

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

На правах рукопису
УДК 338.45:621:339.94(043.3/.5)

КРАВЧЕНКО ЄВГЕН ВІКТОРОВИЧ

ТРАНСКОРДОННЕ СПІВРОБІТНИЦТВО
МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

ДИСЕРТАЦІЯ

на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Науковий керівник
доктор економічних наук, професор
заслужений працівник народної освіти України
Кузьмін Олег Євгенович

ОДЕСА – 2015

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1	ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА ПРАКТИКА ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	13
1.1	Сутність та значення транскордонного співробітництва підприємств.....	13
1.2	Принципи та правові основи транскордонного співробітництва підприємств.....	34
1.3	Методичні положення з аналізування транскордонного співробітництва підприємств.....	54
	Висновки до розділу 1.....	66
РОЗДІЛ 2	АНАЛІЗУВАННЯ ФОРМ ТА МЕТОДІВ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	68
2.1	Інтегральний метод оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва підприємств з урахуванням впливу ендогенних та екзогенних факторів розвитку.....	68
2.2	Стан транскордонного співробітництва підприємств та фактори, що його визначають.....	87
2.3	Досвід транскордонного співробітництва підприємств....	125
	Висновки до розділу 2.....	149
РОЗДІЛ 3	РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	151

3.1	Модель транскордонного співробітництва підприємств на засадах кластерного аналізу.....	151
3.2	Організаційно-інституційний механізм стимулювання транскордонного співробітництва підприємств.....	168
3.3	Оцінка економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств.....	185
	Висновки до розділу 3.....	197
	ВИСНОВКИ.....	199
	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	202
	ДОДАТКИ.....	236

ВСТУП

Актуальність теми. Для підприємств машинобудування, які функціонують на прикордонних територіях, які, в свою чергу, розглядаються як території периферійні по відношенню до центру економічного життя країни, важливим є пошук дієвих методів та інструментів забезпечення реалізації наявного економічного потенціалу в умовах загострення конкуренції на внутрішніх та зовнішніх ринках. За сучасних процесів глобалізації, інтеграції та інтернаціоналізації, таким інструментом виступає транскордонне співробітництво, яке пропонує машинобудівним підприємствам ряд потенційних переваг (вихід на нові ринки; диференціація джерел сировини; доступ до капіталу, робочої сили та нових технологій; отримання більш високих прибутків тощо), тим самим сприяючи підвищенню рівня їх економічного розвитку та міжнародної конкурентоспроможності, що досягається формуванням стійких економічних зв'язків між суб'єктами господарювання по різні боки спільного кордону та прискоренням їх включення в систему світового господарства.

Важливі теоретичні і практичні аспекти функціонування машинобудівних підприємств досліджували вітчизняні вчені: Є. Бельтюков, А. Бутенко, М. Войнаренко, І. Грузнов, В. Захарченко, О. Кузьмін, О. Мельник, М. Меркулов, М. Окландер, Н. Петришин, І. Продіус, Л. Стрій, С. Філіппова, С. Харічков, М. Юдін, А. Яковлєв. Ними проведені комплексні дослідження машинобудівних підприємств як господарських одиниць, запропоновані методичні положення з аналізування їх діяльності, методи оцінювання їх потенціалу тощо. Проте, проблематика участі даних підприємств в транскордонному співробітництві залишається поза увагою. Водночас, вивченню транскордонного співробітництва присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема І. Артьомова, А. Балян, Ф. Ващука, Ф. Велтер, О. Витвицької, В. Галяс, Т. Гринько, І. Журби, Є. Кіш, М. Кхінеті, Ю. Макогона, Н. Мікули, Д. Овіата, В. Пили, М. Рубіш,

Д. Смолбоуна, С. Соколенка, Т. Терещенко, Й. Фарека, О. Чмир, І. Школи. Вищезгаданими вченими зроблено вагомий внесок у дослідження мега-, макро- та мезорівнів транскордонного співробітництва, де розкрито сутність даної співпраці та її значення як форми економічної інтеграції на рівні прикордонних регіонів, держав та Європейського Союзу.

Незважаючи на велику чисельність досліджень в цій сфері, необхідно відзначити недостатність теоретичних та методичних доробок, а також практичних рекомендацій щодо розвитку мікрорівня транскордонного співробітництва, який передбачає транскордонну співпрацю між підприємствами прикордонних територій сусідніх країн. Це спонукає до вивчення сутності та ряду інших важливих характеристик однієї із найбільш новітніх форм співпраці – транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Необхідність подальшого удосконалення теоретично-методичних та прикладних основ розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств обумовила актуальність теми дисертаційної роботи, мету і завдання дослідження.

Зв'язок дисертації з науковими програмами, планами, темами.

Дисертацію виконано у відповідності до планів науково-дослідних робіт Одеського національного політехнічного університету в рамках держбюджетних тем: «Розробка теоретико-методологічних основ формування системи економічної безпеки підприємств структуроутворюючих галузей реального сектору економіки з використання фактору вартості» (номер державної реєстрації 0112U002912, 2011-2014 рр.), де дисертантом розглянуте транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств як інструмент досягнення їх економічної безпеки; «Методологія та управлінський інструментарій забезпечення економічно-безпечного інноваційного розвитку підприємств промислового сектору на засадах інтеграції освіти, науки та виробництва» (номер державної реєстрації 0115U000408, 2015-2017 рр.), де дисертантом запропоновані засади формування організаційно-інституційного механізму активізації

транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств з метою забезпечення їх інноваційного розвитку. А також при виконанні госпдоговірної теми: «Оцінювання та планування джерел фінансування інноваційного розвитку промислового підприємства» (№ 1717-82, 2014 р.), в рамках якої дисертантом застосований підхід до оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств як одного із джерел фінансування інноваційного розвитку. Дисертант приймав участь в НДР як співвиконавець (довідка № 1326/05-02 від 07.04.2015 р.). Темі відповідають напряму Одеського національного політехнічного університету, що входить до переліку пріоритетних тематичних напрямів ВНЗ та наукових установ, затверджених наказом МОН України № 535 від 07.06.2011 р. (п. 4.1.11 додатку).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є розроблення та обґрунтування теоретико-методичних положень та практичних рекомендацій щодо розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Для досягнення поставленої мети у роботі визначено такі завдання:

- уточнити категоріально-понятійний апарат у сфері транскордонного співробітництва та визначити зміст поняття «транскордонне співробітництво підприємств»;
- систематизувати принципи розвитку транскордонного співробітництва підприємств та надати їм характеристику;
- доповнити науково-методичні положення з оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств;
- виявити фактори, які впливають на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та визначити причинно-наслідкові зв'язки між ними;
- розвинути теоретико-методологічне підґрунтя формування організаційно-інституційного механізму стимулювання економічного

розвитку машинобудівних підприємств в контексті транскордонного співробітництва;

– удосконалити науково-методичний підхід до оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Об'єктом дослідження є транскордонне співробітництво підприємств машинобудівної галузі, які функціонують на прикордонних територіях.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та методико-прикладні положення з розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Методи дослідження. Дисертаційне дослідження здійснювалось на загальнонаукових принципах проведення комплексних наукових досліджень та положеннях сучасної економічної теорії. Для досягнення поставленої мети та вирішення основних дослідницьких завдань використано такі методи дослідження: порівняльного аналізу, індукції та дедукції (для визначення рівнів транскордонного співробітництва та уточнення місця транскордонного співробітництва підприємств в системі сучасних економічних відносин – Розділ 1, підр.1.1); систематизації та узагальнення (для систематизації законодавчих норм та принципів транскордонного співробітництва підприємств – Розділ 1, підр.1.2; для узагальнення досвіду транскордонного співробітництва вітчизняних машинобудівних підприємств – Розділ 2, підр.2.3; для удосконалення методичних положень з аналізування транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств – Розділ 1, підр.1.3; для систематизації факторів впливу на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств – Розділ 2, підр.2.2); аналізу та синтезу (для удосконалення методу оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств – Розділ 2, підр.2.1); статистичного аналізу (для дослідження стану транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств Одеської області – Розділ 2, підр.2.2); групування та порівняльного економічного аналізу (для аналізу

виявлених тенденцій транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств Одеської області – Розділ 2, підр.2.2; для оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств – Розділ 3, підр.3.3); графічний (для наочного зображення динаміки основних досліджуваних показників – Розділ 2, підр.2.2); структурно-логічний (при розробці матриці оцінювання ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність підприємства – Розділ 2, підр.2.1; при обґрунтуванні моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств – Розділ 3, підр.3.1-3.2); економіко-математичного моделювання, а саме факторного аналізу (для побудови факторної моделі потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства – Розділ 2, підр.2.2) та кластерного аналізу (для визначення складу учасників кластеру та побудови організаційно-економічної моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств – Розділ 3, підр.3.1). Факторний та кластерний аналізи виконувалися за допомогою пакету прикладних програм STATISTICA.

Інформаційну базу дослідження складають праці вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі машинобудування та транскордонного співробітництва, статистичні матеріали з офіційних джерел, нормативно-правові документи міжнародного, українського та міжрегіонального законодавств з питань транскордонного співробітництва та зовнішньоекономічної діяльності; матеріали наукових конференцій, семінарів та періодичних видань з досліджуваної проблематики; дані наукових пошукових систем Web of Science, Scopus, Scirus, ScienceDirect та результати власних досліджень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретичному узагальненні та обґрунтуванні перспектив розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Найбільш вагомими науковими результатами, що визначають новизну дослідження, є такі:

вперше:

– при оцінюванні потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств пропонується врахувати фактори ендогенного та екзогенного розвитку даної співпраці, що дає змогу оцінити ступінь інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність підприємства;

удосконалено:

– систему факторів мікро-, мезо-, макро- та мегарівнів, які впливають на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Порівняно з іншими мультирівневими системами факторів впливу на транскордонне співробітництво, така система враховує рівень підприємства та причинно-наслідкові зв'язки між даними факторами;

– науково-методичний підхід до оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, який, на відміну від існуючих, дозволяє визначити економічний ефект від виходу підприємств на транскордонний ринок;

набули подальшого розвитку:

– категоріально-понятійний апарат у сфері транскордонного співробітництва шляхом уточнення поняття «транскордонне співробітництво підприємств», яке, на відміну від традиційних трактувань, розглянуте в контексті його змістовно-логічної ієрархії відповідно понять «підприємництво», «зовнішньоекономічна діяльність підприємств» та «міжнародне підприємництво»;

– принципи транскордонного співробітництва підприємств, які, на відміну від існуючих, систематизовані в єдину багаторівневу структуру за трьома логічно взаємопов'язаними блоками: загальноєвропейськими, національними та підприємницькими принципами;

– теоретико-методологічне підґрунтя формування організаційно-інституційного механізму стимулювання економічного розвитку машинобудівних підприємств в контексті транскордонного співробітництва,

що на відміну від подібних, передбачає поетапну інтеграцію підприємств в кластерні структури з одночасним застосування інституційної підтримки даної співпраці.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання науково обґрунтованих та методично завершених рекомендацій стосовно розвитку транскордонного співробітництва в діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств, що сприятиме їх включенню в євроінтеграційні процеси транскордонної кооперації з підприємствами сусідніх країн та формуванню спільних виробничих програм.

Застосування запропонованих автором методичних положень з аналізування транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та інтегрального методу оцінювання потенціалу даної співпраці з урахуванням впливу ендегенних та екзогенних факторів розвитку на МП «Південьконверсія» ТОВ призвело до виявлення невикористаних потужностей в сфері транскордонного співробітництва та збільшення обсягів експорту (акт № 121 від 22.06.2014 р.). Рекомендації щодо застосування запропонованого підходу до оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та комплексу методичних рекомендацій щодо стимулювання даної співпраці в планово-економічній діяльності ПАТ «Завод «Тіра» дозволило розрахувати річний економічний ефект від участі підприємства в транскордонному співробітництві та визначити шляхи активізації даної співпраці (акт № 51/99 від 29.04.2015 р.). Пропозиції підтверджуються їх використанням при виконанні міжнародного проекту «Концепція просторового розвитку міжрегіонального співробітництва в придунайському регіону (DONAUREGIONEN+)», код проекту SEE AF/a/246/4.2/X в рамках програми транскордонного співробітництва «Південно-Східна Європа 2007-2013» (довідка № 1819/117-07 від 17.07.2014 р.).

Результати дисертації використано у навчальному процесі Одеського національного політехнічного університету МОН України при підготовці навчально-методичних матеріалів і курсів лекцій за дисциплінами «Підприємництво», «Облік зовнішньоекономічної діяльності» та «Глобальна економіка» (довідка № 1325/05-02 від 06.04.2015 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійно виконаною науковою працею, в якій викладено авторський підхід до розробки теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Всі наукові результати, що викладені в дисертації, одержано автором особисто. З наукових публікацій, виданих в співавторстві, у роботі використані лише ті положення, що складають індивідуальний внесок автора. Конкретний внесок здобувача в цих роботах зазначений в авторефераті у переліку публікацій за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення, висновки та практичні результати дослідження пройшли апробацію на 12 науково-практичних конференціях: II міжнародна науково-практична Інтернет конференція «Сучасні проблеми економічної теорії та практики господарювання в ринкових умовах» (м. Одеса, 2010 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Глобалізація, сучасні проблеми міжнародного бізнесу та тенденції розвитку» (Грузія, м. Тбілісі, 2012 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Покританівські читання» за темою «Теоретичні проблеми розвитку вітчизняної та світової економіки» (м. Одеса, 2012 р.); VIII Всеукраїнська науково-практична конференція молодих науковців «Процеси сучасної глобалізації і Україна» (м. Одеса, 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми розвитку економіки в контексті глобальних викликів» (м. Одеса, 2013 р.); Міжнародна підсумкова науково-практична конференція «Наукові проблеми господарювання на макро-, мезо- та мікроекономічному рівнях» (м. Одеса, 2013 р.); II міжнародна Інтернет-конференція «Актуальні проблеми теорії та

практики менеджменту» (м. Одеса, 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Економіка: реалії часу і перспективи» (м. Одеса, 2014 р.); XIX міжнародна конференція «Стабільний економічний і соціальний розвиток євро регіонів та транскордонних територій» (Румунія, м. Яси, 2014 р.); IX Всеукраїнська науково-практична конференція молодих вчених «Гармонізація суспільства – новітній напрямок розвитку держави» (м. Одеса, 2014 р.); IV міжнародна конференція «Інвестування як джерело економічного росту в сучасних умовах» Вищої школи інформаційного менеджменту, бізнес адміністрування та права Праги (Чехія, м. Прага, 2014 р.); V міжнародна наукова конференція для аспірантів та молодих дослідників факультету менеджменту Університету Економіки в Празі (Чехія, м. Індржихув-Градец, 2014 р.).

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 20 наукових праць, з них: 2 колективні монографії; 7 статей у фахових виданнях України, у тому числі 2 – у виданнях, що включено у міжнародні наукометричні бази; 3 – у зарубіжних виданнях; 8 – тез доповідей у збірниках матеріалів конференції. Загальний обсяг публікацій складає 12,36 д.а., з яких особисто автору належить 8,31 д.а.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 240 найменувань на 34 сторінках, 13 додатків на 39 сторінках. Повний обсяг дисертації – 274 сторінки, з них 184 сторінки основного тексту. Робота містить 17 таблиць, з яких 4 займають 5 повних сторінок, 30 рисунків, з яких 12 займають повні сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА ПРАКТИКА ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1 Сутність та значення транскордонного співробітництва підприємств

За сучасних умов активізації глобалізаційних та євроінтеграційних процесів, все більша роль відводиться транскордонному співробітництву, яке виступає важливим чинником активізації економічного розвитку, підвищення конкурентоспроможності та конвергенції як територій в цілому, так і підприємств зокрема, що знаходяться в прикордонних територіях. Ряд потенційних можливостей, що пропонує підприємствам транскордонне співробітництво (доступ до світових ринків й можливість зайняття своєї ніші, оновлення виробничих потужностей, диверсифікація ризиків, покращений доступ до фінансових ресурсів тощо), робить за необхідне дослідження даного феномену [218, с. 35].

Важливі теоретичні та практичні аспекти розвитку транскордонного співробітництва досліджені та ґрунтовно описані у наукових працях таких вітчизняних вчених як А.Балян [10, 11], В.Будкін [17, 18], О.Витвицька [23], І.Журба [61-65], К.Зеленкіна [69-71], Є.Кіш [78-82], Л.Корольчук [89-91], К.Куцаб-Бонк [106], Ю.Макогон [115], Н.Мікула [130-134], С.Науменко [137], І.Пелешак [144], В.Пиля [147], М.Рубіш [27], І.Скороходов [168], Ю.Сотніков [171], І.Тимченко [177], Л.Шилік [196-199] та інші. З поміж зарубіжних вчених, що зробили вагомий вклад в дослідження мега-, макро- та мезорівнів транскордонного співробітництва, слід виділити наступних: Ф.Адамчук [208], Т.Аріелі [209], Ф.Велтер [237-239], Л.Давиденко [42, 43], М.Дімітров [211], Р.Кніпшилд [215], С.Криітке [216], М.Кхінеті [240], А.Парлінска [230], Д.Смоллбоун [233-235], Й.Фарек [212] та інші.

Для формування теоретичного підґрунтя розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств необхідно проаналізувати понятійний апарат області дослідження для визначення сутності ключових понять. Основу категоріально-понятійного апарату досліджуваної області складають поняття транскордонного співробітництва, підприємництва, зовнішньоекономічної діяльності підприємств та міжнародного підприємництва, розгляд яких дозволить визначити сутність транскордонного співробітництва підприємств та його місце в сучасній економічній теорії.

В Мадридській конвенції (1980) надається найбільш загальне визначення транскордонному співробітництву, де акцентується увага на ключову роль територіальних общин або властей, а саме: транскордонне співробітництво розглядається як «будь-які спільні дії, спрямовані на посилення та поглиблення добросусідських відносин між територіальними общинами або властями, які знаходяться під юрисдикцією двох або декількох договірних сторін, та на укладання з цією метою будь-яких необхідних угод або досягнення домовленостей» [55].

В свою чергу, в Законі України «Про транскордонне співробітництво» (2004) дана співпраця дещо конкретизується: «спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх представницькими органами, місцевими органами виконавчої влади України та територіальними громадами, відповідними органами влади інших держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством» [67]. Окрім суб'єктів транскордонного співробітництва (територіальні громади, їх представницькі органи та місцеві органи виконавчої влади) згадуються юридичні особи як учасники даної співпраці [67].

Окрім згадування транскордонного співробітництва в нормативно-правових актах, дане поняття трактується різними авторами. Зокрема, Ганс-Мартін Чуді розглядає транскордонне співробітництво як бі-, три- або

багатостороннє співробітництво між місцевими та регіональними органами влади, а також між напівгромадськими і приватними гравцями, що здійснюється у географічно суміжних територіях [236].

Погоджуючись з вищезгаданим трактуванням, Н. Мікула акцентує увагу на неможливості транскордонного співробітництва між не сусідніми державами, а лише за наявності спільного кордону, та значно розширює його предмет, визначаючи дану співпрацю як «специфічну сферу зовнішньоекономічної, політичної, екологічної, культурно-освітньої та інших видів міжнародної діяльності, яка здійснюється на регіональному рівні, і яка, охоплюючи всі загальні їхні форми, відрізняється необхідністю та можливостями більш активного їх використання, а також низкою особливостей, а саме – наявністю кордону і необхідністю його облаштування, спільним використанням природних ресурсів і, відповідно, спільним вирішенням проблем екологічної безпеки, більш широким взаємним спілкуванням населення сусідніх держав та особистими зв'язками людей, значно вищим навантаженням на інфраструктуру (дороги, зв'язок, сферу обслуговування, придорожня інфраструктура)» [130, с. 12].

Схоже визначення дає І. Артьомов, який вважає, що «транскордонне співробітництво – це спеціальна система взаємодії між регіонами суміжних держав, пов'язаних спільним відрізком міждержавного кордону, спрямована на вирішення конкретної проблеми транскордонного характеру або співпрацю в окремій галузі, де характер взаємодії в межах національних законодавств і міждержавних угод визначається відповідно до Мадридської Конвенції спільними рішеннями регіональної і місцевої влад» [8, с. 46].

К. Балабанов робить акцент на економічну складову транскордонного співробітництва та визначає його як набір можливих форм та інструментів співпраці з приводу налагодження коопераційних зв'язків в галузях промисловості, сільського господарства, транспорту і комунікацій, рекреації і охорони навколишнього середовища. Дана співпраця, на його думку, також включає торговельні, інвестиційні та інші форми взаємовигідного соціально-

економічного партнерства на географічно близьких територіях. В даному контексті, транскордонне співробітництво реалізується в форму міжнародного розподілу праці в масштабі регіонів двох чи більше держав, отриману внаслідок транскордонної взаємодії під впливом історичних та культурних чинників розвитку [9, с. 200].

Р.Дацків, окрім транскордонних зв'язків, виділяє також транскордонні економічні зв'язки і характеризує їх як «систему економічних відносин та інтересів на міжрегіональному рівні, що формуються та розвиваються в процесі функціонування спільного виробництва, поділу і спеціалізації суспільної праці, розширення продуктивних сил та визначаються дією економічних законів, нормативно-правовою базою і соціально-економічним середовищем прикордонних регіонів» [44, с. 5].

В.Будкін одним із перших вводить поняття транскордонного економічного співробітництва, в зміст якого він вкладає «частину загальної взаємодії прикордонних територій в усіх сферах суспільного життя, яка є фундаментальним компонентом такої взаємодії, оскільки при невисокому рівні зв'язків у галузі економіки, політичні, культурні, освітні та інші напрями співпраці із сусідами не можуть формувати органічний комплекс міждержавних відносин регіонального рівня» [19, с. 63].

Таким чином, при трактуванні поняття транскордонного співробітництва значна увага приділяється його економічній складовій, представленій реальними зв'язками транскордонного характеру між суб'єктами господарювання по різні боки кордону, які реалізуються в різного роду формах ведення бізнесу. Дані відносини, як правило, розглядаються як елементи економічної системи регіону, абстрагуючись при цьому від базового рівня співпраці – транскордонного співробітництва підприємств. У зв'язку з цим, розглядаючи транскордонне співробітництво, необхідно умовно виділити чотири рівні, на яких воно здійснюється та регламентується: мега-, макро-, мезо- та мікрорівень (рис. 1.1).

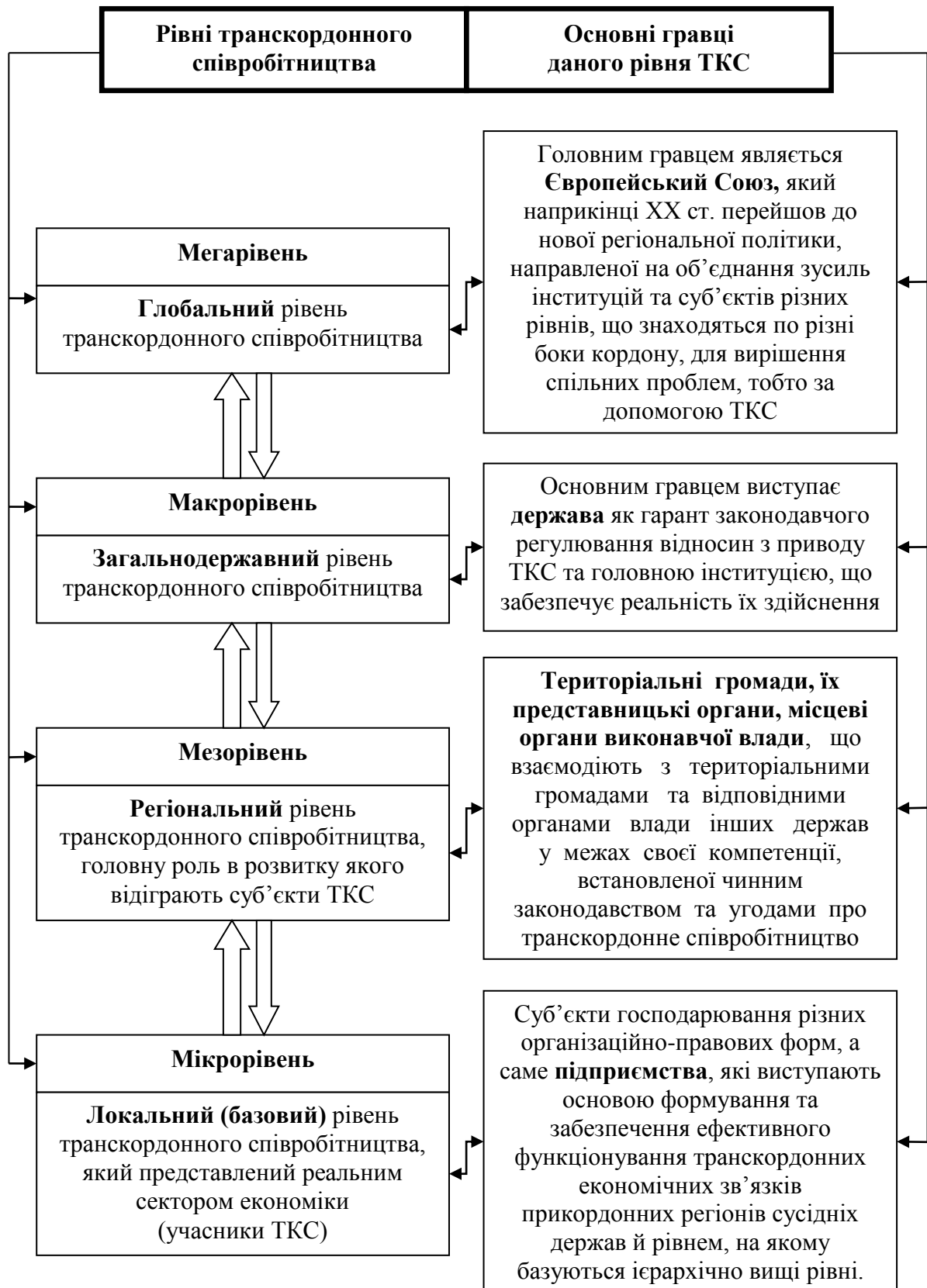


Рисунок 1.1 – Рівні транскордонного співробітництва

Примітка: – авторська розробка;

– ТКС – транскордонне співробітництво.

Як видно з рис.1.1, транскордонному співробітництву підприємств відводиться базовий рівень, на якому створюються та розвиваються ієрархічно вищі рівні транскордонної співпраці, що апріорі говорить про важливість даного економічного явища, повне розуміння якого не можливе без визначення його місця в економічній теорії.

До недавнього часу, в економічній теорії міжнародне підприємництво розглядали як органічне поєднання 2 складових – власне підприємництва та зовнішньоекономічної діяльності підприємств [213]. В останні декілька років, виділилась ще одна важлива складова – транскордонне співробітництво підприємств. Виходячи з вищевказаного, можна сформулювати ієрархію поняття «транскордонне співробітництво підприємств» та визначити місце і роль кожного елемента в системі економічних відносин (рис.1.2).

Базовим елементом даної ієрархії виступає ядро, – **підприємництво** (entrepreneurship), здійснюване в рамках державних кордонів, тобто національне підприємництво, яке за певних визначених умов, може перейти до наступного рівня – рівня транскордонного співробітництва підприємств.

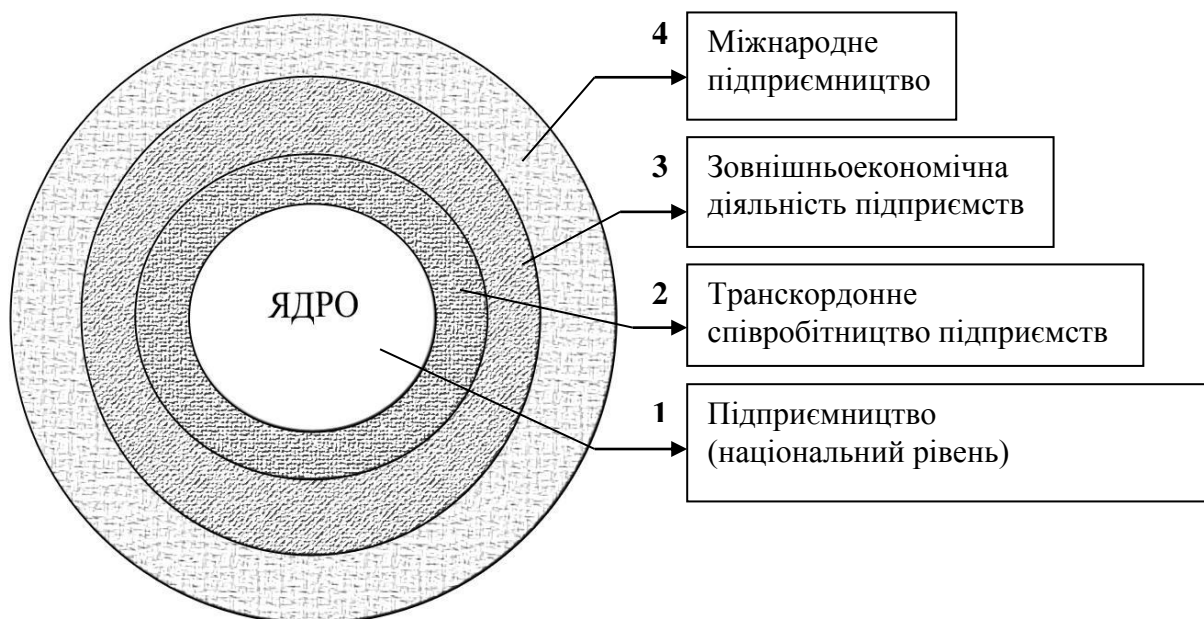


Рисунок 1.2 – Ієрархія поняття «транскордонне співробітництво підприємств»

Примітка: авторська розробка.

