928,6 | 1026812,0 | 1620966,9 | 931511,9 |
| 2008 | 445465,7 | 7361,4 | 1551,8 | 4369125,5 | 6181,0 | 962702,5 | 1580384,2 | 958693,9 |
| 2009 | 425974,8 | 6222,5 | 1511,6 | 4014035,2 | 5131,2 | 787013,6 | 1283382,3 | 751988,3 |

Примітка ¹ З 2000 року – з урахуванням перевезень пасажирів підприємцями малого бізнесу – юридичними і фізичними особами.

Інтенсивно використовується повітряний простір. Річна кількість транзитних польотів літаків іноземних авіакомпаній за останні п'ять років зросла більше ніж на 30 %.

У 2009 році регулярні міжнародні рейси виконували 6 українських авіакомпаній: ТОВ «Авіалінії Візз Ейр Україна», СЗАТ «Авіакомпанія «АероСвіт», ВАТ «Авіаційна компанія «Дніпроавіа», ТОВ «Авіакомпанія «Донбасаеро», СЗАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України», ТОВ «Авіаційна компанія «Роза Вітрів» та ТОВ «Українсько-Середземноморські авіалінії». Прямим авіаційним сполученням з Києвом було з'єднано 81 місто світу та 11 міст України, регулярні міжнародні польоти до столиці України виконували 44 іноземні авіакомпанії.

Серед послуг, які надавалися Україною країнам світу у 2009 році, найбільшу питому вагу становили саме транспортні послуги, а це 65,7 % (6,3 млрд. доларів США), з них 33,4 % – трубопровідного, 19,7 % – залізничного, 20,2 % – морського та 17,6 % – повітряного транспорту [3].

У 2009 році торговельними та рибними портами й на промислових причалах (морських і річкових) України перероблено 162,0 млн т вантажів. У вантажопотоці, що проходить через українські порти (причали), переважають експортні (55,3 %) і транзитні (32,3 %) вантажі. Морськими й річковими портами (причалами) надаються послуги майже 25,3 тис. суден, з яких 17,0 тис. – закордонні та судна іноземних фрахтувальників.

У вантажних і пасажирських перевезеннях задіяні всі регіони України, однак ступінь їх завантаженості дещо відрізняється. На рис. 1, 2 можна побачити нерівномірність розвитку автомобільного та залізничного транспорту в окремих регіонах країни.