Транскордонне співробітництво підприємств (cross-border cooperation of enterprises), або як його називають зарубіжні вчені – **транскордонне підприємництво** (cross-border entrepreneurship) є ієрархічно нижчим рівнем від зовнішньоекономічної діяльності підприємств [233, с. 325]. Найкращим чином, дане положення можна пояснити на прикладі з практики: підприємство, що функціонує в Одеській області (Україна), яка являється прикордонною, експортує певний набір товарів до підприємства, що знаходиться в жудеці Тулча (Румунія), який також є прикордонним. Дані відносини можна розцінювати як транскордонне співробітництво підприємств, так і як зовнішньоекономічну діяльність підприємств. Однак, якщо підприємство, яке знаходиться в Одеській області, вирішить експортувати в середину Румунії, наприклад, в жудец Алба, то такі відносини можна класифікувати лише як зовнішньоекономічну діяльність підприємств. Це пояснюється тим, що головна ознака транскордонного співробітництва підприємств, яка, в свою чергу, відрізняє поняття «транскордонне співробітництво підприємств» від поняття «зовнішньоекономічна діяльність підприємств» полягає в тому, що транскордонне співробітництво підприємств можливе лише за умов наявності спільного кордону.

Територіальне розміщення підприємств по обидва боки спільного кордону лише спочатку може здатися обмеженням. Насправді ж, наявність спільного кордону дає можливість не тільки формувати вже звичні організаційно-правові форми господарювання (холдинги, консорціуми, спільні підприємства тощо), а й такі новітні організаційні форми як транскордонні кластери, транскордонні партнерства та об'єднання, що неможливе за умов зовнішньоекономічної діяльності, а лише в рамках транскордонної співпраці. Тим паче, спільна інфраструктура, економічне середовище та ряд інших обставин виступають потенційною платформою для економічного взаєморозвитку та процвітання [48, 68; 122, с. 199].

Зовнішньоекономічна діяльність, як економічна категорія, висвітлює передусім функції, виконувані такими структурами як фірмами, організаціями, підприємствами, об'єднаннями тощо. Згідно з Законом України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (1991), зовнішньоекономічну діяльність можна тлумачити як «діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами» [66]. Отже, **зовнішньоекономічна діяльність підприємств** (foreign economic activity of enterprises), як зазначають ряд вітчизняних вчених, – «це сфера господарської діяльності, яка пов'язана з міжнародною виробничою та науково-технічною кооперацією, експортом і імпортом продукції, виходом підприємства на зовнішній ринок» [38, с. 379; 41, 112]. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства входить до його загальної економічної діяльності, виступаючи її структурною складовою. Відповідно, вона має ряд схожих ознак, таких як подібні цілі, мотивація, підходи в організації тощо, одночасно маючи суттєву специфіку, яка реалізується на істотно новому міжнародному рівні в умовах взаємодії з підприємствами інших країн [206].

Ієрархічно найвищим поняттям являється міжнародне підприємництво. **Міжнародне підприємництво** (international entrepreneurship) включає в себе всі п'ять функцій бізнесу (планування, організація, розпорядництво, координування й контроль) та з самого початку ставить за мету отримання конкурентної переваги від використання ресурсів і продажу результату діяльності (продукту) до декількох країн. Тобто, – це пошук, введення в дію, оцінка та експлуатація можливостей – через національні кордони – створити в майбутньому товари та послуги. Воно вивчає та зрівнює як, ким і яким чином використовуються ці можливості через кордони [229, с. 5-6].

Крім того, як вважає один із основних дослідників даного питання Єрохін В.Л.: «міжнародне підприємництво як явище відображає всю сукупність зовнішньоекономічних відносин (економічних, соціальних,

організаційних), пов'язаних з організацією підприємцями своєї справи, виробництвом товарів, виконанням робіт або наданням послуг і отриманням бажаного результату у вигляді прибутку. Міжнародне підприємництво об'єктивно відображає всю систему відносин, що виникають на світовому ринку у підприємців один з одним, із споживачами, постачальниками, банками, державою в особі відповідних органів виконавчої влади, найманими працівниками та іншими суб'єктами світового ринку. При цьому міжнародне підприємництво відображає товарний характер таких відносин, які реалізуються на основі дії економічних законів світового ринку (попиту, пропозиції, конкуренції), а також усіх інструментів товарного виробництва і обігу» [54, с. 16]. Отже, міжнародне підприємництво – це здійснення господарської діяльності за участі суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності різних країн, яке відбувається на міжнародному ринку та ставить за мету задоволення потреб як окремих споживачів, так і суспільства в цілому в 4 ключових моментах: роботах, товарах, послугах та отримання прибутку [54, с. 16].

Дослідження ієрархії здійснення підприємницької діяльності від ядра до завершального рівня дозволяє констатувати, що **транскордонне співробітництво підприємств** – це специфічна форма зовнішньоекономічної діяльності підприємств, яка: має місце за умов виникнення торгово-економічної співпраці між суб'єктами господарювання різних організаційно-правових форм, що зареєстровані та функціонують на прикордонних територіях сусідніх держав по різні боки спільного кордону; охоплює частину прикордонної торгівлі (експортно-імпорتنі операції) здійснювану з метою задоволення власних потреб чи потреб населення прикордонних територій через транскордонні ринки на основі міждержавних угод чи відповідних документів [154, с. 79] та включає відносини, пов'язані з міжнародною виробничо-інвестиційною і науково-технічною кооперацією; сприяє формуванню та розвитку новітніх форм ведення бізнесу, опосередкованих рівнем даної співпраці (рис.1.3).

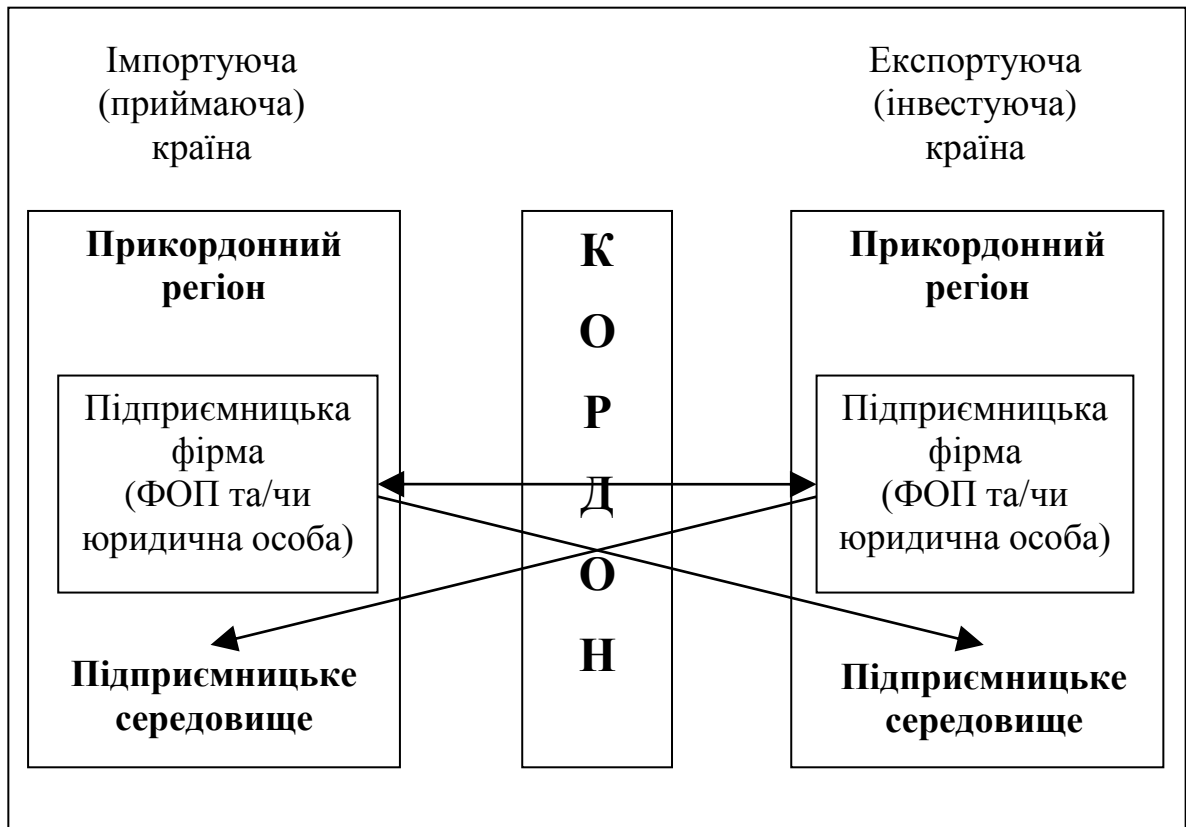


Рисунок 1.3 – Напрямки співробітництва
в умовах транскордонного підприємництва

Примітка: – складено автором на базі [54, с. 17];

– поняття «прикордонний регіон» – введено автором;

– ФОП – фізична особа-підприємець.

Як видно з рис.1.3, державний кордон виконує специфічну бар'єрну функцію в розвитку економічних зв'язків між господарюючими суб'єктами, а саме переносить відносини з приводу транскордонного співробітництва підприємств з горизонтальної площини, коли суб'єкти підприємницької діяльності співпрацюють на одному рівні без яких-небудь обмежень, в вертикальну, формуючи механізм бар'єрів, суть якого полягає в необхідності подолання тих перепон, які породжує сам факт наявності кордону між підприємствами. Розгляд кордону в цьому відношенні є доцільним, адже він дає змогу проаналізувати співробітництво підприємств, що функціонують на транскордонних територіях та відносяться до різних національних економік [11].

В економічному плані розглянемо кордон у двох вимірах: як безпосередньо лінію перетину і як просторове середовище й складну динамічну систему, яка опосередковує співробітництво підприємств через державний кордон. На думку А.Баляна «кордон розглядається як встановлена юридично чи фактично штучна лінія (на суші і воді), і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії (в надрах, водах і повітряному просторі), які визначають просторові межі території держави і сфери здійснення нею свого економічного суверенітету» [10, с. 181-182]. В даному випадку головною характеристикою кордону виступає його проникливість для транскордонних потоків, – міжнародного руху товарів, послуг та факторів їх виробництва (міжнародної міграції робочої сили, міжнародного руху капіталу та міжнародної передачі технологій).

З іншого боку, кордон розглядається як бар'єр з точки зору його наслідків для комунікації прилеглих до нього прикордонних територій та взаємовідносин суб'єктів господарювання, що розташовані та функціонують в її межах [10, с. 181-182]. Тобто, кордон виступає в ролі специфічної інституції, яка виконує певні функції в межах транскордонних територій. Отже, «уздовж кордону створюється особливий тип простору, який характеризується різною інтенсивністю взаємодії між підприємствами сусідніх країн, у тому числі інтенсивністю транскордонних потоків між ними» [6, с. 240].

Наявність даного специфічного простору опосередковує існування різних форм зв'язків підприємств через кордон, серед яких вагоме місце займають транскордонні економічні зв'язки (рис 1.4). Сучасний розвиток транскордонного співробітництва спонукає підприємства до пошуку нових форм та механізмів створення умов для мобілізації виробничого потенціалу і ресурсів, оптимальне поєднання яких сприяє підвищенню рівня їх конкурентоспроможності. Сьогодні транскордонне співробітництво підприємств активно розвивається в напрямку ефективної співпраці, здійснюваної як у старих, так і в нових формах.

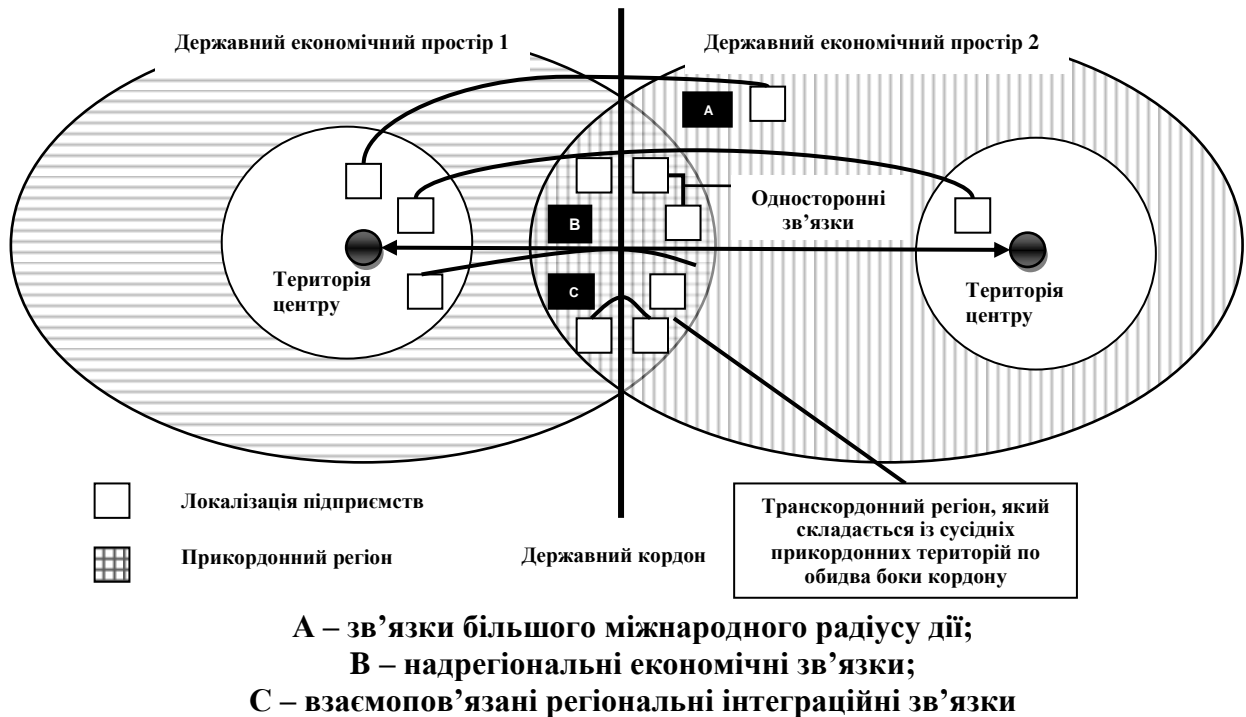


Рисунок 1.4 – Форми зв'язків підприємств через державний кордон [64, с. 89]

Форми транскордонного співробітництва підприємств доцільно розглядати через призму структурно-економічних моделей участі підприємств в міжнародних економічних зв'язках, груповий склад яких, по суті, являється комплексом можливих форм транскордонного співробітництва підприємств, розподілених в залежності від сфери економічних інтересів та основної мети діяльності підприємства (рис.1.5). Такий підхід забезпечує ефективний розподіл моделей участі підприємств в транскордонному співробітництві, що в подальшому сприятиме виробленню більш чіткої послідовності аналізування транскордонного співробітництва та оцінювання ефективності діяльності підприємств, які беруть участь в налагодженні транскордонних економічних зв'язків [223, с. 154].

Зовнішньоторговельна модель участі підприємств в транскордонному співробітництві представляє собою комплекс експортних та імпорتنих операцій, які пов'язані з торгівлею товарами, послугами, продукцією інтелектуальної праці та факторами виробництва.

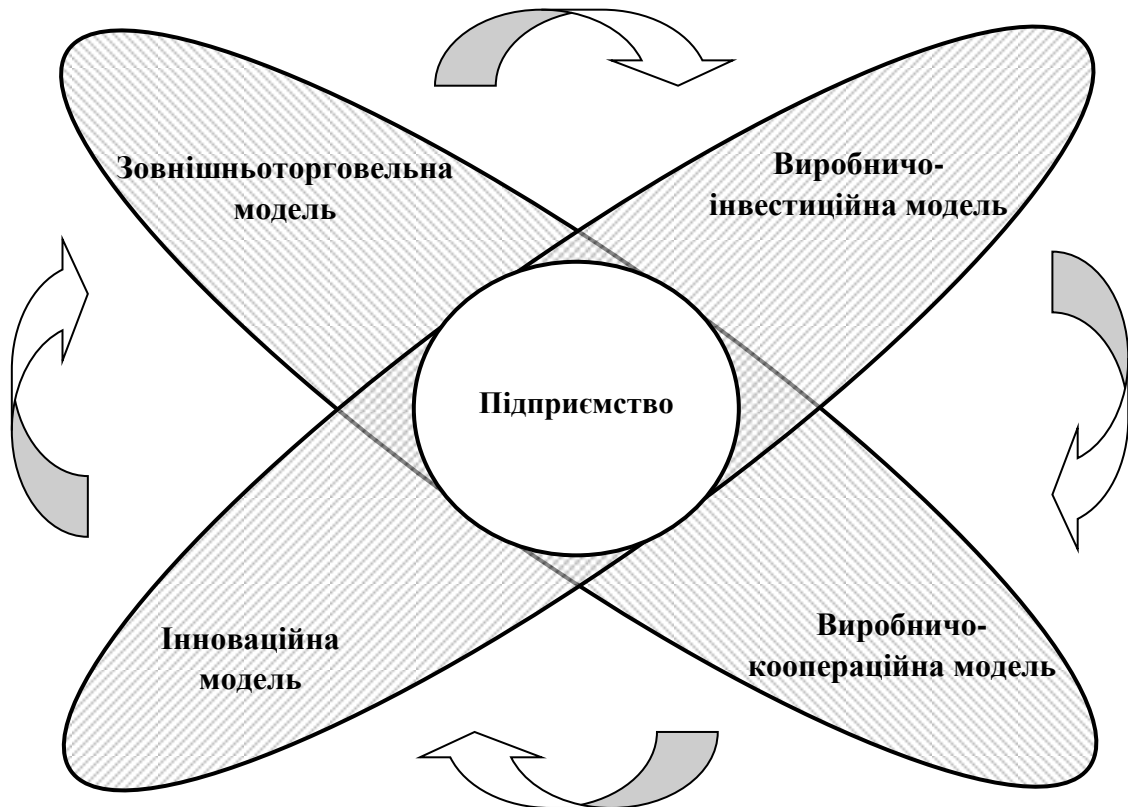


Рисунок 1.5 – Моделі участі підприємств в транскордонному співробітництві

Примітка: авторська розробка.

В свою чергу, *виробничо-інвестиційна модель* участі підприємств в транскордонному співробітництві включає набір операцій, пов'язаних із міжнародним виробничим кооперуванням, міжнародним лізингом та діяльністю підприємств з іноземними інвестиціями тощо [92].

Характеристика форм коопераційного співробітництва між підприємствами в міжнародних економічних відносинах не буде повною без розгляду *виробничо-коопераційної моделі* участі підприємств в транскордонному співробітництві, яка значно поглиблює виробничо-інвестиційну модель та передбачає комплекс виробничо-технологічних, фінансово-економічних, організаційно-управлінських та інших відносин між підприємствами, які виступають учасниками певного єдиного господарського циклу виготовлення засобів задоволення суспільних або індивідуальних потреб та об'єднують належні їм економічні ресурси для спільного досягнення заздалегідь встановлених цілей циклу [182, с. 5-6].

В рамках даної моделі, кооперація може здійснюватися договірним та/або інтеграційно-структурним способом. Договірний спосіб транскордонної співпраці передбачає «економічну діяльність між юридично та фінансово незалежними сторонами (підприємствами та/або фізичними особами, резидентами та нерезидентами), що здійснюється на договірних (укладання угод відносно здійснення певних виробничо-господарських операцій) засадах, для спільного досягнення загальних цілей або задоволення потреб» [182, с. 8]. В даний спосіб входять такі форми кооперації, як підрядна форма, оболонкова компанія, надання інтелектуальних нематеріальних активів, франчайзинг, аутсорсинг, субконтрактинг, лобі.

Інтеграційно-структурний спосіб передбачає «економічну діяльність між юридично та фінансово незалежними сторонами (підприємствами та/або фізичними особами, резидентами та нерезидентами), що супроводжується утворенням цими сторонами третіх юридичних осіб, предметом діяльності яких є здійснення такого роду співпраці, та яким передаються (повністю або частково) певні повноваження щодо регулювання діяльності учасників» [182, с. 8]. Даний спосіб включає в себе наступні форми: концерн, конгломерат, консорціум, асоціація, холдингова компанія та інші об'єднання підприємств. Також сюди відносяться такі форми як синдикати, пули, трести, альянси широко представлені в міжнародній практиці, однак не визначені в українському законодавстві або визначені опосередковано [34, 48, 138].

Наступною моделлю співробітництва, здійснюваного суб'єктами господарювання по різні боки кордону, являється *інноваційна*. На відміну від попередніх моделей, які рівнозначно справедливі та можуть бути використані як для транскордонного співробітництва підприємств, так і для зовнішньоекономічної діяльності підприємств, інноваційна модель передбачає форми співробітництва, які можуть виникнути лише за умови коли суб'єкти господарювання функціонують на прикордонних територіях сусідніх держав по різні боки спільного кордону (рис.1.6).

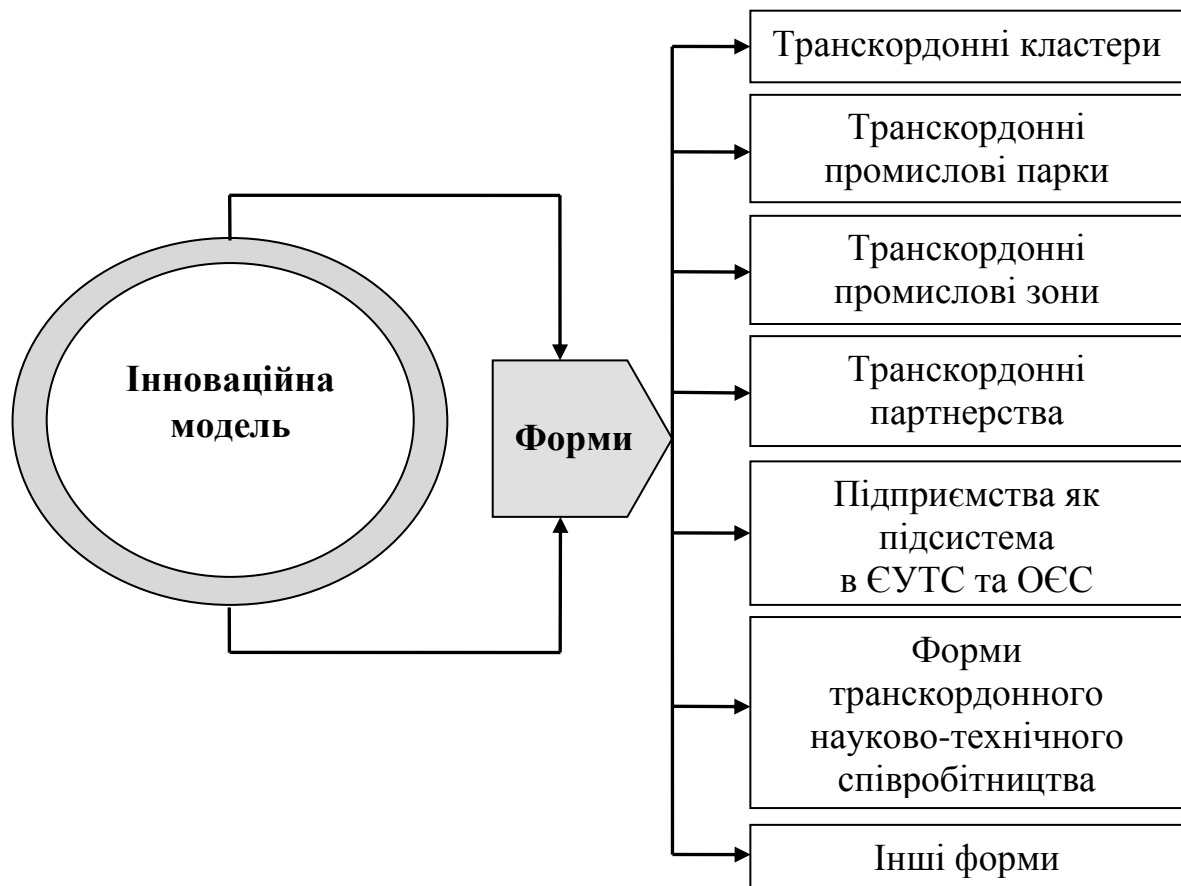


Рисунок 1.6 – Форми транскордонного співробітництва підприємств в рамках інноваційної моделі участі

Примітка: – авторська розробка;

– ЄУТС – Європейського угруповання територіального співробітництва;

– ОЕС – об'єднання єврорегіонального співробітництва.

У контексті розвитку нових форм економічної інтеграції на європейському континенті все більшого поширення набуває кластерний підхід, який застосовується як інструмент політики забезпечення конкурентоспроможності, промислової політики, політики розвитку підприємництва, регіональної та інноваційної політики [47, с. 28].

Засновником концепції кластерного розвитку є Майк Портер, який вважав, що кластери — це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємозалежних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у споріднених галузях, а також пов'язаних з їхньою діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі стандартизації,

торговельних об'єднань) у певних областях, які конкурують, але при цьому ведуть спільну роботу. Вони впливають на конкурентоспроможність трьома шляхами: по-перше, підвищуючи конкурентоспроможність підприємств, що входять до кластеру; по-друге, спрямовуючи на інноваційний шлях розвитку та по-третє, стимулюючи створення нових підприємств, що розширюють та укріплюють кластерне об'єднання [231, с. 78-80].

Один з найкращих вітчизняних експертів в сфері транскордонного співробітництва Н.Мікула пропонує наступне визначення: «**транскордонні кластери** охоплюють суміжні прикордонні території сусідніх держав, до складу яких входять інституції та фірми, розміщені по обидва боки кордону. Тому транскордонні кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій, які: географічно зосереджені у транскордонному регіоні; співпрацюють та конкурують; спеціалізуються у різних галузях, пов'язані спільними технологіями та навичками і взаємодоповнюють одна одну, що в кінцевому підсумку дає можливість отримання синергетичних та мережевих ефектів, дифузії знань та навиків» [133, с. 129].

Ще однією інноваційною формою співробітництва суб'єктів господарювання через кордон виступає **транскордонний промисловий парк**, який являє собою вид спільного підприємництва за участю національних та іноземних партнерів, здійснюваного на транскордонних територіях, головне завдання якого полягає у сприянні конструкторській і технологічній розробці та виробництву промисловими серіями нових виробів в результаті об'єднання зусиль, фінансових засобів і матеріальних ресурсів, в першу чергу, промислових фірм, а також університетів та науково-дослідних центрів. Даній формі транскордонного співробітництва підприємств, як правило, надаються податкові та інші пільги [143, с. 3]. За сучасного розвитку інформаційних технологій, все більшої популярності набирає такий різновид транскордонного промислового парку як транскордонний

віртуальний технопарк, який забезпечує доступ суб'єктів господарювання до інструментів інноваційного розвитку.

На відміну від попередньої форми, **транскордонні промислові зони** являються зональними структурами, які створюються в районах транскордонної території, де присутня концентрація кадрового, матеріального, науково-технічного потенціалу з розвинутою промисловою базою, виробничою інфраструктурою. Вони, як і інші форми інноваційного розвитку, орієнтовані на розвиток нових і високих технологій і займаються випуском різних видів наукоємної високотехнологічної продукції [143, с. 4].

Не менш важливою є така форма транскордонного співробітництва як **транскордонне партнерство**. Знову ж таки звертаючись до досліджень Н. Мікули, «це організаційна форма транскордонного співробітництва, що здійснюється на основі добровільної співпраці двох або кількох територіальних громад, їх представницьких органів, місцевих органів виконавчої влади, громадських організацій, юридичних та фізичних осіб з різних сторін кордону, що діють відповідно до умов формалізованого договору (статут, рамкова угода, тощо) з метою виконання спільних проектів, програм та вирішення соціальних, добродійних, культурних, освітніх, наукових та управлінських завдань» [132, с. 22].

На відміну від попередніх форм, підприємства як підсистема **європейських угруповань територіального співробітництва (ЄУТС)** та **об'єднань євро регіонального співробітництва (ОЄС)** виступають поліструктурною формою транскордонного співробітництва. Так, європейські угруповання територіального співробітництва являються найбільш новими формами транскордонного співробітництва. Вони виникли в рамках Європейського союзу з прийняттям 5 липня 2006 р. Європарламентом та Радою ЄС Регламенту № 1082/2006 [232].

В свою чергу, «об'єднання євро регіонального співробітництва (ОЄС) є органом транскордонного чи міжтериторіального співробітництва між територіальними громадами або владами двох або більше держав,

державними чи приватними юридичними особами, прибутковими суб'єктами, заснованими у державах-членах, що діють у спільних суспільних інтересах, та асоціаціями органів влади, що належать до однієї чи більше вищезазначених категорій; цей орган створений з метою просування, підтримки та розвитку, в інтересах населення, співробітництва між його членами у сферах спільної компетенції та в межах повноважень, визначених внутрішнім законодавством зацікавлених держав, та, як і у випадку з європейськими угруповання територіального співробітництва, є юридичною особою» [51; 163, с. 52]. Н.Добрева та Д.Смолич погоджуються, що «перевагами ЄУТС чи ОЕС можуть скористатись й українські єврорегіони, оскільки в Європі вже є декілька прикладів переходу єврорегіонів до нової форми співробітництва – ЄУТС» [51; 170, с. 169].

В рамках **транскордонного науково-технічного співробітництва** підприємства можуть здійснювати спільні проекти з реконструкції виробництва, розробки і освоєння нової техніки і технології, розширення масштабів виробництва, підвищення якості продукції, перепідготовка кадрів тощо. Запропонована інноваційна модель не претендує на вичерпність, усі невраховані форми автоматично відносяться до блоку «**Інші форми**».

Таким чином, забезпечення функціонування нових форм транскордонного співробітництва є одним із першочергових завдань регіональної та інтеграційної політики України, направленої на формування інноваційних структур на прикордонних територіях для підвищення міжнародної конкурентоспроможності вітчизняних підприємств та більш швидкого включення України в єдиний економічний простір ЄС.

Отже, транскордонне співробітництво пропонує потенційні вигоди для підприємств, які функціонують як на розвинених, так і на малорозвинених транскордонних територіях. Безпосередньо підприємствам транскордонне співробітництво дає можливість отримати доступ до зовнішніх ринків, ресурсних баз та таких факторів виробництва, як капітал, робоча сила та технології, що забезпечує підвищення рівня їх конкурентоспроможності.

Природа та рівень таких можливостей залежить від відповідного рівня економічного розвитку національних господарств по різні боки кордону. В свою чергу, розвиток підприємницьких зв'язків через національні кордони може зробити вагомий внесок в економічний розвиток транскордонних територій, які по суті є периферійними по відношенню до центра економічної активності в рамках національних кордонів [234]. Подолання периферійності прикордонних та транскордонних територій шляхом налагодження промислових економічних зв'язків, побудови та розширення транспортної інфраструктури, є життєво важливим як для підприємств зокрема, так і для транскордонних територій в цілому. Це забезпечить створення необхідних передумов для розвитку даної співпраці та сприятиме економічному включенню прикордонних територій в державний економічний простір.

У доповнення до забезпечення виробничо-економічної територіальної єдності, транскордонне співробітництво підприємств сприяє усуненню економічних диспропорцій та перешкод між сусідніми прикордонними територіями та налагодженню партнерських відносин між національними урядами й європейськими властями. Крім цього, розвиток транскордонного співробітництва підприємств створює ряд потенційних переваг, які можна умовно розділити на чотири групи: політичні, інституційні, соціально-економічні та соціально-культурні переваги.

Налагодження та розвиток транскордонних економічних зв'язків між підприємствами сприяє становленню наступних *політичних переваг* [33, 199]:

- прискорення європейських інтеграційних процесів та підготовка до вступу нових членів до ЄС;
- зміцнення довіри та взаєморозуміння між суб'єктами господарювання по різні боки спільного кордону;
- втілення в життя принципу субсидіарності та партнерства;
- сприяння економічному та соціальному зближенню національних систем;

– участь в програмах транскордонного співробітництва для вирішення проблем, спільних для обох сторін.

До *інституційних переваг* відносять [25; 27, с. 59; 110]:

– активне включення в транскордонне співробітництво місцевих та регіональних властей, суб'єктів господарювання та інших ключових агентів;

– довготривале транскордонне співробітництво в рамках структур, здатних ефективно функціонувати (вертикально- та горизонтально функціонуючі партнерства, спільні підприємства, транскордонні кластери тощо);

– спільна розробка, реалізація та фінансування транскордонних проектів та програм, що підвищує ефективність впровадження даних ініціатив.

Соціально-економічні переваги включають [39, 149, с. 107; 190, с. 199]:

– мобілізація внутрішнього потенціалу підприємств шляхом встановлення та розвитку економічних зв'язків між підприємствами по різні боки кордону;

– включення в транскордонне співробітництво підприємств та інших акторів економічної та соціальної сфери (торгово-промислові палати, асоціації, торговельні союзи, профспілки, організації з охорони навколишнього середовища, інші соціальні та економічні інституційні одиниці);

– відкриття доступу до ринку праці та гармонізація професійних кваліфікацій;

– додатковий розвиток таких сфер як туризм, освіта, охорона навколишнього середовища тощо;

– розробка спільних програм дослідження й кооперації підприємств та створення додаткових робочих місць;

– покращення транскордонної транспортно-логістичної інфраструктури.

Соціально-культурні переваги передбачають [75; 120, с. 346]:

- розповсюдження знань щодо географічних, структурних, економічних, соціально-культурних та історичних особливостей транскордонного регіону;
- покращення рівня життя населення, проживаючого в транскордонному регіоні;
- розширення знань стосовно культури та мови сусідньої країни та інші.

У цьому контексті, транскордонне співробітництво підприємств виступає потенційним активом для економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності як підприємств зокрема, так і транскордонних територій в цілому. Розвиток даного рівня транскордонного співробітництва сприяє підвищенню міжнародної конкурентоспроможності підприємств-учасників та держав, на прикордонних територіях яких вони функціонують.

Транскордонне співробітництво підприємств являється феноменом сучасних економічних відносин, який виникає в процесі функціонування підприємств та їх взаємодії на території транскордонного регіону. Дослідження даного рівня співпраці являється особливо актуальним в контексті використання транскордонного співробітництва підприємств як інструменту не тільки підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку окремо взятого підприємства, а й як необхідної передумови для гармонізації економічних процесів в ключових галузях української економіки та прискорення процесів інтернаціоналізації та інтеграції. Налагодження такої співпраці має на меті усунення різного роду бар'єрів (політичних, економічних та адміністративних) та створення належної інфраструктури для розвитку підприємництва й можливостей для реалізації креативного потенціалу усіх учасників такого співробітництва [21, с. 183].

Таким чином, розвиток підприємництва та розвиток транскордонного співробітництва являються складовими елементами одного цілого, – єдиної складної економічної системи. З одного боку, транскордонне співробітництво

виступає в ролі стимулу для розвитку підприємництва на прикордонних територіях, адже воно надає ряд потенційних переваг для ведення бізнесу. З іншого боку, характер і ступінь розвитку підприємництва впливає на попит з боку бізнесу на транскордонне співробітництво. Це пояснюється збільшенням кількості підприємств, які прагнуть отримати потенційні переваги від транскордонного співробітництва: вихід на нові ринки, диференціація джерел сировини, праці, капіталу, технологій, ноу-хау та отримання більш високих прибутків. Все це і активізує діяльність суб'єктів господарювання в напрямку розвитку транскордонного співробітництва.

1.2 Принципи та правові основи транскордонного співробітництва підприємств

За сучасних глобалізаційних та інтернаціоналізаційних процесів, транскордонне співробітництво підприємств виступає ефективним механізмом співпраці на транскордонній території, вирішення спільних проблем в прикордонних регіонах сусідніх держав, формування стійких господарських зв'язків та поглиблення інтеграційних процесів. Дане співробітництво може бути ефективним лише за наявності функціонального нормативно-правового забезпечення [97, с. 62].

Транскордонне співробітництво підприємств являється феноменом сучасних міжнародних економічних відносин, на який тільки-но почали звертати увагу політмейкери, вчені й фахівці в сфері транскордонного співробітництва. Це говорить про необхідність вивчення та систематизації складових елементів правового забезпечення транскордонного співробітництва підприємств і відображення ієрархічного зв'язку між ними.

На сьогодні відсутні нормативно-правові акти, які б чітко регламентували та регулювали таке економічне явище як транскордонне співробітництво підприємств. Однак, розуміння багатогранності

транскордонного співробітництва підприємств дозволяє виділити направленості, які зачіпає предмет такої співпраці і які вже задекларовані в різного рівня нормативно-правових актах.

Транскордонне співробітництво підприємств органічно поєднує в собі дві важливі складові в контексті визначення нормативно-правових засад даного співробітництва – нормотворчо-рівневу та нормотворчо-змістовну (рис.1.7).

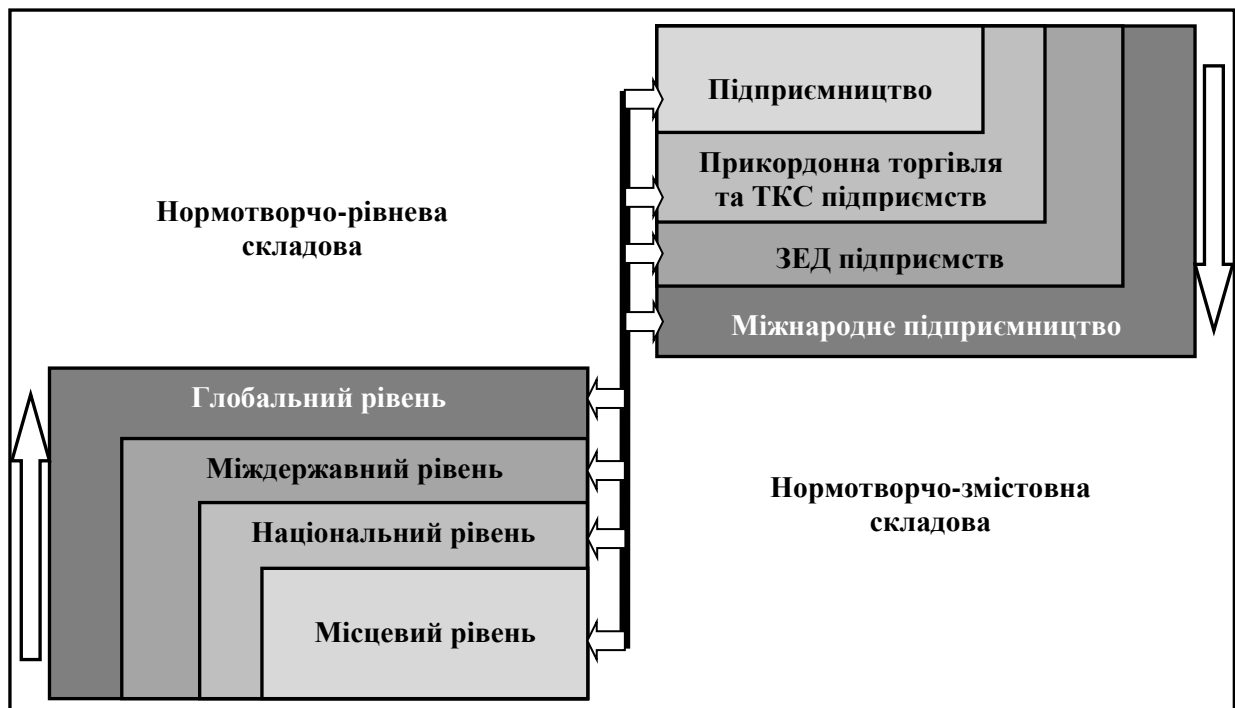


Рисунок 1.7 – Ієрархічний зв'язок нормотворчих складових правового забезпечення транскордонного співробітництва підприємств

Примітка: авторська розробка; ТКС – транскордонне співробітництво; ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність.

Якщо розглядати нормативно-правове регулювання транскордонного співробітництва підприємств в Європі та Україні з точки зору багаторівневості, то можна виділити ряд нормотворчих рівнів, на яких здійснюється транскордонне співробітництво.

До таких рівнів відносять [22, с. 40; 116, с. 13]:

– *глобальний*, який включає нормативно-правові акти інституцій та організацій міжнародного рівня;

- *міждержавний*, який передбачає заключення міждержавних угод між двома або декількома державами;
- *національний*, який представлений законодавчим полем, що регулюється нормативно-правовими актами центральних органів влади;
- *місцевий*, який визначається діяльністю органів регіонального та місцевого самоврядування в сфері прийняття нормативно-правових актів (угоди, статути та протоколи).

В свою чергу, склад елементів нормотворчо-змістовної складової правового забезпечення транскордонного співробітництва підприємств пояснюється самим рівнем даного співробітництва, який безпосередньо та опосередковано зачіпає інші рівні. Так, необхідність розгляду правового забезпечення *підприємництва* витікає з самої суті такої співпраці як транскордонне співробітництво підприємств, яке, передусім, виступає як економічні стосунки між суб'єктами господарювання по різні боки кордону.

З іншого боку, транскордонне співробітництво підприємств охоплює і частину *прикордонної торгівлі*, тобто експортно-імпортні взаємозв'язки, які виникають між юридичними та фізичними особами-підприємцями, які зареєстровані на прикордонних територіях сусідніх країн, та ставлять за мету досягнення цілей господарської діяльності та задоволення потреб населення через механізм, який задекларований рядом угод міждержавного рівня чи інших відповідних документів [142, с. 30].

Також, не можливе повне розуміння правових основ транскордонного співробітництва підприємств без розгляду правового забезпечення *зовнішньоекономічної діяльності підприємств*, адже перше являється специфічною формою останньої.

За умов, що транскордонне співробітництво підприємств передбачає й ряд інших відносини, пов'язаних з міжнародною виробничою і науково-технічною кооперацією, то правові основи даної співпраці не можуть бути розглянуті без врахування правового забезпечення *міжнародної підприємницької діяльності*.

Крім того, регулювання транскордонного співробітництва здійснюється рядом угод адміністративного та економічного характеру, які укладаються органами місцевої та регіональної влади для забезпечення стабільного розвитку прикордонних територій. Предметом таких угод можуть виступати транскордонні потоки товарів та послуг, спільна діяльність в сфері виробництва, спільна наукова діяльність тощо [154, с. 36].

Таким чином, лише системне врахування всіх вищевказаних елементів правового забезпечення, дасть змогу об'єктивно та цілісно зрозуміти місце правового поля транскордонного співробітництва підприємств в системі нормативно-правових актів, які регламентують даний вид економічної співпраці. Розглядаючи кожен елемент правового поля транскордонного співробітництва підприємств більш детально, можна визначити які ж саме нормативно-правові акти регламентують формування та функціонування даного рівня співробітництва.

Основоположними документами для формування нормативно-правової бази транскордонного співробітництва підприємств в Європі можна вважати Багатосторонню генеральну угоду з тарифів та торгівлі (ГАТТ), прийняту в 1947 р. [97, с. 63], Європейську рамкову конвенцію про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або владами, підписану в Мадриді 21 травня 1980 р. [150] та ратифіковані Україною три додатки до неї: «Додатковий протокол» (Страсбург, листопад 1995 р.), «Протокол № 2» (Страсбург, травень 1998 р.) та «Протокол № 3» (Утрехт, листопад 2009 р.) [52, 159, 160], що підкреслюють зацікавленість держави в розвитку транскордонного співробітництва та використання його переваг в реалізації економічного потенціалу країни.

ГАТТ розглядає прикордонну торгівлю в якості преференціального виключення з режиму найбільшого сприяння для межуючих країн на території близько 15 км від кордону. Так, на прикордонну торгівлю впливають: *тарифні методи державного регулювання*, які переважно регулюють імпорт і спрямовані на захист національного товаровиробника від

іноземної конкуренції (політка протекціонізму), тому що роблять іноземні товари менш конкурентоспроможними та *нетарифні методи державного регулювання*, що регулюють як імпорт, так і експорт (допомагають виводити на світовий ринок більше вітчизняної продукції, роблячи її більш конкурентоспроможною).

Дещо інші специфічні риси розвитку транскордонного співробітництва підприємств на міжнародному рівні враховується в таких конвенціях як Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (1980) та Кіотська конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (1999) й інші угоди, що регулюють відносини у сфері перевезень [86, 129].

На *національному рівні* правові основи транскордонного співробітництва підприємств представлені рядом нормативно-правових актів, головними з яких є Закон України «Про транскордонне співробітництво» (2004) та Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» (1991) [66, 67]. Законом України «Про транскордонне співробітництво» (Стаття 1) підприємства (юридичні особи) визнаються «учасниками транскордонного співробітництва». Не можна до кінця погодитися з відведенням підприємствам, що представляють базовий рівень транскордонного співробітництва, на якому, в свою чергу, ґрунтуються ієрархічно вищі рівні взаємодії, ролі «учасника» в українському законодавстві. Вважаємо за необхідне запропонувати внесення змін до діючого законодавства, відповідно до яких, підприємства, що беруть участь в транскордонній співпраці, будуть позиціонуватися так само як і органи регіональної влади та місцевого самоврядування – як «суб'єкти транскордонного співробітництва», але такі, що функціонують на ієрархічно нижчому рівні.

З точки зору українського правового регулювання, також не виокремлюється прикордонна торгівля, яка являється одним із складових елементів транскордонного співробітництва. Термін «прикордонна торгівля» згадується лише в Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність». В ст. 7 зазначено, що в Україні запроваджується режим найбільшого сприяння;

«виключення щодо режиму найбільшого сприяння в формі преференцій можуть бути зроблені для товарів, що походять з держав, з якими Україна уклала угоди про вільну торгівлю або митний союз чи проміжні угоди, що у майбутньому призведуть до створення зон вільної торгівлі або митних союзів у межах розумного періоду часу (10 років), чи угоди про прикордонну торгівлю та застосування генеральної системи преференцій» [66]. Проте ніяких інших нормативно-правових документів, в яких згадувалася б прикордонна торгівля, механізм її регулювання – не має.

Саме тому, є необхідність внесення змін до Закону України «Про транскордонне співробітництво» та Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», а саме можливе закріплення в законодавстві підприємства як «суб'єкта транскордонного співробітництва» та терміну «прикордонна торгівля».

На теперішній час вже існують певні напрямки полегшення (раціоналізації) процесів розвитку умов транскордонного співробітництва. Підтвердженням цього є прийняття постанови Кабінету Міністрів України від 1 грудня 2010 р. № 1088 «Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 рр.» (далі Програма), де вказано, що «виконання Програми сприятиме консолідації зусиль щодо розвитку транскордонного співробітництва, подальшого поглиблення співпраці в рамках євро регіонів та активізації роботи з розширення сфер такого співробітництва, ліквідації інфраструктурних перешкод та сприяння спільній підприємницькій діяльності прикордонних регіонів у сфері малого і середнього бізнесу» [151].

Серед завдань, заходів та результатів Програми також відведена значна роль транскордонному співробітництву підприємств: «створення умов для заснування і функціонування спільних підприємств та утворення транскордонних економічних кластерів; сприяння розвитку малого та середнього підприємництва; співробітництво у сфері підприємницької діяльності та туристичній галузі; забезпечення розвитку малого та середнього

підприємництва, регіональних мереж транспорту та комунікацій; розбудова інфраструктури державного кордону; забезпечення активізації співробітництва між українськими та іноземними суб'єктами та учасниками транскордонного співробітництва шляхом проведення спеціалізованих інформаційних семінарів, соціально-психологічних тренінгів з використанням індивідуальних методів з метою підвищення рівня зайнятості та заохочення незайнятих громадян до провадження підприємницької діяльності» [151].

Виконання Програми значно вплине на транскордонне співробітництво, що сприятиме підвищенню рівня життя населення регіонів, поліпшенню результатів зовнішньоекономічної діяльності підприємств, у тому числі за рахунок досягнення позитивної динаміки прикордонної торгівлі як складової частини транскордонного співробітництва, залученню нових інвестицій у національну економіку. Крім того, доцільно зазначити, що в сучасних умовах поглиблення євроінтеграційних спрямувань України, проводиться підготовча робота, яка спрямована на формування державної концепції транскордонного співробітництва.

В проекті Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів» центральне місце відводиться вирішенню проблем розвитку транскордонних регіонів за рахунок утворення новітніх ринкових форм територіальної організації господарства у формі бізнесових мереж різних типів, в першу чергу, транскордонних кластерів [157]. Згідно даного проекту, «вони повинні базуватися на інтеграції діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, які розташовані на території суміжних держав, що забезпечує їм додаткові переваги порівняно з відособленим їх функціонуванням. Ці переваги стосуються, зокрема, об'єднання ресурсів в межах кластерів, зростання ефекту від стабільності і довготривалості їх функціонування, розподілу прибутку та інвестування в залежності від спільних пріоритетів, раціонального поєднання саморегулювання з взаємовигідною і

взаємоузгодженою спільною діяльністю. Кластери мають стати ефективною формою інтеграції регіонів у глобальну економіку, засобом поєднання загальнодержавних, корпоративних та індивідуальних інтересів, а також інтересів територіальних громад та регіонів для досягнення кінцевого результату – активізації підприємницької діяльності, підвищення конкурентоспроможності та зростання рівнів економічного розвитку регіонів, забезпечення гідного рівня і якості життя населення» [157].

Наступними елементом нормотворчого процесу на національному рівні виступають *підзаконні акти регіонального рівня*, в яких значне місце відводиться транскордонному співробітництву підприємств.

Прикладом може бути сформовані в угоді про співробітництво між Пряшівським краєм та Крайським урядом Словацької республіки і Закарпатською обласною державною адміністрацією України (2000) цілі [7, с. 91]: «підтримка розвитку економічної і торговельної діяльності, в тому числі в сфері розвитку малого та середнього бізнесу; взаємний обмін інформацією та досвідом в сфері підприємництва і торгівлі, інвестицій, створення спільних підприємств у правових аспектах, пов'язаних з цим».

В рамковій угоді про міжрегіональне співробітництво між Закарпатською областю України та жудецем Марамуреш Румунії (2001) також йдеться про співпрацю в галузі економіки на рівні підприємств, а саме [7, с. 94-95]: «обмін досвідом в організації різних форм навчання з питань механізму ринкової економіки та зміни форм власності; участі суб'єктів господарської діяльності Сторін у взаємній торгівлі, семінарах, нарадах та зустрічах представників ділових кіл; взаємному розвитку експортно-імпортних відносин, у першу чергу в переробці надлишків сільськогосподарської продукції та виробництва товарів широкого вжитку з місцевої сировини; налагодження широкої кооперації в галузі використання сировини, матеріалів насіння, племінної худоби, добрив, засобів захисту рослин, машин та обладнання; налагодження співпраці між господарськими та виробничими об'єднаннями, в тому числі шляхом створення спільних

підприємств, господарських товариств та розширення спільної виробничої діяльності з залученням інвестицій з обох Сторін в рамках дії Закону України «Про спеціальний режим інвестиційної діяльності у Закарпатській області».

В угоді між Закарпатською обласною державною адміністрацією України та Підкарпатським воєводством Республіки Польща про транскордонне співробітництво (2002) визначені наступні позиції стосовно транскордонного співробітництва підприємств [7, с. 96]: «прикордонна та транспортна інфраструктура; сільське господарство та переробна промисловість; обмін інформацією та досвідом у сфері економічної діяльності з детальним узгодженням підтримки контактів між представниками та організаціями, малих та середніх підприємств і установами, що підтримують розвиток підприємництва».

В угоді про співробітництво між Донецькою областю України та Ростовською областю Російської Федерації, розвиток транскордонного співробітництва передбачає [178, с. 409-410]: «сприяння розвитку економічного співробітництва суб'єктів господарської діяльності; співробітництво в сфері промисловості, енергетики та транспорту; співробітництво в сфері будівництва та технологій; співробітництво в сфері АПК; співробітництво в розвитку прикордонної інфраструктури».

Важливу роль для формування нормативно-правової бази розвитку транскордонного співробітництва підприємств на національному рівні відіграє державна політика. Її принципами щодо підтримки розвитку транскордонного співробітництва виступають [67]:

- «об'єктивність, відкритість та економічна обґрунтованість відбору проектів (програм) транскордонного співробітництва для надання державної підтримки»;
- «концентрація фінансових ресурсів на пріоритетних та найбільш обґрунтованих проектах (програмах) з метою досягнення максимального ефекту їх реалізації»;

– «забезпечення умов для використання організаційних, фінансових, інституційних можливостей суб'єктів і учасників транскордонного співробітництва України у розробленні та здійсненні заходів щодо реалізації проектів (програм) транскордонного співробітництва»;

– «недопущення використання цільової державної підтримки для фінансування поточних потреб соціально-економічного розвитку регіонів».

Крім цього, державна політика підтримки розвитку транскордонного співробітництва передбачає [67]:

– «визначення пріоритетних напрямів державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва»;

– «відбір проектів (програм) транскордонного співробітництва, які потребують державної підтримки»;

– «розроблення та виконання державних програм розвитку транскордонного співробітництва»;

– «надання правової, організаційної, методичної, інформаційної допомоги та підтримки суб'єктам і учасникам транскордонного співробітництва України».

Таким чином, проведений аналіз стану і рівня нормативно-правової бази забезпечення розвитку транскордонного співробітництва підприємств, свідчить, що в Україні існують та функціонують потужні правові механізми. Необхідність забезпечення сталого та ефективного функціонування підприємств, що діють в рамках існуючого нормативно-правового поля та ведуть господарську діяльність на транскордонних територіях, спонукає до чіткої систематизації низки принципів транскордонного співробітництва, які являються відображенням тих закономірностей, що проявляються в процесі здійснення даної співпраці і на які повинне орієнтуватися кожне підприємство, що бере участь в транскордонному співробітництві [98].

Транскордонне співробітництво підприємств ґрунтується на основі трьох блоків принципів:

- загальноєвропейських принципів, характерних транскордонному співробітництву взагалі,
- національних принципів, притаманних лише рівню транскордонної співпраці в певній країні;
- підприємницьких принципів, на які орієнтується внутрішня економічна система кожного суб'єкта господарювання при організації транскордонного співробітництва (рис.1.8).

Розгляд принципів, що визначають та впливають на транскордонне співробітництво підприємств, почнемо з витоків транскордонного співробітництва як такого, що бере свій початок з регіональної політики Європейського Союзу.

Загальноєвропейські базові принципи транскордонного співробітництва закріплені у таких міжнародних нормативно-правових актах як Хартія економічних прав і обов'язків держав (1974) [191], Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або владами (так звана Мадридська конвенція) (1980) [55], Європейська хартія місцевого самоврядування (1985) [56], Модельний закон щодо прикордонного співробітництва (2007) [136]. Вони, як правило, являються аксіомами, яких дотримуються всі учасники транскордонних економічних відносин. Загальноєвропейські базові принципи шляхом систематизації були умовно розділені на дві групи: організаційно-правові та організаційно-економічні [29, с. 63].

До **організаційно-правових** базових принципів транскордонного співробітництва відносять такі [66, 67]:

- *законності*, який передбачає повагу до державного суверенітету, територіальної цілісності та непорушності кордонів держав та інституціонального й нормативного забезпечення транскордонного співробітництва на всіх рівнях, а також взаємну повагу до законодавств держав, виконання міжнародних договорів та угод про транскордонне співробітництво;

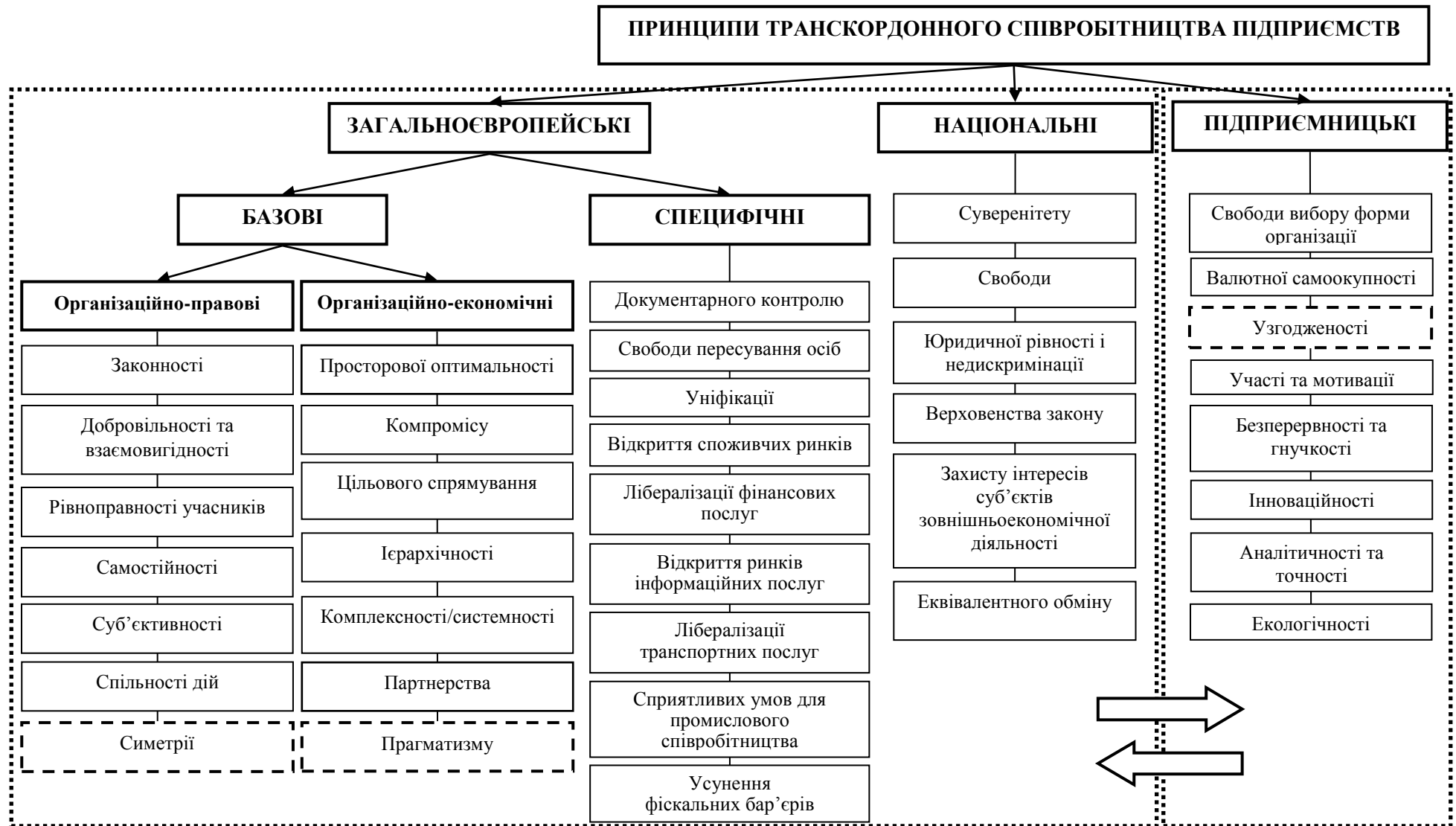


Рисунок 1.8 – Система принципів розвитку транскордонного співробітництва підприємств

Примітка: складено автором на базі [35, 55, 56, 60, 66, 67, 77, с.104; 116, с. 14; 134, с. 14; 136, 191]; [] – введено автором.