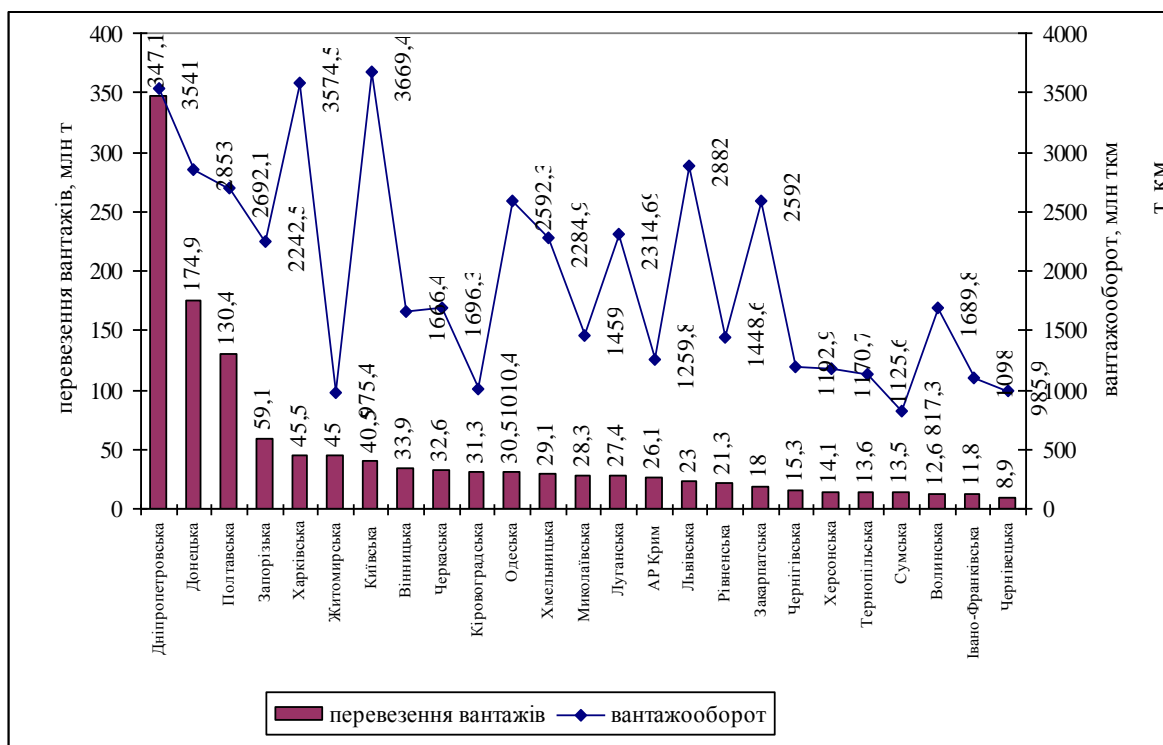


Рис. 1. – Показники розвитку автомобільного транспорту регіонів України [3]

З точки зору обсягів перевезень традиційно перші позиції посідають Дніпропетровська, Донецька, Київська, Харківська, Львівська та Запорізька області. Це вказує на інтенсивність переміщення населення цих найбільш заселених областей та найбільший ступінь перевезення вантажів, що виробляються на їх території. Необхідно також відмітити великий відрив «найкращих» від інших регіонів.

Так, обсяг перевезень вантажів у Дніпропетровській області майже у 2 рази перевищує обсяги Донецької, яка посідає 2-е місце, і в 39 разів – Чернівецької, останньої області. Такий відрив наочно відображає співвідношення економічного розвитку регіонів. Проте за рівнем перевезення пасажирів Дніпропетровська область лише четверта – 37,5 млн. пасажирів, що в 2 рази менше, ніж у найрухомішій Київській області (79,9 млн. пасажирів). Між ними розміщуються Харківська та Донецька області з майже однаковим рівнем пасажирських перевезень – більше 46 млн. пасажирів.