— *добровільності та взаємовигідності* означає, що всі суб'єкти та учасники транскордонного співробітництва, включаючи підприємства, самостійно приймають рішення щодо необхідності участі в транскордонному співробітництві, а також, що дане співробітництво повинне бути взаємовигідним;

— *рівноправності учасників* (в деяких міжнародних нормативно-правових актах згадується як *принцип рівності та взаємної відповідальності*), суть якого полягає в тому, що до всіх учасників транскордонного співробітництва застосовуються єдині правила та вимоги і яким надаються рівні можливості щодо участі в транскордонній співпраці;

— *самостійності* полягає в тому, що регіональні органи влади та органи місцевого самоврядування самостійно повинні сприяти створенню та функціонуванню дієвих механізмів участі в транскордонному співробітництві, що забезпечить ефективне функціонування підприємств на транскордонних територіях;

— *суб'єктивності* означає урахування під час укладення угод про транскордонне співробітництво повноважень суб'єктів та прав учасників транскордонного співробітництва;

— *спільності дій*, який передбачає узгоджене усунення політичних, економічних, правових, адміністративних та інших перешкод для взаємної та ефективної транскордонної співпраці;

— *симетрії*, який полягає в тому, що всі учасники транскордонного співробітництва та/або його регулюючі органи та структури, повинні бути представлені однаковою питомою вагою голосів, місць та права впливати на ключові рішення, так само як і отримувати однакоvu фінансову підтримку. Цей принцип є дуже важливим, адже він дозволяє збалансувати розвиток на транскордонних територіях та кожній із сторін отримати вигоди від такої співпраці.

В свою чергу, до **організаційно-економічних** базових принципів транскордонного співробітництва належать [29, с. 72]:

– *просторової оптимальності* говорить про необхідність ефективного визначення масштабів транскордонної співпраці й територіального простору, що складатиме транскордонний регіон. Так, підприємство, що бере участь в транскордонному співробітництві, повинно визначитись з ринком транскордонного регіону, функціонування на якому забезпечить йому найбільш ефективний економічний розвиток;

– *компромісу* передбачає узгодженість інтересів всіх суб'єктів та учасників транскордонного співробітництва;

– *цільового спрямування* означає, що всі програми та проекти транскордонного співробітництва (наприклад «Польща-Білорусь-Україна» 2007-2013 рр., «Румунія-Україна-Республіка Молдова» 2007-2013 рр., «Молдова-Україна» 2014-2020 рр.) повинні бути направлені на вирішення конкретних проблем та задач транскордонної території й на отримання кінцевого результату;

– *ієрархічності* стосується виключно регіональних органів влади та органів місцевого самоврядування та реалізується у чіткому виконанні даними суб'єктами транскордонного співробітництва принципу субсидіарності з питань розвитку підприємництва на транскордонних територіях;

– *комплексності/системності*, дотримання якого являється необхідною умовою при організації транскордонного співробітництва підприємств за допомогою різного роду форм, що надає можливість більш повно оцінити результати господарської діяльності у взаємозв'язку з бізнес-середовищем;

– *партнерства* визначає два напрями транскордонної співпраці – *вертикальний* (між суб'єктами та учасниками різних рівнів транскордонного співробітництва – мікро-, мезо-, макро- та мегарівнів) та *горизонтальний* (між партнерами транскордонної території по обидва боки кордону);

– *прагматизму*, який орієнтований на аналіз витрат та прибутків з метою отримання чіткої картини реальних можливостей та передбачає орієнтацію на виконання тільки тих дій, які приносять результат.

Виділяють й ряд інших базових принципів транскордонного співробітництва, які так чи інакше корелюються зі згаданими вище [55, 56, 136, 191]:

- мирне вирішення прикордонних суперечок;
- врахування особливостей прикордонних регіонів, прав та інтересів учасників транскордонної співпраці;
- забезпечення безпеки та життя громадян, не завдання шкоди оточуючому середовищу, економічним чи іншим інтересам суміжних держав, суб'єкти господарювання яких здійснюють транскордонну співпрацю;
- повага прав і свобод громадян прикордонних територій сусідніх держав;
- сумлінне виконання міжнародних зобов'язань тощо.

Для українських підприємств, особливий інтерес представляють принципи ЄС, викладені в так званій Білій книзі (1985), які нами віднесено до загальноєвропейських специфічних принципів транскордонного співробітництва [210]:

- *документарного контролю*, який передбачає контроль та оформлення документів на товари, які перетинають кордон;
- *свободи пересування осіб* для забезпечення працевлаштування або постійного місця проживання в будь-якій країні;
- *уніфікації*, який забезпечує однакові вимоги до технічних норм та стандартів;
- *відкриття споживчих ринків*, який полегшує вихід підприємств на ринки транскордонного регіону;
- *лібералізації фінансових послуг*, який усуває нетарифні бар'єри на шляху транскордонного співробітництва підприємств;

– *відкриття ринків інформаційних послуг*, який забезпечує поінформованість підприємств про потенційні можливості транскордонного співробітництва та доступ до знань, ноу-хау, технологій тощо;

– *лібералізації транспортних послуг*, який означає відмову від дискримінаційного регулювання, зростання конкуренції, зниження величини транспортних витрат, що призводять до зниження ціни товарів світової торгівлі і, відповідно, знижуються обмеження на розвиток транскордонних економічних зв'язків;

– *сприятливих умов для промислового співробітництва*, який говорить про створення умов, які забезпечують найкращий розвиток транскордонного співробітництва підприємств з урахуванням законодавства;

– *усунення фіскальних бар'єрів* (тарифних обмежень та непрямого оподаткування), забезпечення якого виступає важливою умовою для ефективного здійснення транскордонного співробітництва підприємств та підвищення конкурентоспроможності кожного окремо взятого суб'єкта господарювання.

Практична реалізація даних принципів може здійснитися лише за умови функціонування цілісного механізму, який складається із взаємопов'язаних елементів нормативно-правового, інституціонального, інформаційного та науково-методичного забезпечення транскордонного співробітництва [176, с. 8].

Національні принципи транскордонного співробітництва підприємств відображаються в законодавчих актах відповідних країн. Оскільки транскордонне співробітництво підприємств являється специфічною формою зовнішньоекономічної діяльності підприємств, то принципи діяльності українських підприємств закріплені в Законі України «Про транскордонне співробітництво» (2004) та в Законі України «Про Зовнішньоекономічну діяльність» (1991). Ці принципи також охоплюють діяльність іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні. Можна зазначити, що принципи транскордонного співробітництва підприємств

виходять з базових принципів здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Грунтуючись на тому, що транскордонне співробітництво здійснюється на основі становлення прямих зовнішньоекономічних зв'язків між господарюючими суб'єктами на транскордонних територіях, то доцільно розглянути принципи зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

1. *Принцип суверенітету* народу України у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, що полягає у [66]:

– «виключному праві народу України самостійно та незалежно здійснювати зовнішньоекономічну діяльність на території України, керуючись законами, що діють на території України»;

– «обов'язку України неухильно виконувати всі договори і зобов'язання України в галузі міжнародних економічних відносин».

2. *Принцип свободи* зовнішньоекономічної діяльності підприємств, що полягає у [66]:

– «праві суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності добровільно вступати в зовнішньоекономічні зв'язки»;

– «праві суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності здійснювати їх у формі, які прямо не заборонені чинними законами України»;

– «обов'язку дотримуватися при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності порядку, встановленого законами України»;

– «виключному праві власності суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності на всі одержані ними результати зовнішньоекономічної діяльності».

3. *Принцип юридичної рівності та недискримінації*, що полягає у [66]:

– «рівності перед законом усіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, не залежно від форм власності»;

– «забороні будь-яких, крім передбаченими вищевказаними законами дій держави, результатом яких є обмеження прав і дискримінація суб'єктів

зовнішньоекономічної діяльності, а також іноземних суб'єктів господарської діяльності за формами власності, місцем розташування та іншими ознаками»;

– «неприпустимості обмежувальної діяльності з боку будь-яких її суб'єктів, крім випадків, передбачених законом».

4. *Принцип верховенства закону*, що полягає у [66]:

– «регулюванні зовнішньоекономічної діяльності тільки законами України»;

– «заборонні застосування підзаконних актів та актів управління місцевих органів, що у будь-який спосіб створюють для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності умови, менш сприятливі, ніж ті, які визначені законами України».

5. *Принцип захисту інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності*, який полягає в тому, що Україна як держава [66]:

– «забезпечує рівний захист інтересів усіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та іноземних суб'єктів господарської діяльності на її території згідно з законами України»;

– «здійснює рівний захист всіх суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України за її межами згідно з нормами міжнародного права»;

– «здійснює захист державних інтересів України як на території, так і за її межами лише відповідно до законів України, умов підписаних нею міжнародних договорів та норм міжнародного права».

6. *«Принцип еквівалентності обміну, неприпустимості демпінгу при ввезенні та вивезенні товарів»* [66].

Стосовно **підприємницьких принципів транскордонного співробітництва**, то вони не носять національного характеру і по суті являються тими керівними принципами, на які орієнтуються підприємства при участі в транскордонному співробітництві. Зрозуміло, що в науковій літературі представлена велика кількість таких принципів. Однак, з погляду на специфіку організації і здійснення транскордонного співробітництва в рамках добросусідства, нами визначені такі принципи співробітництва, які

забезпечують економічний розвиток та зростання конкурентоспроможності безпосередньо підприємств.

Із значної кількості форм транскордонного співробітництва, суб'єкти господарювання мають право обирати будь-яку форму такої співпраці, яка, на їх думку, найкращим чином сприяє отриманню високих прибутків та укріпленню конкурентних позицій на ринках транскордонного регіону. Саме в цьому і полягає суть *принципу свободи вибору форми організації транскордонного співробітництва* [98, с. 100].

Принцип валютної самоокупності, в першу чергу, стосується експортно-імпортних операцій, здійснюваних підприємствами в межах транскордонного регіону, який полягає в перевищенні надходжень валюти підприємству над її витратами [114, с. 91].

Принцип узгодженості полягає в системному характері участі підприємства в транскордонному співробітництві, координації його діяльності в рамках розвитку регіональних економічних зв'язків з територіальними органами влади та органами місцевого самоврядування.

Для забезпечення ефективного функціонування підприємств на транскордонних територіях необхідно задіяти загальний трудовий потенціал персоналу, про що говорить *принцип участі та мотивації*, направлений на забезпечення зацікавленості співробітників в плідній та якісній праці з метою підвищення результативності діяльності підприємства.

Принцип безперервності та гнучкості транскордонного співробітництва передбачає постійний моніторинг та врахування змін зовнішнього середовища та змін уявлень господарюючих суб'єктів про внутрішні цінності та потенційні можливості.

Принципу інноваційності в транскордонному співробітництві відводиться одна з найголовніших ролей, адже завдяки використанню інноваційних технологій та підходів в більш повному обсязі реалізується наявний в підприємствах виробничий потенціал та підсилюються конкурентні позиції на транскордонних ринках, що пояснюється

виготовленням товарів, які недоступні конкурентам не обравших шлях інноваційного розвитку.

Керуючись *принципом аналітичності та точності*, спочатку проводиться аналіз внутрішнього й зовнішнього середовища підприємства та аналізування функціонування його підрозділів. Проведений аналіз дозволяє скорегувати виробничі та організаційні заходи та оцінити вплив діяльності підприємства на цільові групи й контактні аудиторії на всіх етапах життєвого циклу випускаючої ним продукції. Крім того, застосування аналітичного механізму передбачає точне врахування конкретних напрямків взаємодії господарюючих суб'єктів в рамках транскордонного співробітництва і направлення зусиль на спільне вирішення проблем регіонального розвитку.

І останнім, але не менш важливим, є *принцип екологічності*, який говорить про те, що підприємства, що функціонують на транскордонних територіях, не тільки не повинні забруднювати оточуюче середовище, а й виробляти екологічно чисту продукцію. Тобто, на підприємстві повинен мати місце екологічний менеджмент, який забезпечить підприємствам додаткові конкурентні переваги при виході на транскордонні ринки.

Отже, система нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва підприємств створює сприятливі умови для розвитку даної співпраці та підвищення конкурентоспроможності підприємств, що функціонують на транскордонних територіях.

Розглянувши стан законодавчого забезпечення транскордонного співробітництва підприємств в Україні, отримана чітка картина основних тенденцій даного рівня співпраці, що дає можливість оцінити перспективу його розвитку. Крім того, на базі проведеного теоретичного аналізу, можна визначити силу впливу основоположних факторів на активізацію транскордонної співпраці українських підприємств зі своїми європейськими партнерами, що в кінцевому підсумку впливає на загальну ефективність транскордонного співробітництва в довгостроковій перспективі [154, с. 32].

Все це говорить про необхідність перегляду та удосконалення діючої нормативно-правової бази України та її адаптації до вимог світового господарства. Це, в свою чергу, дозволить пришвидшити процес реального входження України в європейський економічний простір [50, с. 434]. Крім того, транскордонне співробітництво підприємств базується на ряді принципів, які представлені в міжнародно-правових актах, в національному законодавстві та безпосередньо в теорії підприємництва. Розуміння системності впливу даних принципів, їх знання та використання забезпечить підприємствам певні переваги в умовах конкурентної боротьби за ринки збуту.

Отже, участь підприємств в розширенні та поглибленні транскордонного співробітництва в рамках сучасних процесів розвитку світового господарства сприятиме становленню стійких господарських зв'язків, підвищенню результативності функціонування та покращення конкурентних позицій на транскордонних ринках, що говорить про необхідність розгляду та вироблення методичних положень з аналізування транскордонного співробітництва підприємств.

1.3 Методичні положення з аналізування транскордонного співробітництва підприємств

Сьогодні, світове господарство виступає економічною системою, яка поєднує в собі національні господарства через мережу різного роду зв'язків, серед яких вагоме місце посідає транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств.

Важливість машинобудування пояснюється тим, що дана галузь промисловості є однією із найбільш пріоритетних та має вплив на ефективність й продуктивність всіх сфер економічної діяльності країни. Розвиток машинобудування сприяє підвищенню конкурентоспроможності та

рентабельності товарів та послуг на ринку, зростання матеріального та інтелектуального рівня населення, що сприяє підвищенню рівня економічного розвитку як держави та прикордонних територій, так і окремих підприємств зокрема [1, с. 143]. Поза тим, розвиток транскордонного співробітництва в даній галузі забезпечить посилення економічного розвитку та конкурентоспроможності машинобудівних підприємств, які функціонують на прикордонних територіях, і як наслідок, сприятиме: загальному розвитку підприємництва; створенню нових робочих місць для населення; підвищенню інвестиційної привабливості як підприємств, так і прикордонних територій та держави в цілому; формуванню позитивного зовнішньоторговельного сальдо; збільшенню ВВП та підвищенню ряду інших важливих економічних показників, які визначають місце вітчизняних машинобудівних підприємств в сучасних світогосподарських зв'язках.

Вирішення проблем, які є перепорою для успішної транскордонної співпраці машинобудівних підприємств, неможливе без комплексного аналітичного дослідження умов та результатів їх функціонування. Дотепер не існує єдиного підходу щодо аналізування та оцінювання транскордонного співробітництва [113, с. 182], що спонукає до розробки та вироблення власного підходу до аналізування та оцінювання даної співпраці, що враховуватиме специфіку машинобудування та ґрунтуватиметься на вже проведених дослідженнях вітчизняними та зарубіжними вченими.

Розвиток транскордонного співробітництва значною мірою залежить від функціонування підприємств машинобудівної галузі на прикордонних територіях. Саме тому, основну увагу в нашому дослідженні приділяємо економічному розвитку підприємств як суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

В основу дослідження транскордонної співпраці машинобудівних підприємств має бути покладений системний підхід, який передбачатиме розгляд зовнішньоекономічної діяльності даних суб'єктів господарювання на істотно новому рівні, який виникає внаслідок дії низки специфічних

факторів, викликаній самим типом співробітництва. Головним специфічним фактором являється сам факт функціонування машинобудівних підприємств на прикордонних територіях. Тобто, наявність спільного кордону по обидва боки якого ведуть господарську діяльність машинобудівні підприємства, переносить даний вид співпраці в якісно нову площину з відповідними «правилами гри». Дані «правила гри» визначаються специфічними факторами, до яких відносять інституційні інструменти нормативно-правового характеру (нормативно-правове забезпечення транскордонного співробітництва), детально розглянуті в 2 пункті Розділу 1 дисертаційного дослідження.

Беручи до уваги вищевказане, для аналізування транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств необхідні нові дієві методики та методи, які дозволять на базі проведеного аналізу запропонувати механізми, направлені на підвищення ефективності виробництва кінцевої продукції, і як наслідок, сприяти підвищенню ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. При виробленні підходу з аналізування необхідно врахувати специфіку машинобудівних підприємств та особливості їх технологічних та виробничих процесів. Однією з таких особливостей виступає притаманне машинобудівній галузі *багатономенклатурне виробництво*, яке характеризується «широкою номенклатурою виробів, різноманітністю технологічних операцій та маршрутів обробки, частим переналагодженням обладнання, а також складною організацією виробництва» [76, с. 103]. Розгляд даної особливості дозволяє врахувати при аналізуванні виробничу потужність підприємства, яка за умов багатономенклатурного виробництва може визначатися вартісним показником усього обсягу продукції [105, с. 105].

Ще однією особливістю, яка вирізняє машинобудування з-поміж ряду інших галузей та забезпечує більш краще розуміння технологічних процесів, що відбуваються на машинобудівному підприємстві під час його участі в транскордонному співробітництві, являється *дискретний характер*

виробництва. Його суть полягає в чергуванні операцій за часом реалізації (наявність періодичності), тобто виробничий процес реалізується як серія окремих ходів. В цьому випадку, виробництво на машинобудівному підприємстві проходиться на базі об'єднання різного роду відділів та цехів, які являються технічно самостійними, що породжує значні витрати робочого часу [194, с. 133].

Високі затрати праці на машинобудівних підприємствах також пояснюються необхідністю задіяння *висококваліфікованих кадрів* безпосередньо для виготовлення продукції та для управління складними через дискретність виробничими процесами.

Високотехнологічне виробництво, притаманне машинобудуванню, являється ключовою особливістю для забезпечення високого рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на транскордонних ринках та підвищення їх інноваційної активності [46, с. 64]. Забезпечення ефективності високотехнологічного виробництва в умовах транскордонного співробітництва вимагає управління рядом підсистем та елементів машинобудівного підприємства, серед яких вагоме місце відводиться фінансовій підсистемі та її елементам (оборотні та необоротні фонди) [152, с. 130], що, в свою чергу, надає підстави для їх врахування при аналізуванні транскордонного співробітництва даних підприємств. До того ж, окремо слід наголосити на вигідності як експорту, так і імпорту високотехнологічної продукції машинобудування, адже остання виступає *носієм нових технологій*. Транскордонне співробітництво в цьому плані сприяє більш швидкій передачі та обміну новими технологіями, і відповідно, прискорює інноваційний розвиток суб'єктів господарювання.

Окрім інноваційності, продукції машинобудування притаманний *інвестиційний характер*. Машинобудівне виробництво вимагає великого обсягу інвестиційних вливань, однак разом з цим готова машинобудівна продукція часто по своїй суті являється інвестиційною (верстати, агрегати, трактори тощо). З огляду на це, інвестиційна складова в підході з

аналізування транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств також мусить мати місце.

Низький рівень транспортних витрат за умов транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств пояснюється вигідним географічним розміщенням та відносно невеликою відстанню між учасниками транскордонної співпраці.

В свою чергу, теоретико-методичними засадами з аналізування транскордонного співробітництва є сучасні теорії ринкової економіки, концептуальні положення державної політики в сфері транскордонного співробітництва, наукові праці зарубіжних та вітчизняних вчених з питань транскордонного економічного співробітництва та зовнішньоекономічної діяльності підприємств. Вивченням методичних підходів з аналізування транскордонного співробітництва займаються такі вчені, як І.Школа [205], Б.Короп [205], Н.Мікула [131], В.Булук [20], О.Лукаш [113], Л.Шилік [201], Л.Корольчук [90] та інші.

Зокрема, Н.Мікула пропонує оцінювати стан транскордонного співробітництва єврорегіонів за п'ятьма напрямками [131, с. 208-210]:

- 1) оцінка прикордонної торгівлі;
- 2) оцінка зовнішньої торгівлі та інвестицій;
- 3) оцінка заходів (проектів), реалізованих на прикордонних територіях;
- 4) оцінка розвитку прикордонної інфраструктури в прикордонних регіонах суміжних держав;
- 5) оцінка показників якості життя.

Т.Терещенко у своїй статті «Методичні підходи до оцінки результатів транскордонного співробітництва прикордонних регіонів України» пропонує дещо повнішу методику, яка побудована на принципі багаторівневості, що дозволяє оцінити розвиток транскордонного співробітництва на мікро-, мезо- та макрорівнях. Згідно із цією методикою, на мікрорівні оцінюються результати реалізації конкретних проектів, програм та заходів

транскордонного співробітництва. На мезорівні розраховуються показники транскордонного співробітництва та оцінюється його роль у вирішенні регіональних проблем. На макрорівні проводиться сукупна оцінка транскордонного співробітництва прикордонних регіонів в державі, визначається місце та роль транскордонного співробітництва у вирішенні проблем прикордонних регіонів, їх депресивності та економічної відсталості, а також здійснюється підведення підсумків на базі проведеного аналізу та пропонуються напрями подальшого розвитку транскордонного співробітництва [175, с. 408].

Існують і інші методики. Наприклад, Л.Шилік [201, с. 32] та Л.Корольчук [90], доповнюють такі рівні дослідження як місцевий, регіональний та державний ще одним рівнем – загальноєвропейським. Крім того, кожен рівень дослідження транскордонного співробітництва вчені детально вивчають, виділяючи окрему мету, об'єкт, предмет, цілі, методи та показники такого оцінювання.

Найбільш вичерпною та повною є методика, запропонована І.Школою та Б.Коробом, які доповнюють попередні підходи та пропонують п'ять етапів оцінювання реалізації транскордонного співробітництва регіонів [205, с. 4].

Розглянувши різні підходи до аналізування транскордонного співробітництва, слід відмітити, що рівень підприємств розглядається в них опосередковано або зовсім не розглядається, що спонукає нас до вироблення власного підходу на базі вже існуючих методичних положень, при цьому керуючись загальними принципами транскордонної співробітництва та вже згаданими вище особливостями машинобудування, які накладаються на даний вид співпраці.

На наш погляд, підхід з аналізування транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств повинен бути направлений на використання системи статистично-економічних методів у поєднанні з теоретичним обґрунтуванням досліджуваних аспектів. Для аналізування транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств необхідно проводити всебічні

статистичні дослідження, які нададуть змогу на базі проведеного аналізу отримати обґрунтовані й достовірні результати, виділити ряд існуючих проблем та запропонувати шляхи їх вирішення у практичній діяльності. За базову автор бере методика, запропоновану І.Школою [205], з її подальшою адаптацією до завдань дисертаційної роботи. Порядок аналізування та оцінювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств повинен включати дев'ять основних взаємопов'язаних етапів (рис.1.9).

На *першому етапі* визначається мета, об'єкт, предмет та завдання аналізу. Так, метою аналізу є об'єктивна оцінка стану транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Відповідно до мети дослідження об'єктом аналізу є підприємства машинобудівної галузі, які функціонують на прикордонних територіях та беруть участь в транскордонному співробітництві. Звідси, предметом аналітичного дослідження є стан господарських відносин, які складуються та розвиваються між суб'єктами господарювання в процесі їх участі в транскордонному співробітництві через призму різних структурно-економічних моделей та форм. Основними завданнями аналітичного дослідження є: дослідити стан та існуючий рівень ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств в певному часовому проміжку; визначити основні тенденції розвитку даного співробітництва, виявити проблеми та на їх основі запропонувати шляхи активізації транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств [205, с. 5].

На *другому етапі* необхідно здійснити набір необхідної інформації та визначити наявні моделі участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві для проведення відповідного аналізу. Пропонується розглядати моделі, описані в пункті 1.1 Розділу 1 даного дисертаційного дослідження, а саме: зовнішньоторговельну, виробничо-інвестиційну, виробничо-коопераційну та інноваційну моделі.

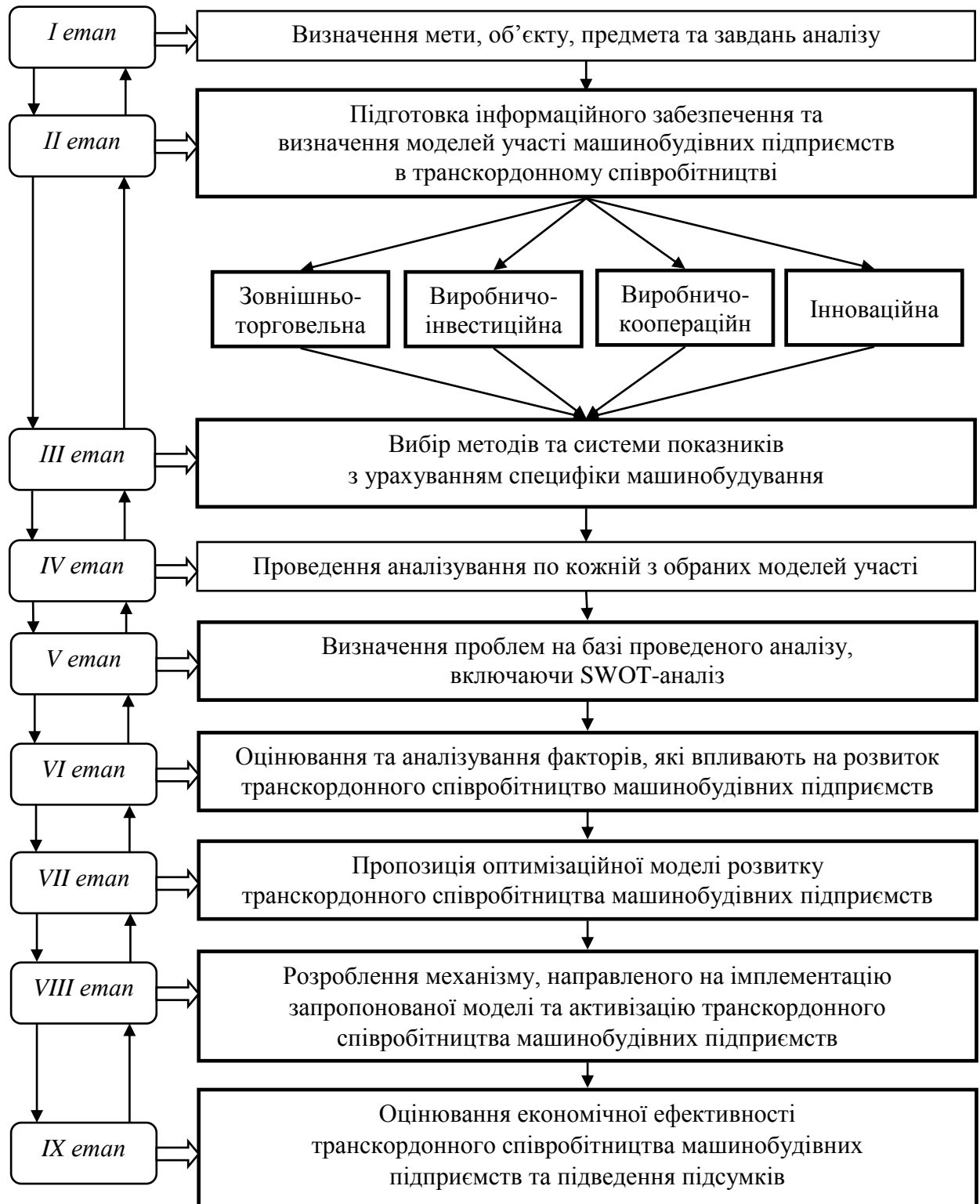


Рисунок 1.9 – Порядок аналізування та оцінювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств

Примітка: складено автором на базі [89, с. 11; 100; 108, с. 3; 162, с. 471; 205].

– введено та адаптовано автором.

Третій етап направлений на підбір методу та системи показників, за допомогою яких можна було б проаналізувати стан транскордонних економічних зв'язків машинобудівних підприємств та оцінити потенціал даного виду співпраці. В разі необхідності, даний метод може бути розроблений, а показники адаптовані відповідно до другого етапу. До того ж, відібрані показники повинні найкращим чином враховувати особливості машинобудівних підприємств.

Четвертий етап є доволі містким, оскільки передбачає проведення аналізування по кожній із наявних моделей участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві за допомогою відповідної системи показників та системи інформаційного забезпечення (транскордонне співробітництво між машинобудівними підприємствами може бути представлено як однією, так і декількома моделями участі). Першочерговим кроком в рамках даного етапу буде статистичне спостереження, що передбачає планомірну, систематичну та науково-обґрунтовану роботу, збирання даних про явища та показники, які відбуваються й отримуються в процесі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Наступний крок – безпосереднє аналізування зібраної інформації.

Для виконання поставлених завдань у дисертаційній роботі автор застосовує наступні методи: діалектичний метод пізнання; абстрактно-логічний (теоретичні узагальнення та формування висновків), економіко-математичного моделювання (виявлення впливу відібраних факторів на ефективність транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств), порівняння (дослідження соціально-економічних показників рівня розвитку машинобудівних підприємств, що функціонують на прикордонних територіях за роками), горизонтальний і вертикальний аналіз фінансової звітності (для діагностики фінансового стану машинобудівних підприємств), статистико-економічний (для дослідження особливостей формування та використання економічного потенціалу машинобудівних підприємств, що беруть участь в транскордонній співпраці), історичний

(дослідження явищ і процесів в їх динамічному розвитку та становленні), соціологічний (використання даних анкетування підприємців прикордонних територій), структурно-логічний (для систематизації чинників, які впливають на економічний потенціал).

Аналізування діяльності підприємств машинобудівної галузі Одеської області, яка є прикордонною, проводитиметься на основі статистичних даних, опублікованих обласними управліннями статистики Держкомстату України, Агентством з розвитку інфраструктури фондового ринку України, безпосередньо замовлених показників експорту-імпорту машинобудівних підприємств в Головному управлінні статистики в Одеській області та інших відкритих статистичних джерелах.

В процесі дослідження транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств необхідно використовувати взаємодоповнюючі методи абсолютних, відносних і середніх величин. Зокрема, будуть використані логічна матриця, графіки й діаграми, які дозволять виявити приховані тенденції в досліджуваних процесах та явищах. Крім того, у зв'язку з великим обсягом досліджуваної інформації, в дисертаційному дослідженні приділяється значна увага формуванню таблиць та рисунків, які дозволяють отримати наглядний приклад процесів та явищ, що розглядаються та ефективніше проаналізувати обраний масив даних. Доцільно використовувати різні типи таблиць (комбінаційні, групові, періодичні, хронологічні) з графічним відображенням виявлених в них тенденцій.

П'ятий етап включає виявлення проблем транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств на базі здійсненого аналізу та проведення SWOT-аналізу (при необхідності), – оцінку сильних та слабких позицій транскордонного співробітництва суб'єктів господарювання поряд з аналізом певних можливостей чи загроз. Це дозволить визначитись з факторами, вплив яких породжує значну частину виявлених проблем та перейти до наступних етапів аналізування.

Суть *шостого етапу* полягає в виокремленні факторів, які впливають на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Значна увага приділяється оцінюванню впливу факторів за напрямом їх дії (стимулятор, дестимулятор, нульовий вплив) та їх систематизації в єдину систему, що базується на мультирівневому підході та включає фактори мікро-, мезо-, макро- та мегарівнів. Мікрорівень представлений факторами, вплив яких на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств прослідковується безпосередньо на підприємствах-учасниках. Мезорівень включає фактори, які впливають на розвиток даної співпраці на регіональному рівні. В свою чергу, макрорівень розглядає фактори, вплив яких обумовлюється нормативно-правовим полем, в якому функціонують машинобудівні підприємства, та інші фактори на рівні держави. Заключним є мегарівень, на якому діють фактори світового рівня, обумовлені тими тенденціями та процесами розвитку, які відбуваються в транскордонному співробітництві.

Такий підхід дозволяє більш повно зрозуміти бізнес-середовище функціонування машинобудівних підприємств-учасників транскордонного співробітництва. Крім того, врахування отриманих факторів впливу є необхідним для розроблення адекватної оптимізаційної моделі на наступному етапі аналізування.

На *сьомому етапі* доцільним є використання економіко-математичного моделювання з метою розроблення оптимізаційної моделі. Такими моделями можуть бути: кластерна, факторна, гравітаційна та інші моделі. В дисертаційному дослідженні автор будує модель транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств на засадах кластерного аналізу, який найкращим чином відповідає меті та завданням дисертаційного дослідження.

Восьмий етап передбачає вироблення організаційно-економічного механізму, за допомогою якого буде можлива успішна імплементація

оптимізаційної моделі та який буде направлений на вироблення шляхів активізації транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Дев'ятий етап є фінальним. На ньому проводиться оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Процедура оцінювання економічної ефективності даного виду співпраці має велике значення для перевірки доцільності запропонованих на попередніх етапах заходів, направлених на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Її результати можуть бути використані для планування виробництва та ефективної організації господарської діяльності. Більш того, отриманий рівень економічної ефективності транскордонної співпраці свідчить про результативність використання наявного виробничого потенціалу підприємствами-учасниками та можливість його задіяння в напрямі інноваційного розвитку. Все це говорить про те, що лише при системному аналізуванні стану та оцінюванні ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств можна виокремити та запропонувати синергетичні й стратегічні напрями його розвитку та стимулювання.

Таким чином, запропонований підхід дозволяє проаналізувати стан транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств через призму конкретних моделей їх участі в такій співпраці та виявити різносторонній вплив факторів внутрішнього та зовнішнього середовища на економічний стан та розвиток досліджуваних суб'єктів господарювання. Разом з тим, на основі отриманих результатів від використання даного підходу, можна дати оцінку основним тенденціям функціонування машинобудівних підприємств, що беруть участь в транскордонному співробітництві та визначити сукупність показників, які характеризують діяльність даних суб'єктів господарювання. Це, в свою чергу, дозволить сформулювати підґрунтя для вибору шляхів активізації транскордонного співробітництва та розробки оптимізаційної моделі транскордонного співробітництва.

Висновки до розділу 1

Проведене дослідження в Розділі 1 дисертаційної роботи дозволяє зробити наступні висновки:

1. Транскордонне співробітництво підприємств – це специфічна форма зовнішньоекономічної діяльності підприємств, яка: має місце за умов виникнення торгово-економічної співпраці між суб'єктами господарювання різних організаційно-правових форм, що зареєстровані та функціонують на прикордонних територіях сусідніх держав по різні боки спільного кордону; охоплює частину прикордонної торгівлі (експортно-імпортні операції) здійснювану з метою задоволення власних потреб чи потреб населення прикордонних територій через транскордонні ринки на основі міждержавних угод чи відповідних документів та включає відносини, пов'язані з міжнародною виробничо-інвестиційною і науково-технічною кооперацією; сприяє формуванню та розвитку новітніх форм ведення бізнесу, опосередкованих рівнем даної співпраці.

2. Участь суб'єктів господарювання машинобудівної галузі в транскордонному співробітництві набуває ряду форм. Комплекс можливих форм транскордонного співробітництва підприємств, розподілених в залежності від сфери економічних інтересів та основної мети діяльності підприємства складають модель участі підприємства в транскордонній співпраці. Умовно можна виділити чотири моделі участі: зовнішньоторговельну, виробничо-інвестиційну, виробничо-коопераційну та інноваційну. За сучасних умов розвитку європейських інтеграційних процесів та транскордонного співробітництва, все більшого значення набуває інноваційна модель.

3. Теоретичний аналіз матеріалу показав важливу роль транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств:

- у забезпеченні виробничо-економічної територіальної єдності;

– в усуненні економічних диспропорцій та перешкод між сусідніми прикордонними територіями;

– у налагодженні партнерських відносин між національними урядами й європейськими властями. Крім цього, розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств створює ряд політичних, інституційних, соціально-економічних та соціально-культурних переваг.

4. Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств спирається на ряд принципів, закріплених в системі законодавчого забезпечення, яка представлена нормативно-правовими актами міжнародного, міждержавного, національного та місцевого рівнів. Дотримання цих принципів машинобудівними підприємствами в процесі здійснення транскордонного співробітництва сприятиме підвищенню рівня їх конкурентоспроможності на транскордонних ринках.

5. Адаптація українського законодавства з питань транскордонного співробітництва до світових вимог створить сприятливі умови для розвитку даної співпраці між машинобудівними підприємствами, які функціонують на транскордонних територіях, а також сприятиме прискоренню процесу входження України в європейський економічний простір.

6. Встановлено, що в розвитку транскордонного співробітництва все більшу роль починають відігравати підприємства, які ведуть господарську діяльність на прикордонних територіях по обидва боки кордону. Даний факт говорить про необхідність глибокого аналізу та оцінки транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. З цією метою, на базі проведеного автором порівняння існуючих методичних положень з аналізування транскордонного співробітництва, запропонований адаптований до цілей дисертаційного дослідження підхід з аналізування та оцінювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, який враховує особливості досліджуваної галузі.

Основні результати розділу опубліковані в роботах [94, 97, 98, 100, 218, 221, 222, 224, 226].

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗУВАННЯ ФОРМ ТА МЕТОДІВ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

2.1 Інтегральний метод оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва підприємств з урахуванням впливу ендегенних та екзогенних факторів розвитку

Інтенсивний розвиток європейських інтеграційних процесів та підвищення ролі транскордонного співробітництва в ньому, все більше спонукає вітчизняних вчених до вироблення науково-обґрунтованого методу оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва. Як зазначалося раніше, методи оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва на макро- та мезоекономічних рівнях вже досліджені достатньо. Однак мікрорівень транскордонного співробітництва, який передбачає, в першу чергу, прикордонну співпрацю та торгівлю між підприємствами прикордонних територій сусідніх країн, досліджений не достатньо. Це ж саме стосується й системи показників, за допомогою якої можна було б оцінити потенціал транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Відсутність науково обґрунтованого підходу до оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств спонукає нас до вироблення власного інтегрального методу, що базуватиметься на вже відомих та адаптованих економічних показниках діяльності машинобудівних підприємств відповідно до вимог, які ставлять перед нами сучасні економічні реалії в сфері транскордонного співробітництва.

Перед тим, як перейти до розгляду показників оцінювання об'єкту дослідження, зробимо деякі уточнення щодо предмету дослідження, що надасть можливість більш чітко підібрати необхідні показники. Предметом

дослідження виступає потенціал транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, які зареєстровані на прикордонній території країни з метою задоволення власних потреб чи потреб проживаючого там населення через транскордонні ринки на основі міждержавних угод чи відповідних документів [154, с. 79]. Тобто, потенціал співробітництва саме тих машинобудівних підприємств, які знаходяться та функціонують на прикордонних територіях сусідніх держав, що мають спільний кордон.

Існує велика кількість наукових публікацій, присвячена вивченню та дослідженню категорії «потенціалу», його видам та структурним елементам. В контексті завдань дисертаційного дослідження звернемо увагу на підходи до визначення потенціалу підприємства, який за своєю суттю є економічним потенціалом на мікрорівні, та характеристики його видів, що дозволить запропонувати власне бачення потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та його структурних елементів з подальшим виробленням методу його оцінювання.

В.Куцневич розглядає потенціал підприємства як «сукупність наявних у нього ресурсів та можливостей, а також ресурсів та можливостей, які можуть бути мобілізовані для досягнення певної цілі» [109, с. 127] та виділяє наступні його складові потенціали: виробничий (стан та кількість засобів виробництва, їх оптимальне використання), маркетинговий (визнання торговельної марки з урахуванням впливу конкурентного середовища), інформаційний (доступ до адекватної кількості інформації, яка впливає на прийняття управлінських рішень), техніко-технологічний (здатність до технологічної оптимізації всього циклу виробництва), організаційний (здатність до прийняття ефективних управлінських рішень), соціальний (здатність до оптимізації кількісного та якісного складу персоналу й побудови відповідних відносин «персонал-керівництво-власник») та фінансовий (здатність до оптимізації фінансової системи із залучення та використання фінансових ресурсів) [109, с. 127].

На думку О.Кузьміна та О.Мельник, потенціал підприємства «доцільно розуміти як сукупність наявних та потенційних ресурсів і можливостей, що можуть бути мобілізовані для досягнення стратегічних та тактичних організаційних цілей» [103, с. 157; 124]. Тобто, потенціал підприємства розглядається як можливості суб'єкта господарювання щодо створення та забезпечення перспектив функціонування та вказується на його залежність від трьох взаємопов'язаних чинників: конкурентоспроможності, інвестиційної привабливості та розвитку підприємства [103, с. 157].

Конкурентоспроможність потенціалу підприємства досліджується в роботі А.Воронкової та визначається як сукупність виробничо-фінансових, інтелектуальних та трудових можливостей підприємства, які забезпечують йому конкурентні переваги на ринку. Структурний склад конкурентоспроможного потенціалу підприємства представлений виробничо-фінансовими можливостями (виробничий, фінансовий, комунікаційний потенціал), інтелектуальними можливостями (інноваційний, маркетинговий, управлінський потенціал) та трудовими можливостями (трудоий та мотиваційний потенціали) [26].

Т.Мельник пропонує структуру потенціалу підприємства, яка складається з трьох взаємопов'язаних складових: ресурсної, результативної та внутрішньої. Ресурсна складова представлена інформаційним, технічним, фінансовим, трудовим та природно-ресурсним видами потенціалу. Результативна складова пов'язана з попередньою складовою та показує наскільки ефективно підприємство реалізує наявні в нього види потенціалу ресурсної складової та включає абсолютний, відносний, ефективний та оптимальний види потенціалу. Остання складова забезпечує ефективність функціонування попередніх компонентів та несе в собі управлінську функцію. В залежності від об'єкту управління та функціонального спрямування, автор виділяє управлінський, виробничий, маркетинговий, фінансовий, кадровий та інформаційний види потенціалу. Цікавим також є допущення автора стосовно можливості поділу потенціалу підприємства на

зовнішній і внутрішній, що пояснюється впливом факторів розвитку на суб'єкт господарювання як в середині, так і ззовні [126].

Для розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств важливу роль відіграє ресурсний потенціал, який, відповідно до О.Кузьменка, можна тлумачити «як систему взаємопов'язаних видів ресурсів, що знаходяться у розпорядженні машинобудівного підприємства або можуть бути залучені до його господарської діяльності, комбінація яких дозволяє забезпечити здійснення місії та досягнення стратегічних цілей розвитку на підставі визначення його відповідності потребам внутрішнього середовища, розрахованим за взаємодією із зовнішнім середовищем» [102, с. 281]. Для оцінки ресурсного потенціалу підприємства автор пропонує застосовувати інтегральний показник та комбінацію декількох методів [102, с. 282].

Не менш важливе місце відводиться інвестиційному потенціалу машинобудівних підприємств, який, згідно з Ю.Андріановим, «характеризується рівнем його інвестиційної привабливості для інших інвесторів та наявністю у нього власних інвестиційних ресурсів» [3, с. 46].

Окрім вищезгаданих видів потенціалу, Л.Гришина, Д.Козак та О.Демідова, на ряду з іншими, виділяють організаційно-управлінський потенціал як складову економічного потенціалу машинобудівного підприємства: «організаційно-управлінський потенціал підприємства характеризується здатністю його системи управління забезпечити стійке положення машинобудівного підприємства на ринку і його економічний розвиток» [37, 45]. При цьому, «такий потенціал залежить від ступеня оптимальності організаційної структури управління підприємством, рівня організації виробництва і праці, прогресивності методів управління» [37].

В контексті розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств особливу увагу заслуговує їх експортний потенціал. К.Селезньова пропонує розглядати експортний потенціал підприємства «як діалектичну єдність двох аспектів: сукупності існуючих

факторів впливу та системи їх активного виявлення в процесі господарської взаємодії (середовища)» [166]. Автор вважає, що «потенційні можливості експортного розвитку кожного підприємства взаємопов'язані з середовищними факторами, які з одного боку, впливають на характер та ефективність використання потенціалу, з іншого – є органічною частиною складових виробничої функції. А самі складові експортного потенціалу приводяться в дію середовищними умовами і одночасно їх створюють» [166, с. 102].

В свою чергу, результати вивчення та аналізування наукових праць з проблематики транскордонного співробітництва [40, 65, 78, 91, 167, 169] дозволяють говорити про відсутність чіткої дефініції «потенціалу транскордонного співробітництва» та його опосередковане згадування в контексті обґрунтування рекомендацій щодо активізації його використання, методів оцінювання, факторів впливу тощо. Як правило, потенціал транскордонного співробітництва співставляється з потенціалом прикордонних територій, його природно-ресурсними та інноваційними складовими, тим самим залишаючи поза увагою потенціал транскордонного співробітництва окремих господарюючих одиниць.

Більш прийнятним є погляд А.Сломінського, який розглядає потенціал транскордонного підприємництва в контексті забезпечення сталого розвитку прикордонних територій та знову ж таки акцентує увагу на його інноваційності. Автор стверджує, що даний потенціал дозволяє залучити іноземний капітал, нові технології, адаптувати зарубіжний досвід управління та організації виробництва, вирішити проблему зайнятості населення, диверсифікувати експорт, наповнити внутрішній ринок, збільшити надходження вільно конвертованої валюти та підвищити рівень якості продукції внаслідок зростання конкуренції [169, с. 34-35].

З точки зору специфіки машинобудування, інноваційна складова потенціалу підприємства – «це міра готовності виконати завдання, що забезпечать досягнення поставленої інноваційної мети, тобто рівень

готовності до реалізації проекту чи програми інноваційних змін. Інноваційна мета повинна бути глобальною стратегією підприємства, засобом досягнення більш високих цілей і отримання досить високого прибутку в довгостроковій перспективі, збереження та підвищення конкурентних можливостей на ринку, вирішення проблеми виживання в цілому» [192, с. 364]. До того ж, для формування даної складової потенціалу машинобудівних підприємств доцільно застосовувати кластерний підхід, адже їх об'єднання в регіональний кластер сприятиме розвитку інноваційної складової та забезпечить наступне: збільшення обсягів випуску інноваційної продукції, підвищення якості продукції шляхом модернізації її характеристик, участь в спільних ланцюгах виробничої кооперації [192, с. 365].

Важливий підхід до визначення потенціалу транскордонного співробітництва промислових підприємств пропонує в своїх дисертаційних дослідженнях К.Зеленкіна, розглядаючи його як «сукупність можливостей співробітництва підприємства, що базується на ефективному використанні сприятливих інституційних передумов». Крім того, цікавим є виокремлення автором інтеграційного потенціалу як складового елемента потенціалу транскордонного співробітництва промислових підприємств [70, с. 8].

Отже, проведені дослідження теоретичних підходів щодо визначення потенціалу підприємства та потенціалу транскордонного співробітництва дозволяють констатувати, що запропоновані авторами дефініції та характеристики їх структурних складових часто повторюються, деякі з них є суперечливими та недостатньо обґрунтованими. В першу чергу, дане положення стосується терміну «потенціал транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств», спроби визначення якого не в повній мірі відповідають сучасним економічним реаліям, не враховують особливості машинобудування та умови господарювання, опосередковані мікрорівнем транскордонного співробітництва. Тому, необхідно запропонувати власне бачення потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та його структури на базі вже вивчених підходів.

Таким чином, **потенціал транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств** пропонуємо розглядати як сукупність наявних та потенційних можливостей машинобудівного підприємства, сформованих під впливом ендогенних та екзогенних факторів розвитку, що можуть бути мобілізовані для забезпечення ефективного функціонування та співпраці на суміжних прикордонних територіях двох або більше держав. Такий підхід до трактування потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств обумовив його структуру, представлену функціональною, ресурсною, інноваційно-інвестиційною та інноваційно-інтеграційною складовими, які об'єднують взаємопов'язані між собою можливості підприємства, тим самим безпосередньо формуючи даний потенціал та створюючи базову основу для транскордонного співробітництва (рис.2.1).

Іншими словами, запропоноване визначення має логічну ієрархію: наявні ресурси машинобудівного підприємства формують його можливості щодо участі в транскордонному співробітстві, які, в свою чергу, об'єднуються у взаємопов'язані складові за функціональним, ресурсним, інноваційними підходами до структурування потенціалу підприємства. Останні виступають структуроутворюючими елементами потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства. Крім того, враховується середовище функціонування машинобудівного підприємства та фактори його впливу на розвиток транскордонного співробітництва.

Ресурсна складова потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства представлена сукупністю наявних ресурсів й можливостей та таких, що можуть бути залучені в перспективі, для досягнення цілей господарської діяльності в умовах транскордонної співпраці [36, с. 47]. Дана складова можливостей машинобудівного підприємства являється конститутивним елементом досліджуваного потенціалу, на якому базуються наступні структурні складові та без якого не може функціонувати жодна господарююча одиниця.



Рисунок 2.1 – Структура потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства
Примітка: складено автором на базі [31, с. 23; 70, с. 10; 121, с.39; 173, с.192; 189, с.115]; елементи курсивом – введено автором;
ІМ – інвестиційні можливості; МП – машинобудівне підприємство; ТКС – транскордонне співробітництво.

Функціональна складова потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства формується під впливом видів його діяльності (виробництво, постачання, збут, складання звітності, зберігання продукції, обслуговування виробничих фондів тощо) та представлена можливостями й ресурсами, які направляються на виконання функцій для забезпечення розвитку транскордонної співпраці [85, с. 62].

Інноваційно-інвестиційну складову потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства пропонується розглядати як «гіпотетичний стан підприємства, при якому його інноваційна система з максимально можливою продуктивністю в інноваційно-інвестиційній сфері використовує максимально можливі інноваційно-інвестиційні ресурси» [53, с. 73], тобто – це сукупність його можливостей, направлених на інноваційно-інвестиційний розвиток підприємства в контексті налагодження та розвитку транскордонних економічних зв'язків.

Заключною складовою досліджуваного потенціалу, яка включає ресурси й можливості машинобудівного підприємства щодо використання переваг транскордонного співробітництва та його інтегрування в господарську діяльність підприємства, виступає інноваційно-інтеграційна складова. З точки зору її сутності, дана складова передбачає потенційні форми участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві в рамках запропонованих структурно-економічних моделей і форм (кластери, промислові парки тощо) та специфічні умови, що виникають внаслідок функціонування на території двох або більше держав, а значить в різних національних економічних просторах.

Виходячи з вищесказаного, для оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств доцільно буде використати систему показників, яку можна розділити на дві умовні групи: показники ендогенного середовища та показники екзогенного середовища функціонування підприємств-учасників транскордонного співробітництва (рис.2.2).

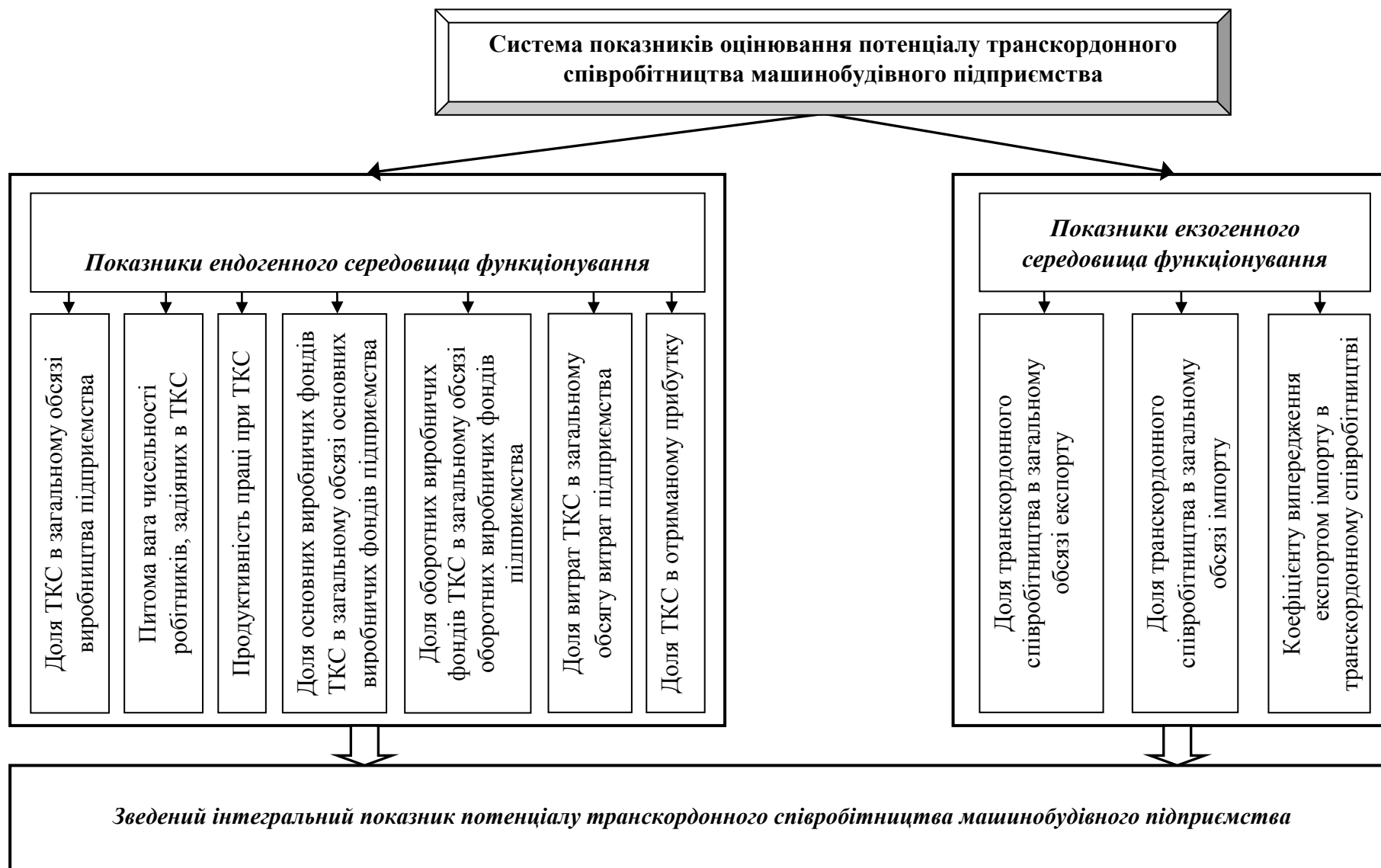


Рисунок 2.2 – Система показників оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва підприємства
 Примітка: авторська розробка; ТКС – транскордонне співробітництво.

Розгляд показників оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства в рамках ендogenous та екзогенного середовищ дозволяє розрахувати зведений інтегральний показник, який окреслює рівень та активність використання потенціалу транскордонного співробітництва та виступає універсальним оцінюючим показником розвитку транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства.

Показники оцінювання досліджуваного потенціалу ендogenous середовища функціонування висвітлюють результати змін, які відбуваються в процесі перетворення ресурсів у продукт та рівень ефективності процесів всередині машинобудівного підприємства.

Показники оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств екзогенного середовища функціонування охоплюють зовнішньоекономічний аспект їх діяльності та результативність експортно-імпортних відносин й інших операцій, пов'язаних з ними.

До показників оцінювання досліджуваного потенціалу ендogenous середовища функціонування можна віднести долю транскордонного співробітництва в загальному обсязі виробництва підприємства ($D_{O_{TKC}}$):

$$D_{O_{TKC}} = \frac{O_{B_{TKC}}}{O_B}, \quad (2.1)$$

де $O_{B_{TKC}}$ – обсяг виробництва підприємства для транскордонних територій;
 O_B – загальний обсяг виробництва підприємства.

Даний показник характеризує активність використання машинобудівним підприємством виробничого потенціалу для цілей транскордонного співробітництва. Доля транскордонного співробітництва в загальному обсязі виробництва підприємства є важливим показником для кожного промислового підприємства, яке бажає оцінити свій рівень економічного включення в транскордонні економічні зв'язки.

Машинобудівне підприємство, яке бере участь в транскордонному співробітництві, має ділянки виробництва, які призначені для виготовлення продукції для виходу на транскордонні ринки та відрізняються від інших рядом характеристик (упаковка, якість, вимоги щодо вмісту тощо), що обумовлено соціально-культурними відмінностями та прихованими видами торговельних обмежень сусідніх країн. Тому доцільно розрахувати питому вагу чисельності робітників, задіяних в транскордонному співробітництві ($ПВ_{ЧР\ TКС}$), який розраховується наступним чином:

$$ПВ_{ЧР\ TКС} = \frac{ЧР_{TКС}}{ЧР}, \quad (2.2)$$

де $ЧР_{TКС}$ – чисельності робітників, зайнятих в виробництві для транскордонного ринку; $ЧР$ – середньооблікова чисельність робітників на підприємстві.

Розрахунок даного показника дасть змогу отримати інформацію щодо частки робітників, задіяних в виробництві для потреб транскордонного ринку, що сприятиме визначенню їх оптимальної чисельності.

Наступним внутрішнім показником, без якого не можливо визначити результативність виробництва підприємства, являється продуктивність праці. Найпоширенішим і універсальним показником продуктивності праці є виробіток (відношення кількості виробленої продукції до величини робочого часу, витраченого на його виробництво). Звідси, продуктивність праці при транскордонному співробітництві ($ПП_{TКС}$), розраховується наступним чином:

$$ПП_{TКС} = \frac{ВР_{TКС}}{ЧР_{TКС}}, \quad (2.3)$$

де $ВР_{TКС}$ – це обсяг робіт, виконаних в умовах транскордонного співробітництва, тобто обсяг продукції (валової, товарної, чистої) виготовленої підприємством для транскордонного ринку, до чисельності робітників, зайнятих в виробництві для транскордонного ринку (за певний

період часу). Чим більші обсяги транскордонного співробітництва, тим вищий рівень продуктивності праці підприємства в транскордонних умовах.

Для аналізу матеріально-технічної бази виробничої сфери транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства необхідно розрахувати долю основних виробничих фондів транскордонного співробітництва в загальному обсязі основних виробничих фондів підприємства ($D_{OF_{TKC}}$):

$$D_{OF_{TKC}} = \frac{OF_{TKC}}{OF}, \quad (2.4)$$

де OF_{TKC} – вартість основних виробничих фондів підприємства, задіяних в виробництві для транскордонного ринку; OF – загальна вартість основних виробничих фондів підприємства.

Даний показник характеризує наявний виробничий потенціал підприємств в транскордонному співробітництві та дає змогу оцінити особливості матеріально-технічної бази виробництва й рівень концентрації виробництва.

Аналіз матеріально-технічної бази виробничої сфери транскордонного співробітництва підприємства буде не повним без розрахунку долі оборотних виробничих фондів транскордонного співробітництва в загальному обсязі оборотних виробничих фондів підприємства ($D_{ObF_{TKC}}$), який розраховується наступним чином:

$$D_{ObF_{TKC}} = \frac{ObF_{TKC}}{ObF}, \quad (2.5)$$

де ObF_{TKC} – вартість оборотних виробничих фондів підприємства, задіяних в виробництві для транскордонного ринку; ObF – загальна вартість основних виробничих фондів підприємства.

Доцільно також провести оцінювання витрат транскордонного виробництва в загальному обсягу витрат підприємства. Показник витратності

є інтегральним та включає ряд інших показників, кожен з яких можна розрахувати окремо. Одним із найголовніших показників витратності виробництва продукції на підприємстві являється собівартість обсягу виготовленої продукції. Доля витрат транскордонного співробітництва в загальному обсягу витрат підприємства ($D_{BT\ TКС}$) буде мати такий вигляд:

$$D_{BT\ TКС} = \frac{CB_{TКС}}{CB}, \quad (2.6)$$

де $CB_{TКС}$ – сума всіх витрат на виробництво і реалізацію продукції, призначеної для транскордонного ринку (собівартість обсягу виготовленої продукції для транскордонного ринку); CB – загальна сума всіх витрат на виробництво і реалізацію продукції підприємства (собівартість валової продукції).