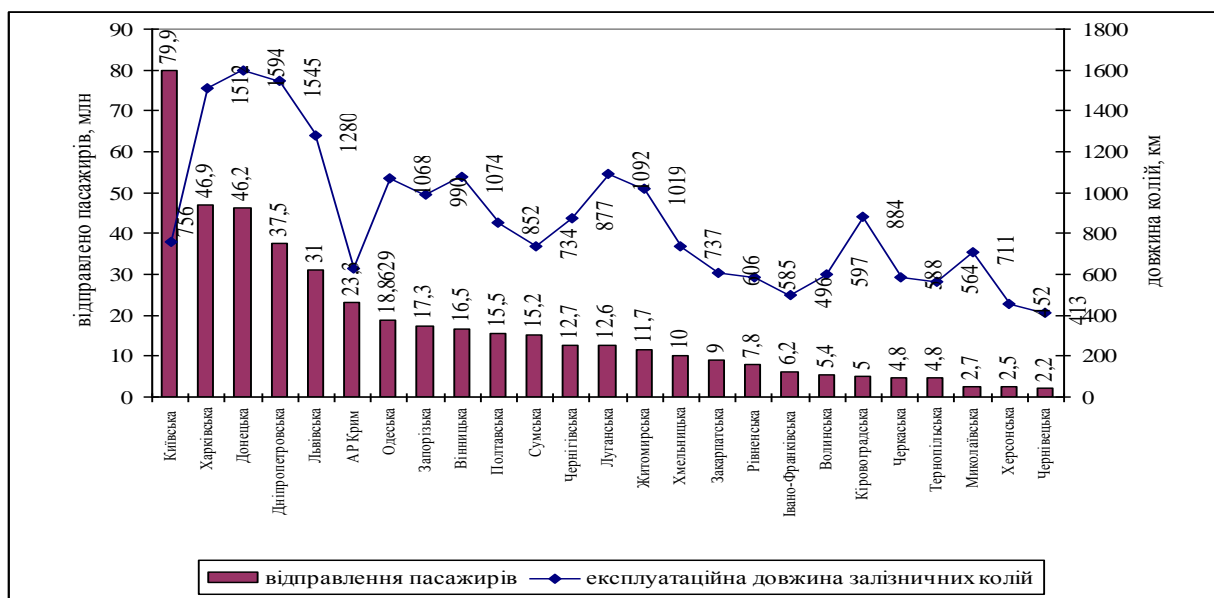


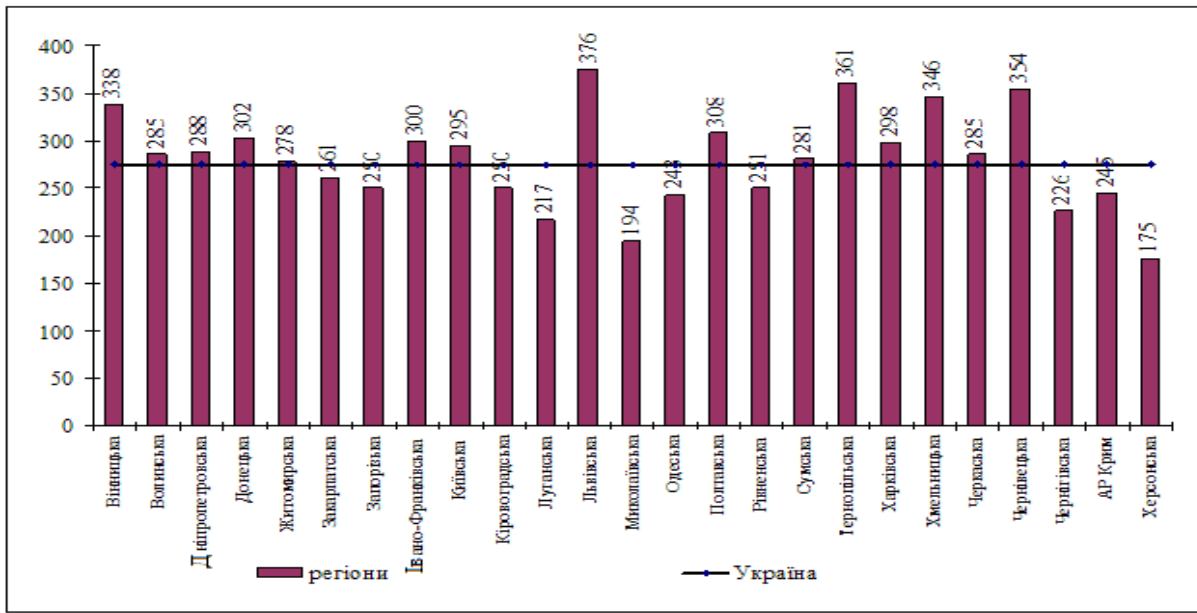
Рис. 2. – Показники розвитку залізничного транспорту регіонів України [3]

Дещо інша картина спостерігається за вантажооборотом. Так, Харківська, Київська, Одеська та Львівська області при відносно невеликих обсягах вантажних перевезень виконували досить великі вантажообороти – 2,5-3,5 млн. т-км, що вказує на значну середню дальність вантажних перевезень.

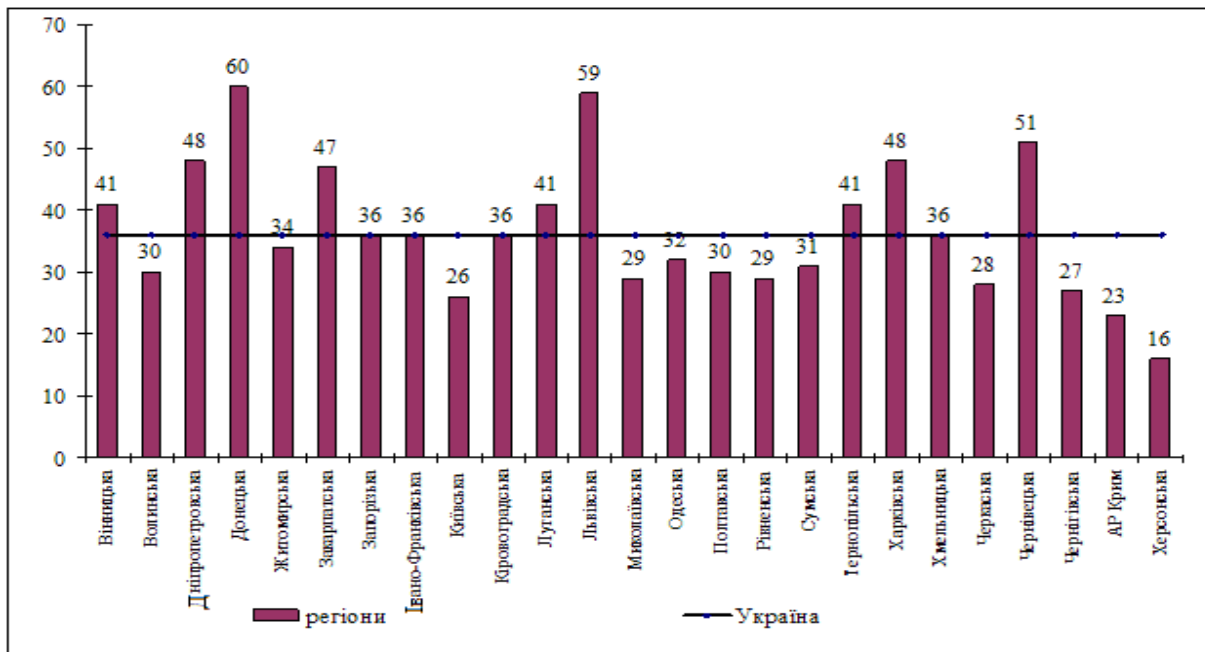
Цікавим є співвідношення між кількістю перевезених пасажирів та кількістю транспортних шляхів. Так, найбільший пасажиропотік Київської області виконувався на невеликій кількості залізничних шляхів, що призводить до підвищеного рівня інтенсивності використання залізничних колій, що, у свою чергу, може спричинити їх прискорений знос.

З точки зору розвиненості транспортної інфраструктури регіонів найбільш інформативним є показник щільності транспортних шляхів (рис. 3). І якщо

розвиток залізничних шляхів в Україні є досить нерівномірним, то густота автомобільних шляхів більш рівномірна.



а – автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям



б – залізничні шляхи загального користування

Рис. 3. – Щільність шляхів загального користування в регіонах України, км/1000 км² території [3]

Тому для багатьох регіонів України створення сучасної системи автошляхів є чи не єдиним чинником розвитку їх регіональних економік і зменшення соціальної напруженості за рахунок забезпечення додаткових

постійних робочих місць у мережі побутового і технічного сервісу для учасників дорожнього руху.

У цій ситуації є реальним будівництво платних автошляхів в Україні. Програма створення української національної мережі міжнародних транспортних коридорів може ґрунтуватися на передачі нових автошляхів, побудованих із залученням нетрадиційних джерел фінансування, в концесію з правом підприємства, що діє відповідно до концесійної угоди, брати плату за проїзд з користувачів дороги.

У нашій країні склалися певні передумови для започаткування концесійної діяльності у шляховому будівництві, адже інтеграційні процеси з країнами Західної та Східної Європи, Азії, що відбуваються в Україні, потребують радикальних змін у такому важливому елементі економіки, як транспорт. Це сьогодні вже визнано на урядовому рівні: ухвалено пакет постанов щодо розвитку національної мережі автомобільних шляхів у системі міжнародних транспортних коридорів. Набув чинності Закон України «Про концесію на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [4].

Водночас технічний стан автомобільних шляхів України не відповідає міжнародним вимогам і обмежує інтенсивність руху автотранспорту, а стан нашої економіки не дає змоги спрямовувати значні державні інвестиції у шляхове будівництво. Створення ж концесій дозволить значно розширити коло як вітчизняних, так і зарубіжних інвесторів, ввести в обіг акціонерний капітал, кошти населення тощо.

Також проблемною є розбудова мережі автодоріг загального користування, в тому числі міжнародних транспортних коридорів. Українською Державною програмою розвитку автодоріг загального користування на 2007-2011 роки передбачається будівництво та реконструкція автодоріг державного значення за бюджетні та кредитні кошти протяжністю 414 км, у тому числі основних магістральних автодоріг – 269 км, що в 4 рази менше відповідних показників Республіки Польща. У 2009 р. з будівництва (реконструкції) автодоріг та капітального ремонту за напрямками міжнародних транспортних коридорів введено в експлуатацію 42 км і відремонтовано 48 км автодоріг. Усього введено в експлуатацію після реконструкції 57 %, а після ремонтів 53 % відповідних показників 2008 року. В Україні станом на 01.01.2010 р. експлуатаційна довжина автодоріг загального користування становила 169,1 тис.

км, скорочення у порівнянні з 1995 р. (172,3 тис. км) склало 3,2 тис. км. Це свідчить про те, що нові автодороги або не будуються, або старі автодороги руйнуються при будівництві нових. Крім того, якість автодоріг в Україні залишається дуже низькою – майже 23 % автодоріг загального користування України ще не мають твердого покриття або мають перехідні покриття. 33% автодоріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, 49% – за рівністю [5].