Даний показник є важливим для визначення виробничого потенціалу та можливостей оптимізації виробничої програми машинобудівного підприємства, яке бере участь в транскордонному співробітництві.

Наступним показником, який дає змогу оцінити наскільки ефективно підприємство включається в транскордонну співпрацю, буде доля транскордонного співробітництва в отриманому прибутку ($D_{ПР\ TКС}$):

$$D_{ПР\ TКС} = \frac{ПР_{TКС}}{ПР}, \quad (2.7)$$

де $ПР_{TКС}$ – прибуток від реалізації продукції, товарів, послуг підприємства, направлених на транскордонний ринок; $ПР$ – загальний прибуток від реалізації продукції, товарів, послуг підприємства.

Тепер перейдемо до розгляду екзогенних показників оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. В науковій літературі є значна кількість показників, присвячених аналізу зовнішньоекономічної діяльності. Але беручи до уваги те, що ми розглядаємо транскордонне співробітництво як специфічну форму зовнішньоекономічної

діяльності підприємства, розглянемо найбільш близькі підходи до даного напряму співпраці.

Знаючи, що основою зовнішньоекономічної діяльності будь-якого підприємства виступають експортно-імпортні операції, важливо виділити показники, що характеризують стан транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства. Це доля транскордонного співробітництва в експорті ($D_{E_{TKC}}$) та імпорті ($D_{I_{TKC}}$):

$$D_{E_{TKC}} = \frac{E_{TKC}}{E}, \quad D_{I_{TKC}} = \frac{I_{TKC}}{I}, \quad (2.8; 2.9)$$

де E_{TKC} та I_{TKC} – обсяг експорту та імпорту за визначений період на транскордонних територіях; E та I – загальні обсяги експорту та імпорту підприємства за визначений період.

Показники (2.8, 2.9) дозволяють визначити перевищення темпів зростання експорту порівняно із зростанням імпорту підприємства на транскордонному ринку. При цьому доцільно розраховувати коефіцієнт транскордонного випередження експортом імпорту (K_T):

$$K_T = \frac{D_{E_{TKC}}}{D_{I_{TKC}}}. \quad (2.10)$$

Якщо $K_T > 1$, то це характеризує випередження експортних поставок над імпортними у прикордонній торгівлі і, відповідно, наявність її позитивного зовнішньоторговельного сальдо. При $K_T < 1$ слід очікувати негативне сальдо. Показник K_T необхідно застосовувати для кожного з підприємств, що бере участь в транскордонному співробітництві, а потім проводити порівняльний аналіз тих транскордонних ринків, для яких воно найбільш значуще.

Для ідентифікації необхідної інформації на машинобудівному підприємстві стосовно його участі в транскордонному співробітництві з метою обчислення та оцінювання вищезгаданих показників потрібно ввести в

систему управлінського обліку відповідні цілі та елементи, які б дозволили прийняти ефективні управлінські рішення стосовно розвитку даної співпраці. Конкретними кроками реалізації управлінського обліку в такому випадку мають бути: визначення параметрів інформації, що надходитиме з інших організаційних рівнів підприємства; продумання форм її вираження, термінів надходження, відповідальних структурних підрозділів за вчасне та правильне подання даної інформації [2, с. 53; 60]. Не менш важливим є недопущення дублювання функцій і, як наслідок, збільшення собівартості готової продукції.

Першочерговим заходом в даному напрямку може стати проведення польових досліджень, які передбачатимуть хронометраж робочого часу, який, в свою чергу, дозволив би чітко визначити яка кількість продукції виходячи з технічних завдань виробляється з тих чи інших договірних відносин, пов'язаних із транскордонним співробітництвом.

Таким чином, показники 2.1-2.10 дозволяють оцінити стан потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства, а також проаналізувати його в динаміці, виявивши характерні тенденції та фактори впливу.

Розрахунок всіх вищезгаданих показників дає нам змогу знайти зведений інтегральний показник досліджуваного потенціалу. Інтегральний підхід до оцінювання різних видів потенціалу підприємства та його складових вже апробований у дослідженнях багатьох вітчизняних вчених [123, с. 26; 135, с. 216; 158, с.174; 198, с. 15] та має наступний вигляд:

$$I = \sum_{i=1}^n (q_i \times P_i), \quad (2.11)$$

де I – інтегральний показник потенціалу підприємства; q_i – вагомість i -го показника оцінювання потенціалу підприємства; P_i – i -й показник

оцінювання потенціалу підприємства; n – кількість показників оцінювання потенціалу підприємства.

Як видно з формули 2.11, обчислення інтегрального показника потенціалу підприємства пропонується проводити на основі індивідуальних показників за ваговими коефіцієнтами.

У зв'язку з цим, пропонуємо розраховувати зведений інтегральний показник потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства як суму показників його оцінювання (формули 2.1-2.10) з урахуванням вагомості їх значення у розвитку транскордонних економічних зв'язків. Загальна формула розрахунку має такий вигляд:

$$I_{П\ ТКС} = q_1 D_{ОТКС} + q_2 ПВ_{Ф\ ТКС} + q_3 Д_{Вр\ ТКС} + q_4 Д_{ОФ\ ТКС} + q_5 Д_{ОбФ\ ТКС} + q_6 Д_{ВТ\ ТКС} + q_7 Д_{ПР\ ТКС} + q_8 Д_{Е\ ТКС} + q_9 Д_{I\ ТКС} + q_{10} K_T, \quad (2.12)$$

де $I_{П\ ТКС}$ – зведений інтегральний показник транскордонного потенціалу машинобудівного підприємства; $q_1 \dots q_{10}$ – вагові коефіцієнти значущості ($q_1 + \dots + q_{10} = 1$).

Вагові коефіцієнти значущості в сумі становлять 1, тобто 100%. Враховуючи кількість змінних в формулі 2.12, рекомендується встановлювати їх розмір в діапазоні від 0,01 до 0,5 в залежності від важливості того чи іншого показника на даному етапі функціонування машинобудівного підприємства. Беручи до уваги той факт, що підприємство являється динамічною структурою, яка постійно розвивається під впливом ряду чинників, вагові коефіцієнти для кожного досліджуваного підприємства повинні бути отриманні шляхом застосування експертного методу. У той же час, необхідно відмітити, що диференціація їх розміру від одного машинобудівного підприємства до іншого досить мала або відсутня, що пояснюється їх галузевою приналежністю.

Чим ближче зведений інтегральний показник потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства до 1, ($0 < I_{П\ ТКС} < 1$), тим ефективніше використовуються підприємством переваги, що надаються завдяки його функціонуванню та географічному розміщенню

на територіях, що мають спільний кордон з сусідніми державами. Досягнення зведеним інтегральним показником одиниці є мало ймовірним на практиці, адже це б означало, що машинобудівне підприємство всі свої виробничі потужності орієнтує на прикордонні території сусідніх країн. Однак, продукція, виготовлена машинобудівними підприємствами, як правило, користується широким попитом на внутрішньому ринку. Крім того, машинобудівне підприємство, що динамічно розвивається в сучасних умовах міжнародного розподілу праці, повинно приймати активну участь в світогосподарських зв'язках та не може відмовитися від географічної диверсифікації ринків збуту. Саме тому, даний показник завжди буде орієнтуватися на одиницю, не досягаючи її ($I_{ПТКС} \rightarrow 1$).

Для оцінки ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність машинобудівного підприємства за зведеним інтегральним показником досліджуваного потенціалу автором розроблена логічна матриця (додаток А). Дана матриця являє собою шкалу, горизонтально представлену роками, а вертикально – значенням зведеного інтегрального показника та відповідною характеристикою. Вертикальна шкала ділиться на три відрізки, перший з яких характеризується низькою активністю використання потенціалу транскордонного співробітництва ($0,005 \leq I_{ПТКС} < 0,024$), другий – середньою активністю використання потенціалу транскордонного співробітництва ($0,025 \leq I_{ПТКС} < 0,49$) та третій – високою активністю використання потенціалу транскордонного співробітництва ($0,5 \leq I_{ПТКС} < 0,95 (\approx 1)$). В свою чергу, кожен з цих відрізків ділиться на 3 субвідрізки, які характеризуються наявністю різного роду ознак в рамках даної шкали, тим самим дозволяючи отримати більш повне уявлення про активність використання потенціалу, що досліджується.

На цих субвідрізках представлені: більш детальний рівень активності використання транскордонного потенціалу; періодичність здійснювання операцій транскордонного характеру та питома вага операцій транскордонного характеру. Дана матриця дає змогу визначити реальне місце

транскордонного співробітництва в функціонування машинобудівного підприємства та виступає першим кроком, на основі якого можна прогнозувати розвиток транскордонного співробітництва та розробляти стратегії підвищення його ефективності.

Таким чином, запропонований автором інтегральний метод оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств з урахуванням ендогенних та екзогенних факторів розвитку носить універсальний характер, що забезпечує можливість його застосування на будь-якому підприємстві машинобудівної галузі.

З метою вдосконалення методів оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств необхідно застосувати дослідницький інструментарій математичної статистики, насамперед, кластерний та факторний аналізи. Методи математичної статистики дозволяють знайти помилки прогнозування, побудувати прогностичні моделі розвитку транскордонного співробітництва на середню та довгострокову перспективу. Один із таких методів дає можливість визначити, наскільки інтенсивно і в якому обсязі необхідний той чи інший вид продукції, встановити пріоритети експортно-імпортних можливостей машинобудівного підприємства. Розрахунок запропонованого індикатора здійснюється за формулою [111]:

$$C_{ij} = \frac{\sum C_{ijt}}{Ci_{заг}t} \times 100, \quad (2.13)$$

де C_{ij} – відношення обсягу імпорту/експорту i -го виду продукції для транскордонного ринку j -го підприємства до всієї i -ї продукції підприємства в часі t ; C_{ijt} – обсяг імпорту/експорту i -го виду продукції для транскордонного ринку j -го підприємства в часі t ; $Ci_{заг}t$ – обсяг імпорту/експорту i -ї продукції в цілому по підприємстві в часі t . Результати розрахунків показують, наскільки інтегроване в транскордонні товарні ринки машинобудівне підприємство [111].

Отже, проведення оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств за допомогою викладених в дисертаційному дослідженні показників, дасть змогу отримати повну характеристику стану та перспектив розвитку окремо взятого машинобудівного підприємства або їх груп, що функціонує(ють) на прикордонних територіях.

2.2 Стан транскордонного співробітництва підприємств та фактори, що його визначають

Сучасний стан розвитку машинобудівної галузі України характеризується існуванням ряду гострих проблем, які виникають в процесі діяльності підприємств даної галузі [88, 179, с. 527; 196, с. 96]: недостатня увага машинобудівній галузі з боку держави; низький рівень фінансової підтримки; недосконалість правового забезпечення; низький рівень розвитку та нарощування міжнародних коопераційних зв'язків; морально застарілі виробничі потужності з високою енергоємністю та низькоефективними технологіями виробництва; високі ризики при виході на зовнішні ринки; слабка або повністю відсутня проінформованість підприємств про транскордонні ринки збуту машинобудівної продукції; неповне використання кадрового потенціалу підприємства тощо.

Наявність даних проблем спонукають науковців до пошуку ефективних шляхів їх вирішення. За сучасних економічних реалій, транскордонне співробітництво може стати «рятівним колом» для машинобудівних підприємств, які розташовані та ведуть свою господарську діяльність на транскордонних територіях. Активна участь вітчизняних машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві є одним з найбільш дієвих інструментів забезпечення сталого та ефективного функціонування даних

суб'єктів господарювання, який впливає на покращення кількісних та якісних характеристик їх господарської діяльності як на мікро-, так і на макрорівнях.

Для дослідження автором обрано машинобудівні підприємства Одеської області. Даний вибір пояснюється тим, що машинобудування займає провідну роль в промислово-територіальному комплексі Одеської області: на машинобудування припадає маже 14% сумарного обсягу реалізованої промислової продукції в області та 9,1% всього експорту області в 2014 р. [139]. Крім того, Одеська область межує з Республікою Молдова та Румунією: 76% від загальної протяжності припадає на державний кордон з Республікою Молдова (1081,8 км) та 24% на державний кордон з Румунією (306 км). На кордоні з Республікою Молдова розташовано 42 пункти пропуску (14 міжнародних, 11 міждержавних, 17 місцевих, з яких: 36 автомобільних, 6 залізничних (2 пункти контролю для міжнародного сполучення). На кордоні з Румунією розташовано 9 пунктів пропуску (4 міжнародних, 5 спрощених), з яких: 4 морських та 5 річкових [161]. Все це підтверджує актуальність вибору машинобудівних підприємств Одеської області в контексті транскордонного співробітництва. Це положення підсилюється ще й тим, що одна з двох держав, з якими межує Одеська область, є дійсним членом Європейського Союзу.

Для дослідження автором обрано 18 машинобудівних підприємств Одеської області: ПАТ «ОМЗ «Червона гвардія», ПАТ «Одеський завод поршневих кілець», ВАТ «Одесахарчореммаш», ПРАТ «Металопром», ПАТ «Одеський завод радіально-свердлильних верстатів», ПАТ «Одеський завод по випуску ковальсько-пресових автоматів», ПАТ «Одескабель», ПРАТ «Інженерний центр Трансзвук», ПАТ «Завод «Тіра», ПАТ «Медлабортехніка», ВАТ «Одеський механічний завод», ПРАТ «ВО «Стальканат-Сілур», АТ «Елемент», ПРАТ «Будгідравліка», ТОВ «Телекарт-Прилад», ВАТ «Спецтехоснастка», ПАТ «Катран», ТДВ «Гідропрес». Спочатку, перейдемо до розгляду їх експортного потенціалу, який йде на транскордонний ринок (табл.2.1).

Таблиця 2.1 – Обсяги транскордонного співробітництва в експорті 18 машинобудівних підприємств Одеської області за 2006-2014 рр.

ОБСЯГИ	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.	тис. грн.	*у % до п.р.
X1	4,9	100,0	13,9	283,7	1,0	7,2	8,5	850,0	14,0	164,7	5,8	41,4	2,5	43,1	1,4	56,0	135,7	1,9
X2	78,5	100,0	95,4	121,5	15,8	16,6	13,7	86,7	987,0	7204,4	708,4	71,8	884,9	124,9	408,4	46,2	262,5	64,3
X3	16,0	100,0	15,0	93,8	23,9	159,3	11,3	47,3	17,7	156,6	43,0	242,9	102,0	237,2	46,3	45,3	23,8	51,4
X4	255,2	100,0	159,3	62,4	143,8	90,3	144,8	100,7	579,5	400,2	379,9	65,6	573,7	151,0	252,0	43,9	250,9	99,6
X5	77,7	100,0	263,9	339,6	219,2	83,1	273,2	124,6	181,7	66,5	46,0	25,3	43,6	94,8	55,8	128,0	67,9	121,7
X6	54,3	100,0	155,7	286,7	454,2	291,7	228,1	50,2	328,8	144,1	1931,1	587,3	1456,9	75,4	643,5	44,2	214,1	33,3
X7	21,7	100,0	34,6	159,4	27,6	79,8	15,9	57,6	2,0	12,6	11,6	580,0	8,6	74,1	5,8	67,4	2,8	48,3
X8	0,9	100,0	2,3	255,6	0,7	30,4	3,8	542,9	10,0	263,2	48,6	486,0	88,0	181,1	83,2	94,5	55,0	66,1
X9	13,2	100,0	16,8	127,3	15,2	90,5	13,9	91,4	19,1	137,4	26,1	136,6	31,4	120,3	17,0	54,1	11,5	67,6
X10	33015,7	100,0	24869,7	75,3	49785,9	200,2	10475,2	21,0	29769,2	284,2	28950,5	97,2	51244,9	177,0	48861,3	95,3	59905,3	122,6
X11	153,2	100,0	378,3	246,9	276,7	73,1	302,3	109,3	515,5	170,5	110,5	21,4	216,3	195,7	163,5	75,6	118,9	72,7
X12	22,3	100,0	7,5	33,6	13,7	182,7	11,1	81,0	4,7	42,3	3,1	66,0	1,3	41,9	3,9	300,0	2,7	69,2
X13	243,9	100,0	781,5	320,4	729,5	93,4	473,0	64,8	696,3	147,2	175,3	25,2	355,5	202,8	478,7	134,7	275,4	57,5
X14	232,6	100,0	492,3	217,7	301,2	61,2	246,9	82,0	258,5	104,7	313,0	121,1	348,9	111,5	177,1	50,8	87,8	49,6
X15	8,8	100,0	7,9	89,8	5,2	65,8	3,5	67,3	2,0	57,1	5,8	290,0	44,1	760,3	34,1	77,3	2,6	7,6
X16	3170,8	100,0	7773,7	245,2	11779,6	151,5	6279,2	53,3	13980,2	222,6	11291,0	80,8	11205,9	99,2	16017,3	142,9	9890,5	61,7
X17	50,1	100,0	145,1	289,6	74,5	51,3	23,4	31,4	40,5	173,1	5,8	14,3	14,2	244,8	3,4	23,9	2,0	58,8
X18	41,3	100,0	71,0	171,9	75,1	105,8	27,7	36,9	83,0	299,6	74,6	89,9	86,6	116,1	109,7	126,7	71,3	65,0
Σ	37461,1	100,0	35283,9	94,2	63942,8	181,2	18555,5	29,0	47489,7	255,9	44130,1	92,9	66709,3	151,2	67362,4	101,0	71380,7	106,0
СРЗНАЧ	2081,2	1960,2	3552,4	1030,9	2638,3	2451,7	3706,1	3742,4	3965,6	2081,2	1960,2	3552,4	1030,9	2638,3	2451,7	3706,1	3742,4	3965,6

Примітка: * – у % до попереднього року. Розраховано автором на основі статистичних даних.

Дане аналізування включатиме виявлення основних тенденцій, які впливають на обсяг транскордонної складової в експортному потенціалі машинобудівних підприємств. Для цього графічно зобразимо в динаміці загальний показник транскордонної складової в експортному потенціалі в порівнянні з такими показниками як загальний обсяг експорту по підприємствам та обсяг реалізованої продукції машинобудування в цілому по Україні за 2006-2014 рр. Спочатку розглянемо окремо динаміку транскордонної складової в експорті (рис.2.3).

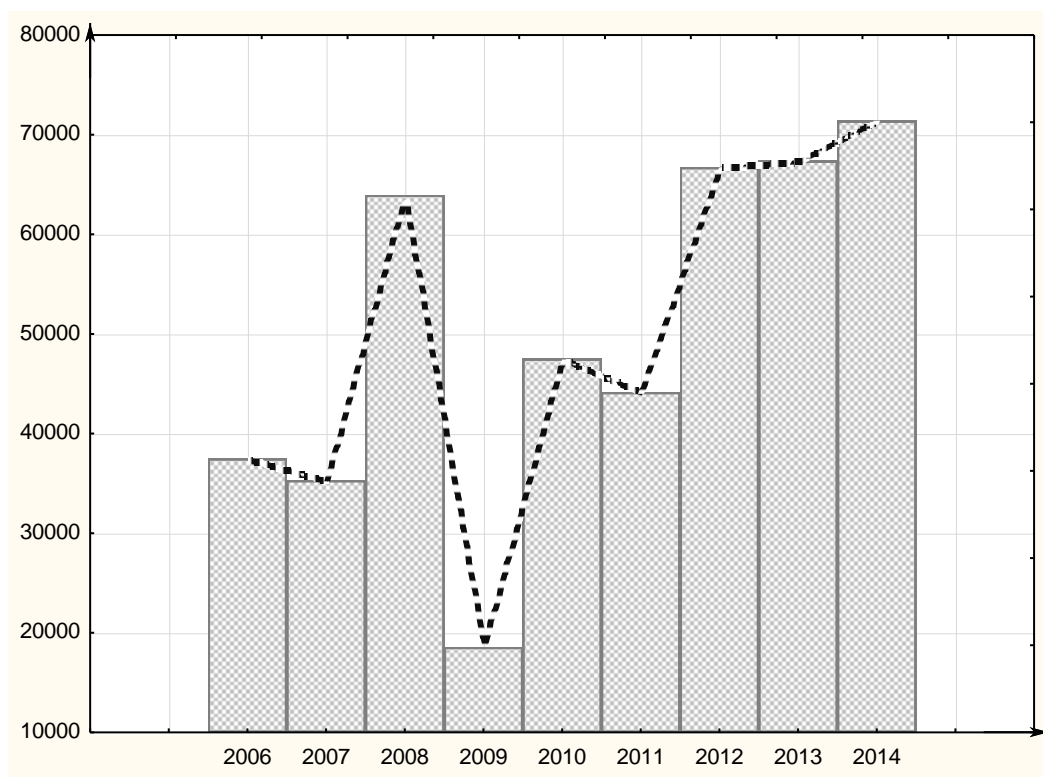


Рисунок 2.3 – Динаміка обсягу транскордонної складової в експортному потенціалі досліджуваних підприємств за 2006-2014 рр., тис.грн.

Примітка: авторські розрахунки.

Як видно з табл.2.1 та рис.2.3, динаміка обсягу транскордонної складової в експортному потенціалі за досліджуваний період представляє собою ламану лінію з позитивним трендом. В 2007 р. обсяг експорту в транскордонному співробітництві знизився на 5,8 відсоткових пунктів порівняно з 2006 р.

В 2008 р. прослідковується різке збільшення обсягів транскордонної складової в експорті у порівнянні з 2007 р. (на 81,2 %), що пояснюється активним освоєнням ніш транскордонного ринку та налагодженням господарських зв'язків з суб'єктами господарювання прикордонних територій сусідніх країн. Такий зріст став можливим завдяки впливу ряду факторів – загальне підняття рівня економічного розвитку країни, політична стабільність, високий рівень конкурентоспроможності української економіки, стабільний валютний курс, який на протязі трьох кварталів 2008 р. коливався в районі 5 грн. і лише 29 жовтня того ж року склав на той час рекордний максимальний рівень 6,2951 грн./дол. й надалі почав зростати.

В 2009 р. простежується різкий спад, головна причина якого стала світова фінансова криза, яка привела до зниження попиту на продукцію машинобудування досліджуваних підприємств. В 2010 р. обсяги транскордонного співробітництва в експорті зростають, однак в 2011 р. під дією 2 хвилі світової фінансової кризи та ряду факторів, породжених нею, відбувається спад на 7,1 відсоткові пункти. З 2012 по 2014 р. спостерігаємо стабільне зростання, яке склало 71380,7 тис.грн. в 2014 р., що на 7% більше рівня 2012 р.

Для продовження аналізу порівняємо обсяги транскордонної складової в експортному потенціалі досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області із загальними обсягами їх експорту. Для цього побудуємо спочатку гістограму у поєднанні з лінійним графіком (рис.2.4).

Розглядаючи рис.2.4, можна відмітити, що в цілому транскордонна складова в експорті показує схожу динаміку з загальним обсягом експорту досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області. Однак помітні деякі протиріччя, виражені в статистичних викидах різної направленості, які краще розглянути на графіку з подвійною віссю, тим самим отримавши можливість структурно порівняти обсяги транскордонної складової в експорті та загального експорту досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області за 2006-2014 рр. (рис.2.5).

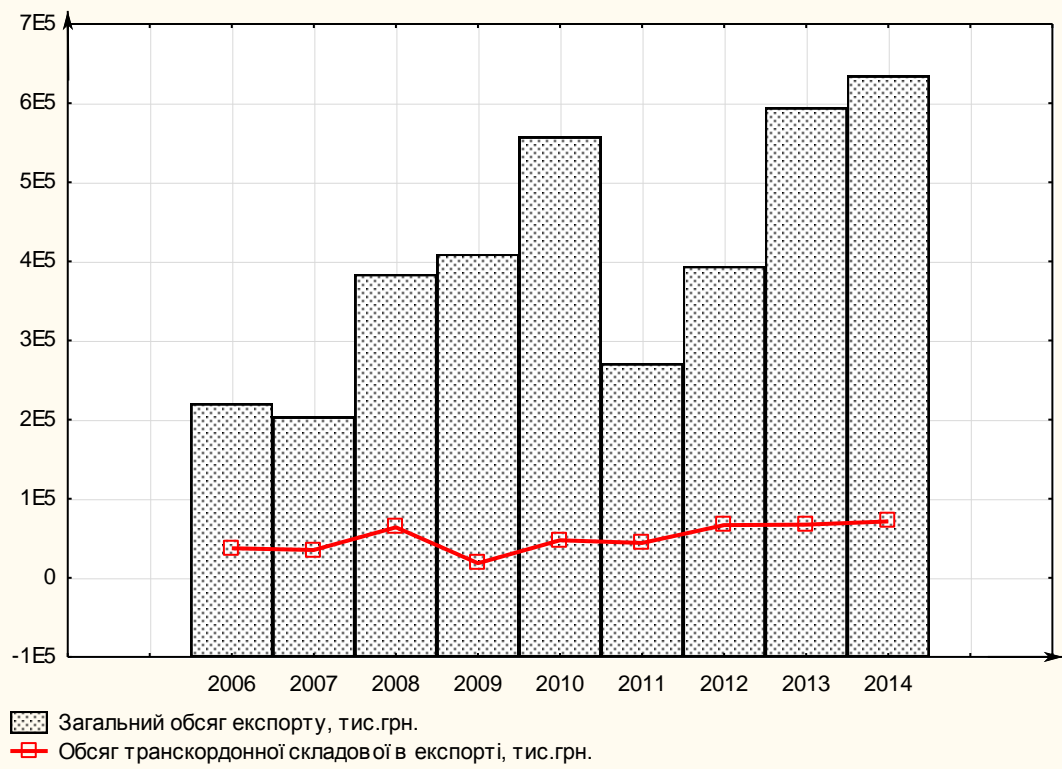


Рисунок 2.4 – Динаміка обсягів транскордонної складової в експорті в рамках експорту досліджуваних підприємств за 2006-2014 рр., тис.грн.

Примітка: авторські розрахунки.

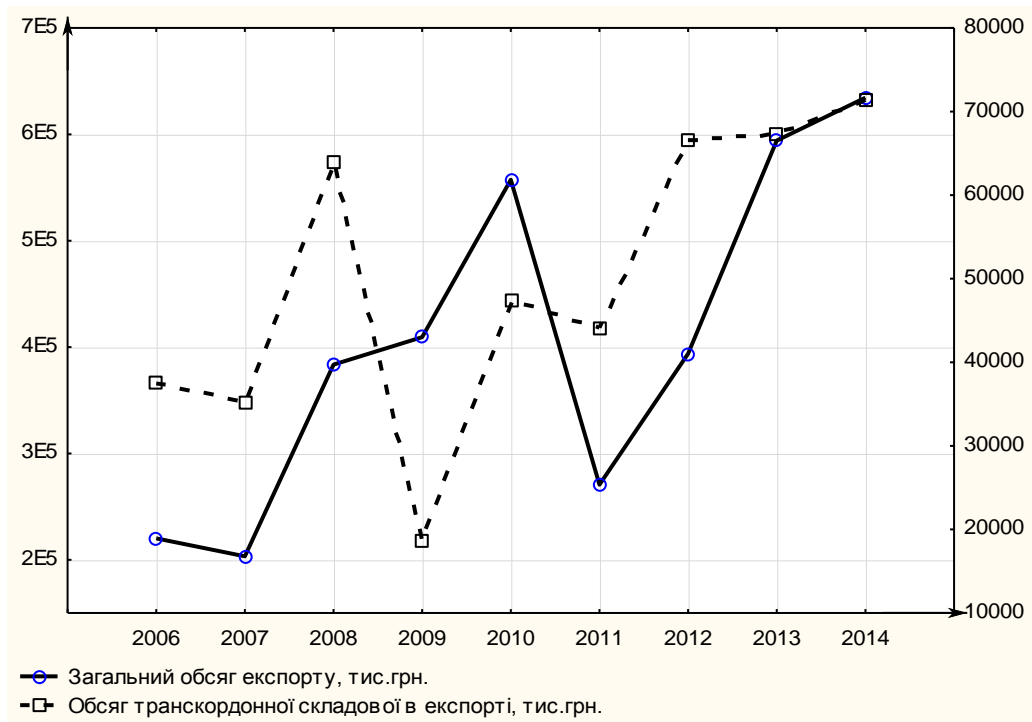


Рисунок 2.5 – Структурне порівняння обсягів ТС в експорті та загального експорту досліджуваних підприємств за 2006-2014 рр., тис.грн.

Примітка: авторські розрахунки; ТС – транскордонна складова.

Рис.2.5 дозволяє побачити структурні відмінності динаміки досліджуваних змінних. Не зважаючи на те, що в цілому дані змінні мають подібну динаміку з різною глибиною коливань, ми бачимо різнонаправлені статистичні викиди в районі 2009 р. Так, загальний обсяг експорту в 2009 р. продовжує зростати, але набагато повільніше ніж в 2008 р. В свою чергу, обсяг транскордонної складової в експорті різко падає. Виявлену протилежність можна пояснити наступним: в 2009 р. під час стагнаційних процесів в світовій економіці та економіках окремих держав, збереження повільного зростання обсягів експорту досліджуваними підприємствами стало можливим завдяки двом наступним положенням:

- по-перше, світова фінансова криза по-різному вплинула на економіки держав, саме тому, маючи диверсифіковану географічну структуру зовнішньої торгівлі, зокрема експорту, зберігся попит на вироблену продукцію з боку тих розвинутих держав та нових індустріальних країн, деструктивний вплив на яких був менший;

- по-друге, даний статистичний випад частково пояснюється наявністю контрактів купівлі-продажу на постачання продукції, терміном більше одного року. Також, це могли бути контракти укладені в кінці 2008 р. та/або на початку 2009 р. на менший період часу.