Аналіз змін у структурі перевезень пасажирів та вантажів в Україні, вивчення світових та європейських тенденцій у цій галузі дають підстави прогнозувати на перспективу істотне збільшення обсягів перевезень автомобільним транспортом. Тому набуває актуальності проблема облаштування державного кордону, що передбачає розбудову прикордонних переходів, створення пунктів автосервісу, вантажних терміналів, об'єктів для обслуговування пасажирів та екіпажів.

Більш впевненими темпами в Україні розвивається зв'язок (табл. 4). Продукція (послуги) підприємств зв'язку – показник, який характеризує обсяг послуг, що надаються підприємствами зв'язку населенню, підприємствам, організаціям, установам та іншим споживачам, а саме: відправлення газет, журналів, листів, телеграм, грошових переказів і пенсійних виплат, міжміські та міжнародні телефонні переговори.

Таким чином, видно, що переважна більшість доходів від надання послуг зв'язку та пошти протягом 1995-2011 років було отримано в місті Києві (від 31,5 до 42,9% у загальній кількості доходів), що природно пояснюється місцем, яке відіграє столиця у життєдіяльності країни.

Наступними за обсягом дохідності послуг зв'язку є Донецька, Дніпропетровська та Харківська області, які є найбільш заселеними в Україні.

Таблиця 4. Структура доходів від надання послуг пошти та зв'язку, % [6]

| Регіони | 1995 р. | 2000 р. | 2005 р. | 2006 р. | 2007 р. | 2008 р. | 2011 р. |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| м. Київ | 31,5 | 40,1 | 40,7 | 38,6 | 42,9 | 41,3 | 42,3 |
| Донецька обл. | 5,8 | 6,0 | 5,7 | 6,0 | 4,8 | 4,9 | 6,1 |
| Дніпропетровська обл. | 6,3 | 5,7 | 4,7 | 4,8 | 4,1 | 4,3 | 4,2 |
| Харківська обл. | 4,4 | 4,6 | 4,0 | 4,1 | 3,7 | 3,9 | 3,6 |
| Інші | 52,0 | 43,6 | 44,9 | 46,5 | 44,5 | 45,7 | 43,8 |
| Разом | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | |

Необхідно зауважити, що вони значно поступаються м. Києву (у 5-6 разів) і навіть разом не сягають його рівня. Але самі, у свою чергу, значно перевищують обсяги доходів кожної з інших областей і регіонів. Слід зазначити, що на частку інших 23 регіонів України припадає від 52 % доходів у 1995 році до 45,7 % у 2011 році, тобто у середньому по 2 % загальних доходів від надання послуг пошти та зв'язку.

За даними рис. 4 можна побачити дуже схожу динаміку зміни обсягів відправлень періодичних видань, листів, телеграм: досить великі обсяги відправлень у 1980-х роках, але протягом 1990-2010 років вони значно зменшуються: передплачені газети та журнали – в 10 разів; відправлені листи – в 5 разів; відправлені телеграми – в 40 разів. Такі тенденції пояснюються розвитком прогресивних видів зв'язку, зокрема супутникового зв'язку, Інтернету.

Проте тенденція зміни відправлення посилок дещо інша. Зниження порівняно з 1980 роком відбувалось до 1992 року, після чого всі 1990-ті роки рівень відправлення посилок залишався на найнижчому рівні – 2-4 млн. шт. Проте на відміну від попередніх відправлень, кількість посилок після 2000 року почала поступово зростати – до 15-17 млн. в 2007-2009 роках. Звичайно, це в 2,5-3 рази менше рівня 1980-х років, але в 4-8 разів вище рівня 1990-х років.

Зовсім інша динаміка відбувалась у грошових переказах. На відміну від посилок, їх кількість зростала за 80-90 роки ХХ століття. Найвищий рівень переказів був зареєстрований у 1995-1997 роках – 280,5, 256,6 та 263,4 млн. відповідно. Цікаво, що саме в ці роки відбувалось найменше відправлення посилок, тобто люди прагнули передавати гроші замість натурального продукту. Після чого з певними коливаннями кількість грошових переказів знизилась наприкінці 2000 року навіть нижче рівня 1980 року – 142,3 млн. переказів проти 153,6 млн.

Слід зазначити, що лише телефонний зв'язок в Україні набував усе більшого розповсюдження. Ринок міжміських переговорів поступово щорічно розширювався з 300 млн. переговорів у 1980 році до 1375 млн. у 2000 році, після чого почалось стрімке зростання – в середньому на 500 млн. переговорів за рік. Висунуто припущення щодо зв'язку між змінами відправлень певних видів. У табл. 5 наведено коефіцієнти парної кореляції між ними.

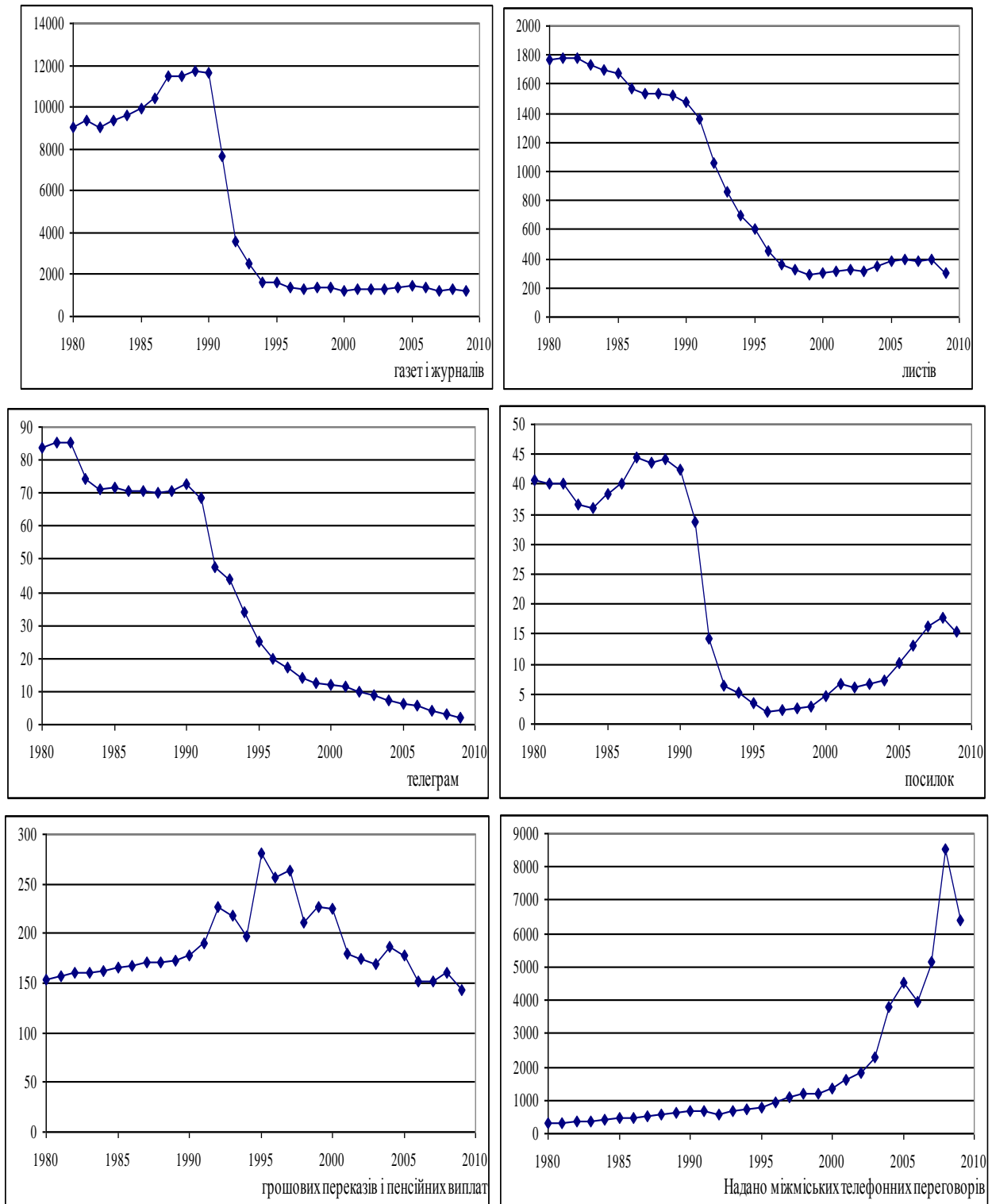


Рис. 4. – Кількість відправлень, млн. од.