В свою чергу, різкий спад на лінійному графіку транскордонної складової в експорті в 2009 р. пояснюється, в першу чергу, самим характером транскордонних територій та низьким рівнем налагодженості партнерських відносин. Головними споживачами експортної продукції, виробленої досліджуваними підприємствами, яка йде на транскордонний ринок, являються, в більшій мірі, господарюючі суб'єкти Республіки Молдова, та в меншій мірі, – суб'єкти господарювання Румунії. Враховуючи рівень економічного розвитку даних країн, негативний вплив з боку зовнішніх шоків й відсутності усталених господарських зв'язків на той час, підприємства згаданих країн змушені були відмовитися від експортованої вітчизняної продукції машинобудування. Звідси, можна зробити висновок,

що ефективність транскордонного співробітництва, зокрема транскордонної торгівлі, більше підвладна зовнішнім негативним впливам, аніж зовнішньоекономічна діяльність, зокрема зовнішня торгівля. Однак, при поглибленні міжнародної спеціалізації, налагодженні більш стійких економічних зв'язків, що мало місце в 2011 р., можна говорити про більшу еластичність транскордонної торгівлі за згаданих умов, що показує різна глибина спаду досліджуваних змінних в 2011 р. Виявлені особливості говорять про необхідність планування при участі в транскордонному співробітництві та встановлення довготривалих господарських зв'язків з підприємствами по інший бік кордону й переходу від зовнішньоторговельної моделі, яка представлена лише зустрічними потоками товарів та послуг – експортом та імпортом, до виробничо-інвестиційної, виробничо-коопераційної та інноваційної моделей транскордонного співробітництва.

Не менш важливим є порівняння динаміки транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств з динамікою обсягів реалізації продукції машинобудування в цілому по Україні для виявлення можливого впливу факторів макроекономічного характеру (табл.2.2 та рис.2.6).

Таблиця 2.2 – Динаміка обсягів та індексів транскордонної складової в експорті досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області та машинобудування в Україні за 2006-2014 рр.

Показники	Роки								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Обсяги									
Машинобудування (млн.грн.)	68730,6	98339,9	121780,4	85833,0	99270,5	133469,0	143533,1	117301,9	96336,1
Транскордонна складова в експорті (тис.грн.)	37461,1	35283,9	63942,8	18555,5	47489,7	44130,1	66709,3	67362,4	71380,7
Індекси									
Машинобудування	115,2	143,1	123,8	70,5	115,7	134,4	107,5	81,7	82,1
Транскордонна складова в експорті	127,6	94,2	181,2	29,0	255,9	92,9	151,2	101,0	106,0

Примітка: авторські розрахунки.

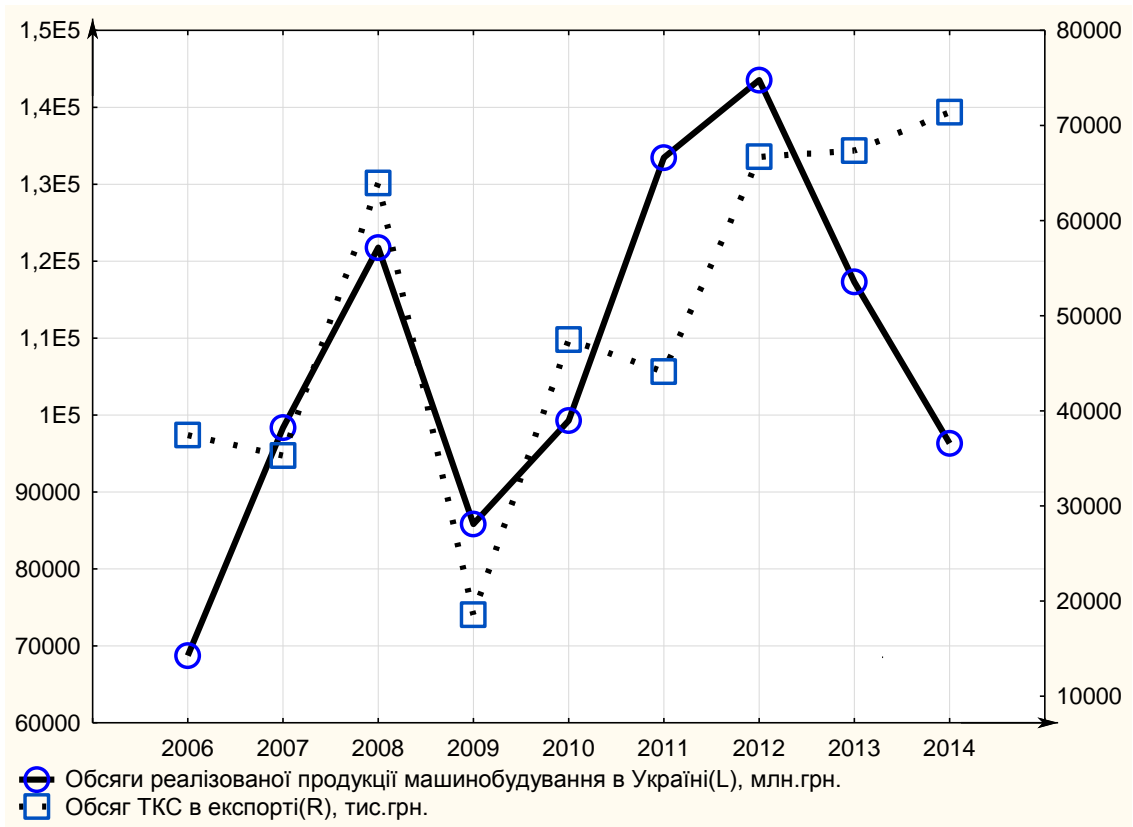


Рисунок 2.6 – Структурне порівняння динаміки обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств (тис.грн.) та обсягів реалізації продукції машинобудування (млн.грн.) за 2006-2014 рр.

Примітка: авторські розрахунки; ТКС – транскордонне співробітництво.

Розглядаючи динаміку досліджуваних змінних, представлену на рис.2.6, можна стверджувати про наявність схожих повторень як зміни обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств, так і зміни обсягів реалізованої продукції машинобудування в Україні. Наявність підйомів та спадів досліджуваних змінних говорить про наявність безлічі факторів, які можуть впливати на їх динаміку, тривалість, кон'юнктуру тощо. Це знову підтверджує той факт, що для прийняття управлінських рішень при здійсненні транскордонного співробітництва та надання більш менш точних прогнозів подальшого економічного розвитку підприємства, важливо врахувати фактори впливу всіх рівнів. Для більш чіткого окреслення та порівняння виявлених тенденцій, побудуємо динаміку досліджуваних змінних в одній площині (рис.2.7).

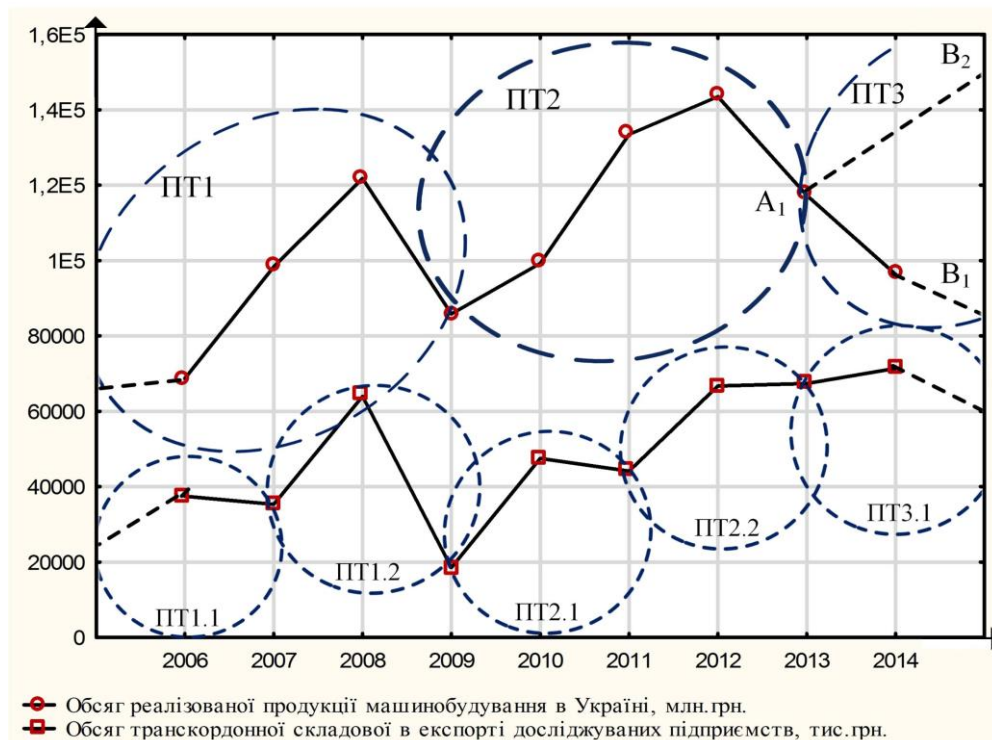


Рисунок 2.7 – Повторювані тенденції в динаміці обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств (тис.грн.) та реалізації продукції машинобудування в Україні (млн.грн.), їх взаємозв'язок
Примітка: авторська розробка; ПТ – повторювана тенденція.

Як видно з рис.2.7, динаміка обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств та реалізації продукції машинобудування в цілому по Україні представлена рядом повторюваних тенденцій (ПТ), кожна з яких включає коливання різних напрямленостей – пожвавлення (фаза підйому) та застою (фаза спаду). Починаючи з розгляду динаміки обсягів реалізації продукції машинобудування в цілому по Україні за 2006-2014 рр., ми умовно можемо виділити 2 повторювані тенденції, загальною тривалістю 4 роки кожна.

ПТ1 та ПТ2 мають незбалансовану структуру – 3 роки на фазу підйому та 1 рік на фазу спаду. Так, пожвавлення ПТ1 триває з 2006 по 2008 рр. З 2008 по 2009 рр. ми бачимо фазу спаду ПТ1. У випадку ПТ2, пожвавлення охоплює період з 2009 по 2012 рр. та з 2012 р. входить в фазу спаду. Дані повторювані тенденції характеризуються тим, що в фазах підйому

відбувається розширення виробництва та підвищення попиту на продукцію машинобудування завдяки інтенсивному створенню основного капіталу. В свою чергу, фази спаду характеризуються завершенням процесу створення основного капіталу та наявністю перевиробництва продукції машинобудування у зв'язку з падінням попиту на неї.

Тобто, фаза підйому досліджуваних повторюваних тенденцій в галузі машинобудування виникає завдяки накопиченим раніше грошовим капіталом, які витрачаються та створюють новий попит на товари. Коли накопичений капітал за попередні роки витрачається, постає необхідність створення основного капіталу. Всі виробничі потужності галузі машинобудування направляються на виробництво в максимально можливих кількостях різного роду засобів (машини, агрегати, устаткування, деталі тощо). Але розширення основного капіталу являється тимчасовим процесом, після закінчення якого скорочується попит на всі матеріали, які входять до основного капіталу, тим самим породжуючи непропорційність виробництва. Однак, стає неможливим вилучення капіталу і його форм виробниками засобів виробництва, що призводить до перевиробництва та знаменує процес входження в фазу спаду [200].

Окрім класичних сил попиту та пропозиції, які впливають як на динаміку обсягів реалізованої продукції машинобудування в Україні, так і на динаміку обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств, слід відмітити спільний та не менш важливий фактор впливу, – запізнення в отриманні ринкової інформації. Так, при покращенні кон'юнктури ринку, підприємства починають нарощувати обсяги виробництва до максимальних можливих розмірів, що призводить до наповнення ринку продукцією машинобудування. Як результат, через певний проміжок часу підприємства накопичують надмірні товарні запаси і вирішують знизити кількість задіяних виробничих потужностей. Однак, згадане рішення приймається із запізненням, адже інформація про скорочення попиту і відповідно його перевищення пропозицією надходить

вже після випуску продукції. Негативний вплив даного фактору підсилюється необхідністю часу для прийняття управлінського рішення. Так, необхідно перевірити інформацію щодо перевиробництва, прийняти та затвердити рішення щодо скорочення обсягів виробництва [200].

Визначившись з загальними факторами впливу на коливання досліджуваних змінних, перейдемо до розгляду ПТЗ в динаміці обсягу реалізованої продукції машинобудування в Україні (див. Рис.2.7). Згідно з логікою виявленої повторюваної тенденції досліджуваної змінної, фаза росту ПТЗ повинна була розпочатись з 2013 р. (відрізок графіку A_1B_2) й тривати до 2016 р. Однак, на практиці ситуація виявилася інакшою, – фаза спаду ПТЗ продовжується до 2014 р. та прогнозується продовження даної фази і в 2015 р. (відрізок графіку A_1B_1).

Порушення виявленої закономірності пояснюється нестабільністю політичної ситуації в Україні, яка негативно вплинула на стан співробітництва з Російською Федерацією в галузі машинобудування. Беручи до уваги той факт, що машинобудівний сектор України є найбільш залежним від російського ринку з поміж інших українських секторів промисловості (близько 32% продукції експортується до Росії) [165], стає зрозумілим, що замороження та/або припинення економічних зв'язків між українськими та російськими підприємствами являється одним з явищ, що сприяє поглибленню спаду динаміки обсягів реалізації продукції машинобудування в Україні в 2014 р. та подальшої деформації повторюваної тенденції. Це дає змогу говорити про міжнародне оточення та економічні зв'язки з ним як про важливий фактор впливу і про необхідність зміни гео економічного вектору розвитку зі Сходу на Захід.

Визначившись з коливаннями динаміки реалізації продукції машинобудування в Україні, перейдемо до розгляду особливостей динаміки транскордонної складової в експорті машинобудівних підприємств Одеської області за 2006-2014 рр. (див. Рис.2.7).

Вона представлена п'ятьма збалансованими повторюваними тенденціями, кожна з яких триває 2 роки (фаза підйому – 1 рік, фаза спаду – 1 рік). ПТ1.1 триває з 2006 по 2007 рр. та є збалансованою; ПТ1.2 триває з 2007 по 2009 рр. та є збалансованою; ПТ2.1 триває з 2009 по 2011 рр. та є збалансованою; ПТ2.2 триває з 2011 по 2013 рр. та не є збалансованою.

Так, фаза спаду ПТ2.2, яка повинна розпочатись в 2012 р. та закінчитись в 2013 р., замінюється повільним підвищенням обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств. Але вже з 2013 р. закономірність коливання динаміки налагоджується, і ми бачимо повну ПТ3.1 – з 2013 р. по 2015 прогнозований рік. Завдяки виявленій закономірності можна прогнозувати фазу спаду обсягів транскордонної складової в експорті в період 2014-2015 рр. та фазу підйому в період 2015-2016 рр. Вищесказане частково пояснюється інноваційним напрямом розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, який обумовлює стрибкоподібний характер динаміки досліджуваної змінної. Саме тому, введення інновацій є необхідною умовою стабільного економічного розвитку машинобудівних підприємств, що беруть участь в транскордонному співробітництві.

Далі порівняємо тенденції динаміки обсягів реалізованої продукції машинобудування з тенденціями динаміки обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств (див. Рис.2.7). Ми бачимо, що одна повторювана тенденція динаміки обсягів реалізації продукції машинобудування включає дві повторювані тенденції динаміки обсягів транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств. Це дозволяє говорити про наявність взаємозв'язку між досліджуваними змінними, який проявляється у їх фрактальності, явища, відкритого американським математиком Бенуа Мандельбротом [118]. Крім того, нашу увагу привертає різнонаправленість фаз повторюваних тенденцій досліджуваних змінних за період 2013-2014 рр. Не зважаючи на зменшення обсягів реалізації продукції машинобудування в Україні, головною

причиною якого є погіршення господарських взаємозв'язків з Російською Федерацією та вплив низки інших негативних факторів, обсяги транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств ростуть. Це стало можливим завдяки географічному розміщенню продуктивних сил машинобудівних підприємств, що беруть участь в транскордонному співробітництві та функціонують в частині українсько-молдавського та українсько-румунського транскордонних регіонів.

В той же час, нема сумнівів, що обсяги транскордонної складової в експорті досліджуваних підприємств, які розташовані та функціонують в прикордонних областях України, що мають спільний кордон з Російською Федерацією (Донецька, Луганська, Харківська, Сумська та Чернігівська області), різко впали. В свою чергу, негативний вплив з боку політичного фактору на українсько-російський транскордонний ринок, який є найбільшим з-поміж інших, призвів до істотного зниження загального рівня ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств в Україні. Негативний вплив вищезгаданого фактору, як і низки інших, необхідно врахувати при розробці комплексу заходів направлених на активізацію транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Таким чином, ми надали загальну характеристику виявленим тенденціям і проаналізували вплив основних факторів на динаміку обсягів транскордонної складової в експорті 18 машинобудівних підприємств Одеської області за 2006-2014 рр.

Однак, реалізована продукція досліджуваних підприємств сильно різниться одна від одної, – починаючи від сталевих канатів та деталей для цілей машинобудування (технічні заготовки, кріпильні засоби, пружини) та закінчуючи комплексними агрегатами та станками, готовими для експлуатації (ковальсько-пресові машини, обладнання для пальових робіт, радіально-свердильні верстати, холодно висадочні та різьбонакатні автомати для виготовлення шурупів та болтів, насосні та гідравлічні системи тощо).

Це ж саме стосується і обсягів експортованої продукції на транскордонний ринок. Тому, для більш глибокого аналізу, згрупуємо досліджувані підприємства за серединною величиною долі обсягу транскордонної складової в експорті за 2006-2014 рр. (табл. 2.3 та рис.2.8).

Таблиця 2.3 – Групування досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області за ключовою ознакою

№	Мінімальне та максимальне середнє значення долей обсягів транскордонної складової в експорті	Складові елементи групи
I гр.	0,15 – 0,18	X1, X7, X9, X12, X15
II гр.	0,19 – 0,22	X3, X8, X17, X18
III гр.	0,23 – 0,26	X2, X4, X5, X11, X14
IV гр.	0,27 – 0,3	X6, X10, X13, X16

Примітка: авторські розрахунки.

Як видно з рис.2.8, динаміка I групи досліджуваних підприємств, середнє значення долей обсягу транскордонної складової в експорті за 2006-2014 рр. яких знаходиться в діапазоні 0,15 – 0,18, є найбільш хаотичною. Це пояснюється епізодичною участю даних підприємств в транскордонному співробітництві та відсутності усталеної системи здійснення такої співпраці. Тобто, їх виробнича система не орієнтується на підвищення ефективності транскордонного співробітництва та розглядає таку співпрацю як даність.

З підвищенням долей обсягів транскордонної складової в експорті до діапазону 0,19 – 0,22, динаміка II групи підприємств дещо стабілізується та з'являються ознаки циклічності, однак все ще спостерігаємо значні статистичні викиди та різнонаправленість динаміки досліджуваної змінної.

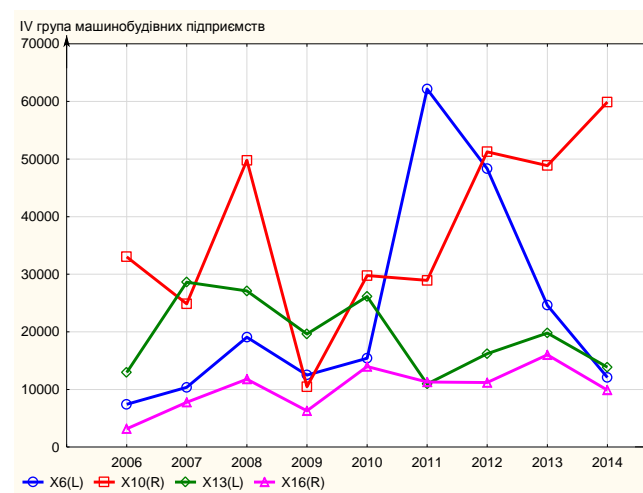
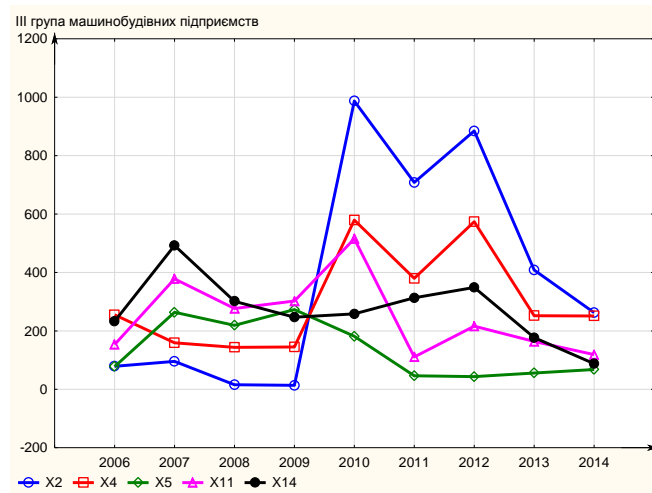
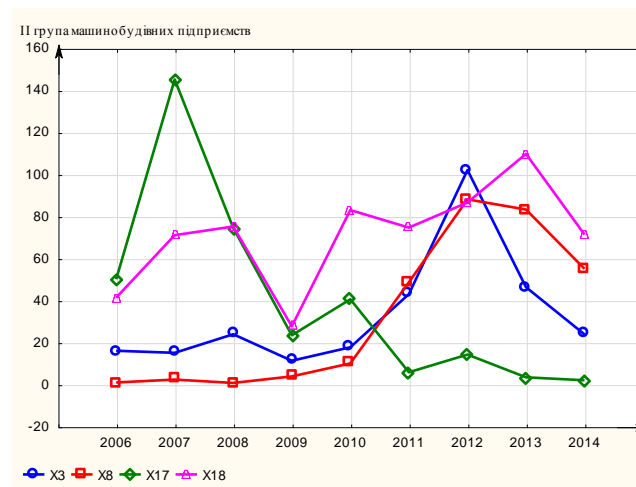
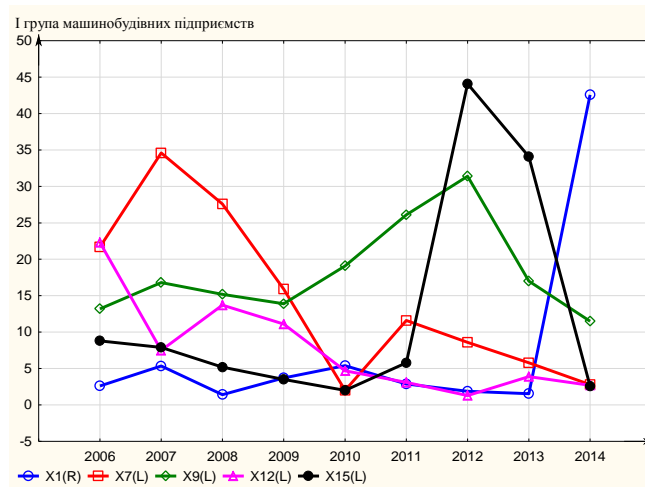


Рисунок 2.8 – Динаміка транскордонної складової в експорті по 4 групам підприємств за 2006-2014 рр., тис.грн.

Примітка: авторські розрахунки.

Найбільш економічно та статично адекватну картину ми бачимо на графіку динаміки обсягів транскордонної складової в експорті III групи досліджуваних підприємств. Все більше проявляється циклічність економічного зростання, що говорить про досягнення певної зрілості та стабільності транскордонними економічними зв'язками досліджуваних підприємств та оптимального обсягу транскордонної складової в експорті для зовнішньоекономічної моделі участі в транскордонному співробітництві за даних умов.

В свою чергу, динаміка досліджуваної змінної IV групи підприємств знову ж таки показує диспропорції в економічному розвитку. Саме тому, при збільшенні обсягів транскордонного співробітництва до певного рівня, слід задуматись не стільки про кількісне зростання, а скільки про якісне підвищення такої співпраці. Тобто, при досягненні певного рівня транскордонного співробітництва, необхідно починати розвивати співробітництво вшир (переходити від зовнішньоекономічної моделі транскордонного співробітництва до міжнародної виробничої та інвестиційної кооперації, створення інноваційних структур тощо), що в свою чергу приведе як до активізації даної співпраці, так і до підвищення її ефективності.

Отже, загальна характеристика транскордонної складової в експорті досліджуваних машинобудівних підприємств надала можливість виявити ряд тенденцій та факторів, які безпосередньо та опосередковано впливають на розвиток даного рівня співпраці.

Розгляд зустрічних поставок товарів, які імпортують наші підприємства із транскордонних територій, буде розглядатися опосередковано й буде використаний при оцінюванні потенціалу транскордонного співробітництва обраних підприємств далі. Відсутність детального аналізу транскордонної складової в імпорті досліджуваних підприємств пояснюється незбалансованим розвитком транскордонного співробітництва по обидва боки кордону. Так, досліджувані підприємства в своїй більшості імпортують

продукцію машинобудування з високою доданою вартістю з країн Західної Європи та Китаю, а з транскордонного ринку – обмежуються незначним імпортом сировинних матеріалів для цілей виробництва.

Із досліджуваного статистичного масиву, автором обрано три підприємства машинобудівної галузі, розташованих в Одеській області, які здійснюють активну експортну діяльність та беруть участь в транскордонному співробітництві. Це ПАТ «Одеський завод поршневих кілець» (ПАТ «ОЗПК»), ПАТ «Одескабель» та ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур». Проаналізуємо дані підприємства за інтегральним методом оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств з урахуванням впливу ендогенних та екзогенних факторів розвитку за 2006-2014 рр. та покажемо динаміку зведеного інтегрального показника досліджуваного потенціалу підприємств (рис.2.9).

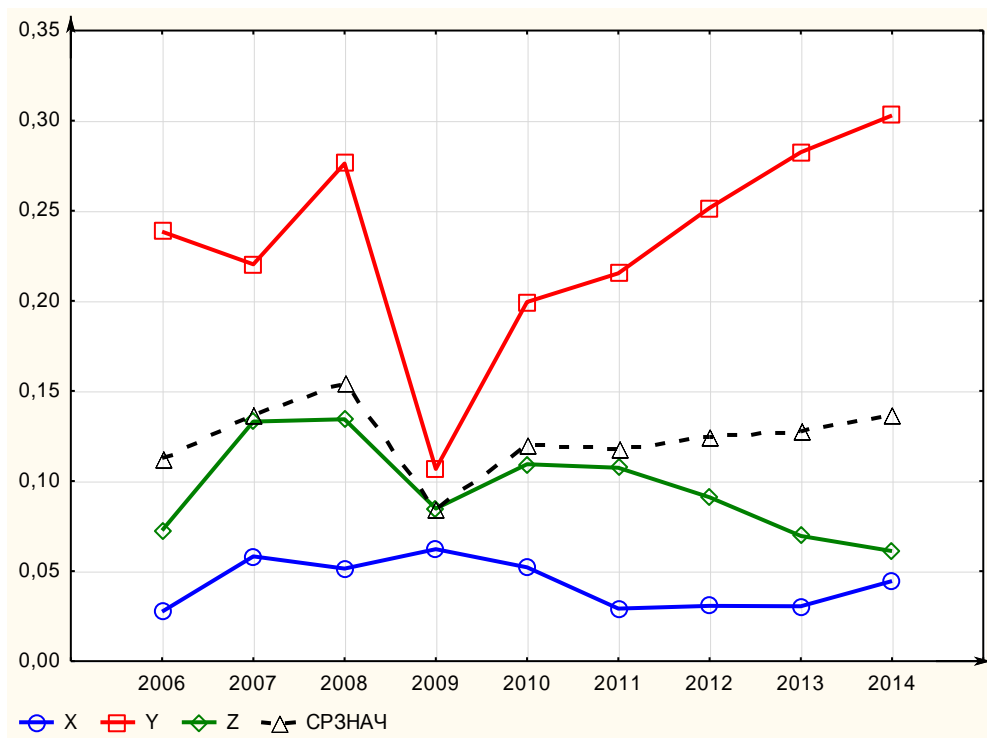


Рисунок 2.9 – Динаміка зведених інтегральних показників потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «ОЗПК» (X), ПАТ «Одескабель» (Y) та ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур» (Z) за 2006-2014 рр.

Примітка: авторські розрахунки.

Першим кроком буде розрахунок всіх необхідних показників згідно з інтегральним методом, описаним в 1 пункті Розділу 2 по кожному обраному підприємству. У зв'язку з громіздкістю, розрахунки не приводяться, а їх результат у вигляді зведених таблиць представлений в додатку Б.

Як видно з рис.2.9, динаміка зведених інтегральних показників потенціалу транскордонного співробітництва по обраним машинобудівним підприємствам представляє собою ламані криві лінії з різною глибиною статистичних випадів. Найбільш помірну динаміку та циклічність має ПАТ «ОЗПК». Обсяг транскордонного співробітництва ПАТ «ОЗПК», порівняно з двома іншими досліджуваними підприємствами, є найменшим (відноситься до III групи досліджуваних підприємств за значенням долей обсягу транскордонної складової в експорті), що дозволяє йому більш швидко реагувати на зміни в рівнях попиту та пропозиції на продукцію, що виробляється та збільшувати/зменшувати завантаженість виробничих потужностей. Динаміка зведеного інтегрального показника потенціалу транскордонного співробітництва ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур» є другою по величині статистичних викидів, яка характеризується чергуванням спаду та зросту тривалістю 2-3 роки: з 2006 по 2008 рр. показує зріст, з 2008 по 2009 рр. – спад, з 2009 по 2011 рр. – спад та з 2011 по 2014 рр. – помірний спад. Найбільш показною є динаміка зведеного інтегрального показника потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель». З 2008 по 2009 рр. прослідковується різкий статистичний випад негативного характеру, що говорить про низьку еластичність транскордонного виробництва при великих обсягах виробництва продукції та неспроможність швидко реагувати на зовнішні шоки й вилучати засоби з основного капіталу при згаданих обсягах. Однак, з 2009 по 2010 рр. ми бачимо різкий зріст транскордонного співробітництва, що говорить про повернення значної долі ринку та відновлення значної частини зовнішньоторговельних контрактів. З 2010 по 2014 рр. зростання продовжується, але дещо помірніше. Стале зростання досліджуваної змінної на протязі декількох років може говорити про

виникнення ефекту економії на масштабах виробництва, яке позитивно вплинуло на досліджувану динаміку.