Таблиця 5. Кореляційна матриця (складено автором)

| Відправлення | Відправлення | | | | | Надання міжміських телефонних переговорів |
|---|------------------|--------|----------|---------|---------------------------------------|---|
| | газет і журналів | листів | телеграм | посилок | грошових переказів і пенсійних виплат | |
| газет і журналів | 1 | 0,950 | 0,934 | 0,964 | -0,411 | -0,530 |
| листів | – | 1 | 0,987 | 0,922 | -0,371 | -0,581 |
| телеграм | – | – | 1 | 0,880 | -0,272 | -0,673 |
| посилок | – | – | – | 1 | -0,585 | -0,327 |
| грошових переказів і пенсійних виплат | – | – | – | – | 1 | -0,307 |
| Надання міжміських телефонних переговорів | – | – | – | – | – | 1 |

Висновки. Дані розрахунків підтверджують наявність майже однакової тенденції у змінах відправлення періодики, листів, телеграм та посилок і зворотного зв'язку між переліченими відправленнями та грошовими переказами і міжміськими розмовами. Найтіснішим виявився зв'язок між:

- грошовими переказами та посилками;
- телеграмами та телефонними розмовами.

Звичайно, це вказує на наявність інших причин зміни порядку спілкування між українцями, зокрема, змін фінансового становища населення та знов-таки розвитку засобів комунікації.

Список літератури: 1. Федько В. П. Рыночная устойчивость промышленности (теоретико-методологический аспект) / В. П. Федько. – Ростов н/Д : РГЭА, 2000. – 284 с. 2. Транспорт і зв'язок [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/> 3. Соціально-економічне становище регіонів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua 4. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг : Закон України від 15.01.2009 р. № 891-VI-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=891-17> 5. Національні стратегії регіонального розвитку республіки Польщі та України: порівняльний аналіз транспортних аспектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://niss.lviv.ua/analytics/56.htm> 6. Статистичний збірник «Регіони України» за 2009 рік / за ред. О. Г. Осауленка. – К. : Держкомстат України, 2010. – 567 с.

Надійшла до редакції 10.04.2013

УДК 338.47:656.2.001.73

Транспорт і зв'язок як елементи інфраструктури виробничого середовища / Васильєв О. В. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-

господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХП». – 2013. – № 24(997). – С. 8–19. – Бібліогр.: 6 назв.

Рассмотрена проблема основных составных частей производственной среды – транспорта и связи. Определены основные пути их дальнейшего усовершенствования.

Ключевые слова. производственная инфраструктура, транспорт, связь.

The problems of the main components of the work environment – transport and communications. The ways of their further improvement.

Key words: industrial infrastructure, transport and communications.

УДК 658:621

А. Ю. ГЕВОРКЯН, канд. екон. наук, доц., НТУ “ХП”;

О. О. КОВАЛЬОВА, магістрант, НТУ “ХП”.

ОСОБЛИВОСТІ СТРАТЕГІЇ ЗЕД ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті розглядаються особливості стратегії ЗЕД підприємств машинобудівної галузі України. Виявлено проблеми підприємств машинобудівної галузі України, що впливають на їх зовнішньоекономічну діяльність. Проаналізовані показники економічної діяльності по підприємствах машинобудування харківського регіону.

Ключові слова: машинобудівна галузь, стратегія ЗЕД, показники економічної діяльності.

Вступ. Здатність підприємств успішно здійснювати зовнішньоекономічну діяльність напряму залежить від їх конкурентоспроможності. Враховуючи це, гострими залишаються питання інвестицій, інновацій, недостатньої кваліфікації персоналу та інші. Саме ці питання слід вирішувати перш ніж підприємство почне розробляти стратегію зовнішньоекономічної діяльності.

Аналіз останніх досліджень та літератури. Дослідженням теоретико-методологічних проблем формування зовнішньоекономічних стратегій займалися такі вітчизняні та російські вчені: І. С. Гладков, О. Ю. Пасічна, Л. В. Пельтек, О. П. Подцерковний, В. В. Швед, Л. О. Чорна. А також важливий внесок у становлення і розвиток теоретичних положень стратегічного менеджменту зробили: Д. Аакер, Р. Акофф, І. Ансофф, П. Друкер, Х. Віссем, У. Кінг, Д. Кліланд, Г. Мінцберг, М. Портер, А. Томпсон, А. Чандлер.

Мета досліджень, постановка проблеми. Метою даної статті є виявлення проблем підприємств машинобудівної галузі України, що впливають на їх зовнішньоекономічну діяльність.