Для визначення машинобудівного підприємства, найбільш ефективно використовуючого переваги транскордонного співробітництва, внесемо дані в логічну матрицю оцінювання ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність підприємства, запропоновану автором та представлену в додатку А (табл. 2.4).

З табл. 2.4 видно, що ПАТ «ОЗПК» переважає активність використання транскордонного потенціалу на рівні нижче середнього з постійними операціями транскордонного характеру. В свою чергу, ПАТ «ВО «Стальканат-Сілур» активно використовує потенціал транскордонного співробітництва на рівні нижче середнього з постійними операціями транскордонного характеру та робить спроби перейти до середньої активності використання транскордонного потенціалу з постійними операціями транскордонного характеру. Найбільш високу активність має ПАТ «Одескабель», яка характеризується рівнем вище середнього та наявністю значного потенціалу розвитку транскордонного співробітництва.

Таким чином, стан транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств обумовлюється самим потенціалом такої співпраці, на який впливає ряд факторів як внутрішнього, так і зовнішнього характеру.

Саме тому, визначившись з активністю використання потенціалу транскордонного співробітництва досліджуваними машинобудівними підприємствами, доцільно провести факторний аналіз на прикладі одного з них. Для аналізу нами обрано ПАТ «Одескабель», так як згідно з логічною матрицею оцінювання ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність підприємства, дане машинобудівне підприємство приймає найбільш активну участь в транскордонному співробітництві та показує найкращі результати з-поміж досліджуваних підприємств з використання наявного потенціалу транскордонного співробітництва.

Таблиця 2.4 – Логічна матриця оцінювання ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність ПАТ «ОЗПК», ПАТ «Одескабель» та ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур» за інтегральним показником

Роки / Шкала	Місце транскордонного співробітництва в функціонуванні підприємства (в) та активність використання його потенціалу								
	Низька активність використання потенціалу ТКС ($0,005 \leq I_{ПТКС} < 0,024$)			Середня активність використання потенціалу ТКС ($0,025 \leq I_{ПТКС} < 0,49$)			Висока активність використання потенціалу ТКС ($0,5 \leq I_{ПТКС} < 0,95 (\approx 1)$)		
	0,005 - 0,009	0,01 - 0,014	0,015 - 0,024	0,025 - 0,09	0,1 - 0,24	0,25 - 0,49	0,5 - 0,66	0,67 - 0,83	0,84 - 1
2006			X	Z	Y				
2007				X	YZ				
2008				X	Z	Y			
2009				XZ	Y				
2010				X	YZ				
2011				XZ	YZ				
2012				XZ		Y			
2013				XZ		Y			
2014				XZ		Y			
СРЗНАЧ				XZ	Y				

Умовні позначення:

X – ПАТ «ОЗПК»;

Y – ПАТ «Одескабель»;

Z – ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур»; ТКС – транскордонне співробітництво.

Факторний аналіз дозволить: виявити кількість факторів, які впливають на активність використання потенціалу транскордонного співробітництва та вказати їх відносну інтенсивність; виявити якими ознаками обумовлена дія того чи іншого фактору і в якій відносній мірі; виявити факторну структуру досліджуваних ознак, тобто показати силу впливу кожного із факторів, на значення тої чи іншої ознаки досліджуваного підприємства; відтворити в факторному просторі координат образ досліджуваних ознак шляхом розрахунку значення факторів для кожного спостереження вихідної вибіркової сукупності.

Так, для факторного аналізу потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель» відібрано N років. В кожному з них відібрані значення K ознак (коефіцієнтів), отриманих шляхом проведеного раніше аналізу:

$$X_t = (X_{1t}, X_{2t}, \dots, X_{kt}), \quad (2.13)$$

де $t = 2006, 2007, \dots, N$.

Вихідні показники потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель» для проведення факторного аналізу, представлені в табл.2.5.

Таблиця 2.5 – Вихідні показники потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель» для проведення факторного аналізу

X1	Доля ТКС в загальному обсязі виробництва
X2	Питома вага чисельності робітників в ТКС
X3	Доля основних виробничих фондів ТКС в загальному обсязі основних виробничих
X4	Доля оборотних виробничих фондів ТКС в загальному обсязі оборотних виробничих
X5	Доля витрат ТКС в загальному обсягу витрат
X6	Доля ТКС в отриманому прибутку
X7	Продуктивність праці при ТКС
X8	Доля ТКС в загальному обсязі експорту
X9	Доля ТКС в загальному обсязі імпорту
X10	Коефіцієнту транскордонного випередження експортом імпорту

Примітка: ТКС – транскордонне співробітництво.

Зрозуміло, що значення вище запропонованих показників обумовлені певними причинами, які будуть називатися факторами. Вважається, що число цих факторів завжди менше, ніж число вимірюваних ознак (показників) досліджуваного машинобудівного підприємства. Ці фактори – приховані, їх не можна безпосередньо виміряти і тому вони являються гіпотетичними. Завдання факторного аналізу і є виявлення цих факторів. Факторний аналіз проводився за допомогою програми STATISTICA. Вихідні дані для факторного аналізу представлені в додатку В.

Для перевірки надійності обраної моделі, розрахуємо кореляційні зв'язки між змінними (додаток Д). Більша частина кореляцій досліджуваного статистичного масиву позитивна та значна частина з них близька до 1 (висока кореляція), що говорить про те, якщо значення вхідної змінної X буде збільшуватися, то і вихідна змінна також буде збільшуватися. Менша частина кореляцій статистичного масиву являється від'ємною. Це означає, що змінні виступають в ролі дестимуляторів, тобто поведінка вихідної змінної буде протилежною поведінки вхідної. Іншими словами, якщо змінна буде зменшуватися, то взаємозалежна змінна буде збільшуватися та навпаки. Це дозволяє констатувати тісний взаємозв'язок між змінними та напрямком їх дії одна на одну, що в підсумку говорить про чітку структуру кореляційної матриці та раціональність подальшого аналізу.

Наступним кроком стане відображення власних значень, що дозволить прийняти рішення стосовно кількості факторів, які необхідно залишити (додаток Е). Як видно з додатку Е, власне значення для першого фактору становить 6,109511, тобто частка дисперсії, яка пояснюється першим фактором, становить 61,1%. Другий фактор включає в собі 19,6% дисперсії. Третій фактор пояснює близько 10% дисперсії. Інші фактори включають не більше 4% дисперсії. Відповідно до критерію Кайзера, рекомендується залишати фактори з власними значеннями більше 1. Орієнтуючись на додаток Е, критерій говорить про необхідність вибору трьох факторів.

Перевіримо наш вибір за допомогою іншого методу – критерія «кам'янистого осипу» Кеттеля, що дасть змогу наглядно оцінити значення факторів (рис.2.10).

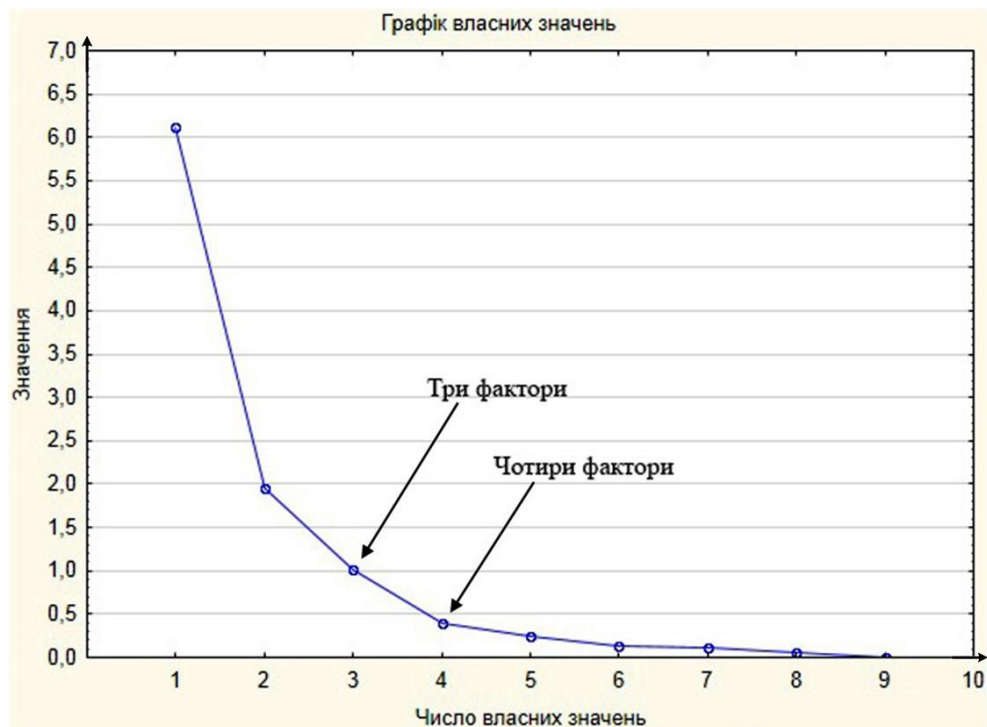


Рисунок 2.10 – Графік власних значень

досліджуваних факторів за критерієм «кам'янистого осипу»

Примітка: авторські розрахунки.

Згідно даного критерію, точка, де безперервне падіння власних значень сповільнюється, власні значення інших факторів, як правило, представляють випадковий «шум». Як видно на графіку вище, дана точка може відповідати трьом або чотирьом факторам. Розглянемо обидва варіанта та оберемо найбільш адекватну модель. Для цього розглянемо факторні навантаження, які можуть бути інтерпретовані як кореляції між факторами та змінними. Спочатку, розглянемо факторні навантаження для всіх десяти факторів (додаток Ж).

Як видно з додатку Ж, на фактор 1 припадає 80% навантажень змінних, та 20% на фактор 2. Однак, інтерпретація впливу факторів буде більш чіткішою, якщо менше число ознак матимуть істотні навантаження в ньому.

Для цього використаємо метод обертання. Один з найбільш відомих методів є метод «варімакс», який використовує критерій, в якому для кожної ознаки досягається максимально можлива дисперсія квадратів навантажень фактора.

Найбільш прийнятним числом факторів згідно з попередніми розрахунками є 3, однак на основі критерію «кам'янистого осипу» було вирішено враховувати також і рішення з чотирма факторами. Застосуємо метод «варімакс», результати якого приведені в додатку 3.

З додатку 3 видно, що фактор 1 має суттєві навантаження на змінні X2, X5 й X6, фактор 2 – на змінні X9 й X10, фактор 3 – на змінні X4, X7 й X8. Фактор 4 має лише 1 значне навантаження на змінну X3. Той факт, що фактор 4 має значне навантаження тільки на одну змінну, наводить на думку, що вплив даного фактору є незначним та можна від нього абстрагуватися, розглянувши факторні навантаження для трьох факторів (додаток К).

Для візуалізації розподілу показників трьох найвпливовіших факторів, побудуємо графік факторних навантажень та означимо їх площину в графічному просторі для кращого сприйняття величини впливу окремих факторів на потенціал транскордонного співробітництва досліджуваного підприємства (рис.2.11).

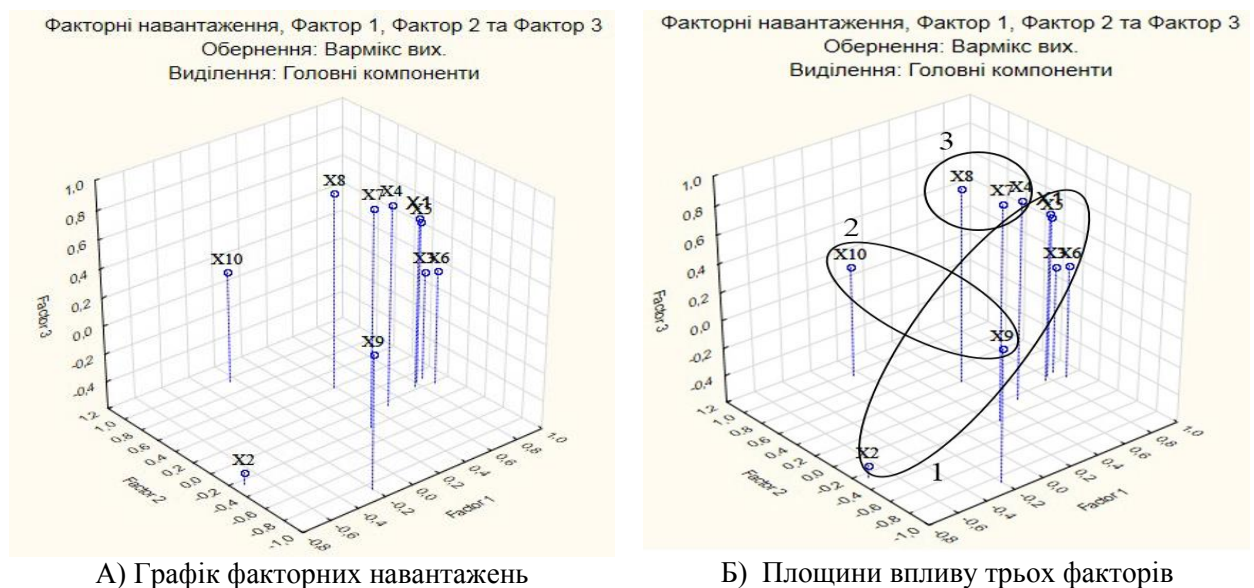


Рисунок 2.11 – Візуалізація впливу трьох обраних факторів на потенціал транскордонного співробітництва досліджуваного підприємства

Примітка: авторські розрахунки.

З рис.2.11.А видно, що досліджувані змінні знаходяться на різних відстанях від початку координат, що частково говорить про різну силу впливу обраних факторів на потенціал транскордонного співробітництва досліджуваного підприємства. Рис.2.11.Б показує, що фактор 1 має найбільшу площину впливу, відповідно, він визначає найбільшу частину статистичного масиву, який складає показники потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель». Далі йдуть 2-й та 3-й фактори впливу.

Отже, провівши всі необхідні розрахунки та визначившись з факторною структурою, побудуємо факторну модель потенціалу транскордонного співробітництва за допомогою програмного забезпечення Microsoft Visio 2010 (рис.2.12).

Як видно з рис.2.12, **перший фактор** визначає 50% потенціалу транскордонного співробітництва досліджуваного підприємства. Його можна інтерпретувати як основні виробничі потужності та загальне економічне становище підприємства, адже він впливає на ряд показників у бік збільшення, елементний склад якого визначає стан транскордонної співпраці.

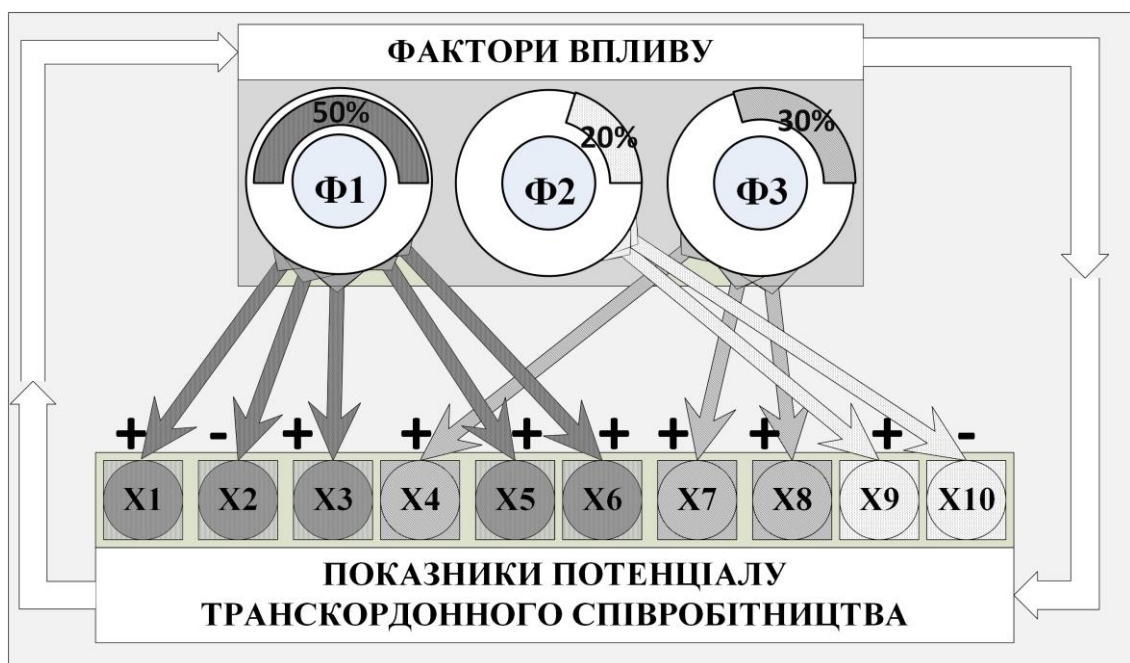


Рисунок 2.12 – Факторна модель потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель»

Примітка: авторська розробка.

Даний ряд показників включає такі елементи, як: доля транскордонного співробітництва в загальному обсязі виробництва; доля основних виробничих фондів транскордонного співробітництва в загальному обсязі основних виробничих фондів підприємства; доля витрат транскордонного співробітництва в загальному обсязі витрат; доля транскордонного співробітництва в отриманому прибутку.

Також перший фактор впливає на питому вагу чисельності робітників в транскордонному співробітництві в бік зниження. Це пояснюється тим, що зростання виробничих потужностей призводить до інноваційного розвитку підприємства та підвищення автоматизації виробництва, що має наслідком зменшення чисельності його робітників.

Другий фактор визначає 20% досліджуваного статистичного масиву та впливає на долю транскордонного співробітництва в імпорті в бік збільшення та на коефіцієнт транскордонного випередження експортом імпорту в бік зменшення. Його можна інтерпретувати як фактор рівня імпортозаміщення. Тобто, при малому рівні заміщення імпорту продукцією національного виробництва, обсяги імпорту зростають та призводять до зменшення коефіцієнту транскордонного випередження експортом імпорту.

Третій фактор визначає 30% статистичного масиву та впливає в бік збільшення на наступні показники: доля оборотних виробничих фондів транскордонного співробітництва в загальному обсязі оборотних виробничих фондів; продуктивність праці при транскордонному співробітництві; доля транскордонного співробітництва в загальному обсязі експорту. Його можна інтерпретувати як фактор експортного потенціалу в транскордонному співробітництві.

Таким чином, факторний аналіз, проведений на базі ПАТ «Одескабель» підтверджує значущість впливу факторів на активність використання транскордонного потенціалу даним підприємством. Дане положення виступає базисом для визначення основних шляхів активізації транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Саме тому,

наступним кроком буде систематизація всіх факторів впливу на транскордонне співробітництво підприємств, які були розглянуті в процесі дослідження, та інших факторів, які не були досі розглянуті, однак прямо або опосередковано впливають на рівень ефективності розвитку транскордонного співробітництва (рис.2.13).

Як видно з рис.2.13, систему факторів, які безпосередньо та опосередковано впливають на розвиток транскордонного співробітництва підприємств, ми розглядаємо з точки зору чотирьох рівнів – мікро-, мезо-, макро- та мегарівнів транскордонного співробітництва, розглянутих в пункті 1 Розділу 1 дисертаційної роботи. Кожен з рівнів представлений групами факторів, які, в свою чергу, складаються з певної кількості факторів. Назви деяких груп факторів близькі або повторюються, однак несуть в собі різне змістовне навантаження, визначене відповідним рівнем транскордонного співробітництва. Також зазначимо, що кожен фактор впливу може виступати в ролі як стимулятора (прискорювати розвиток транскордонного співробітництва), так і в ролі дестимулятора (гальмувати розвиток транскордонного співробітництва) за певних конкретних умов. Крім того, фактор, який по суті є негативним, може нести нульовий вплив (бути нейтральним) при відсутності даного впливу на об'єкт дослідження. Більш детальний структурний склад груп факторів в контексті напрямку їх сили впливу на активність використання потенціалу транскордонного співробітництва, наведений в додатку Л.

Розгляд факторів почнемо з **базового рівня транскордонного співробітництва** (мікрорівень), який представлений реальним сектором економіки, тобто безпосередньо співробітництвом машинобудівних підприємств по обидва боки кордону. При дослідженні факторів впливу мікрорівня, машинобудівне підприємство, яке бере участь в транскордонному співробітництві, розглядається як економічна система, ефективне функціонування якої визначають ряд чинників внутрішнього та зовнішнього характеру.

Мікрорівень	Мезорівень	Макрорівень	Мегарівень
Управлінські та людські	Територіально-географічні	Макроекономічні та загальноекономічні	Геополітичні
Інформаційні	Природно-екологічні	Нормативно-правові	Економічні
Соціально-психологічні	Соціально-демографічні	Політичні	Природно-кліматичні
Технічно-виробничі	Економічні та інфраструктурні	Системно-структурні	Законодавчо-правові
Науково-технічні та інноваційні	Науково-технічні	Освітні	Соціально-культурні
Інвестиційний	Законодавчо-правові та інституційні	Іноваційності та просторово-часового розміщення	Історичні
Ресурсозабезпеченість	Наявність інноваційних форм транскордонного співробітництва	Соціально-культурні	
Фінансово-економічні	Бар'єрна функція кордону		
Нематеріальні	Система забезпечення транскордонної статистики		
Фізична відстань			
Психологічна відстань			
Рівень підприємства	Рівень регіону	Рівень держави	Глобальний рівень

Рисунок 2.13 – Систематизація факторів, що впливають на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств
Примітка: складено автором на базі [13, 32, 107, 119, 188, 193, 214].

[- - - -] – введено автором.

Перша група мікрорівня представлена *управлінськими та людськими факторами* впливу, які характеризують рівень управління діяльністю машинобудівного підприємства та участі людських ресурсів в ньому при здійсненні транскордонної співпраці.

Група інформаційних факторів характеризується, з одного боку, інформаційним середовищем, в якому функціонує підприємство-учасник транскордонного співробітництва, а з іншого – можливістю використання машинобудівним підприємством елементів даного середовища в цілях здійснюваної господарської діяльності.

Група соціально-психологічних факторів визначається ментальними особливостями підприємців, які проживають на прикордонних територіях, та шаблонами їх поведінки, накладеними суспільством на них як його членів.

Наступною є *група технічно-виробничих факторів*, неврахування впливу яких призведе до нерационального використання виробничої системи, зниження якості продукції та, в кінцевому підсумку, до зниження рівня міжнародної конкурентоспроможності машинобудівного підприємства на транскордонному ринку з подальшим негативним трендом економічного розвитку.

До складу *групи науково-технічних та інноваційних факторів* відносяться фактори, які визначають чи стало машинобудівне підприємство на шлях інновацій, який є єдиною запорукою стабільного економічного зростання в рамках транскордонного співробітництва, що пояснюється самим характером такої співпраці та короткостроковою циклічністю її розвитку.

Інвестиційний фактор характеризується рівнем залучення інвестиційних коштів машинобудівними підприємствами, що функціонують на транскордонних територіях, спрямованих на технічне переобладнання виробничих потужностей та виробництво високоякісної продукції.

Ресурсозабезпеченість як фактор впливу на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств займає особливе місце в контексті проблеми обмеженості ресурсів. Адже, лише наявність в достатній

кількості ресурсів, необхідних для здійснення господарської діяльності на транскордонних ринках, може забезпечити стабільний економічний розвиток підприємства та перспективи його зростання.

Найбільш різноплановою є *група фінансово-економічних факторів*, яка об'єднує велику кількість різнонаправлених чинників, які впливають на багато сторін економічного життя суб'єкта господарювання та складають собою декілька взаємопов'язаних та взаємообумовлюючих факторних підгруп, перша з яких характеризує продукцію машинобудівного підприємства, друга безпосередньо розглядає машинобудівне підприємство як суб'єкт господарської діяльності та третя, яка включає всі інші фактори, які не увійшли до попередніх підгруп.

В *групі нематеріальних факторів* особливе місце відводиться спільним інтересам та комерційній зацікавленості машинобудівних підприємств. Вони виступають мотиваційними факторами налагодження транскордонного співробітництва між підприємствами по обидві сторони кордону. Таким чином, підприємствам-учасникам транскордонного співробітництва необхідно знайти точку перетину їх інтересів, орієнтуючись, в першу чергу, інтересами населення та інших зацікавлених сторін прикордонних територій. Не менш важливим буде паритетність такої співпраці та взаємовигідні умови подальшого розвитку [4, с. 618].

Наріжним в контексті транскордонного співробітництва виступає *фактор фізичної відстані*. Даний фактор впливає на більшу частину інших факторів та може характеризуватися як відстань між суб'єктами господарювання, які вступають в економічні стосунки та знаходяться по різні боки кордону. Величина цього фактору впливає на ряд важливих показників й факторів: рівень трансакційних витрат, витрати на транспортування, рівень конкурентоспроможності, наявність кредитного ризику та інші, які впливають з самого факту існування фізичної відстані в просторі. Чим більша відстань між підприємствами-учасниками транскордонного співробітництва, тим більш абстрактними здаються проблеми, на вирішення

яких направлена така співпраця, і більш дорогим стає саме співробітництво з точки зору затрат часу та ряду інших витрат.

Фактор психологічної відстані є також дуже важливий, адже перед тим як прийняти рішення щодо участі в транскордонному співробітництві, підприємець орієнтується фактором психологічної відстані. Психологічна відстань розглядається як індивідуальне сприйняття закордонної частини транскордонних територій в результаті суб'єктивної інтерпретації відмінностей між внутрішнім та зовнішнім ринком. Тобто, під час прийняття рішення щодо виходу на зовнішній ринок сусідньої країни, підприємець задається питанням які ж наслідки будуть мати дані відмінності для його підприємства та для співпраці з підприємством з сусідньої країни. Ці наслідки впливають на його відчуття «іноземності/знайомства»: чим більше країна буде психологічно знайомою та комфортною йому, тим більше можливостей, що підприємець зробить крок в бік інтернаціоналізації бізнесу на транскордонних територіях.

Мезорівень (регіональний) факторів впливу на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств обумовлений, в першу чергу, співробітництвом органів місцевої та регіональної влади прикордонних територій, які відносяться до юрисдикції різних держав, та самою наявністю «прикордоння» як носія унікальних властивостей, що впливає на ефективність транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Перша група факторів даного рівня представлена **територіально-географічними факторами**, які визначають умови та взагалі можливість транскордонного співробітництва як такого. Тобто, вплив даних факторів дають відповідь на питання чи буде мати місце транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств та які перспективи такої співпраці.

Група природно-екологічних факторів представлена **ресурсними** (взаємодоповнюваність та спорідненість ресурсного потенціалу

прикордонних територій; наявність природних ресурсів та умов для здійснення господарської діяльності в галузі машинобудування) та *екологічних факторів впливу* (вплив клімату, спільні екологічні проблеми, такі як транскордонне забруднення водних артерій, естуарій, атмосферного повітря тощо).

Група соціально-демографічних факторів включає історично-етнічні та культурно-релігійні фактори впливу на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств. Важливо місце займає *етнокультурний фактор*, який характеризується наявністю етноісторичної єдності та культурних громад по різні боки кордону, які активізують транскордонне співробітництво.

Групу економічних та інфраструктурних факторів представлено відповідно двома підгрупами. Перша підгрупа включає фактори, вплив яких обумовлений економічними процесами та явищами, які мають місце на регіональному рівні та характеризують регіональну економіку прикордонних територій. Друга факторна підгрупа представлена інфраструктурними факторами, які в своїй більшості характеризують рівень прикордонного інфраструктурного забезпечення та доступу до нього машинобудівних підприємств.

Група науково-технічних факторів визначає наявність науково-технічного та інноваційного потенціалу на прикордонних територіях, направлено на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Група законодавчо-правових та інституційних факторів характеризує рівень нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств на рівні регіону та роль інституціональних одиниць регіонального рівня в цьому процесі.

Окремо слід виділити такий фактор як *наявність інноваційних форм транскордонного співробітництва*. Одною з головних форм транскордонного співробітництва являються *єврорегіони*, де у межах своєї

компетенції та за згодою центральних державних органів, на базі спеціальних розширених повноважень на міжнародне співробітництво, місцеві органи влади прикордонних областей мають можливість розробляти спільні стратегії розвитку транскордонного регіону, об'єднувати зусилля для їх реалізації [130, с. 14]. Інноваційними формами транскордонного співробітництва на рівні машинобудівних підприємств є *транскордонні кластери, транскордонні промислові парки, транскордонні промислові зони* та інші, розглянуті автором в 1 пункті Розділу 1 дисертаційної роботи. Наявність таких форм на транскордонних територіях свідчить про високий рівень розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та є запорукою подальшого економічного зростання.

Особливе місце серед факторів впливу на розвиток транскордонного співробітництва підприємств займає *бар'єрна функція кордону*. Навіть в Європейському Союзі, де фізично кордони вже усунені, залишається бар'єрна функція кордону, яка розділяє різні економічні системи, системи оподаткування, різну культуру ведення бізнесу тощо [148, с. 4].

Заключним фактором впливу мезорівня та показником ефективності підтримки транскордонного співробітництва з боку місцевих та регіональних органів влади, є *система забезпечення транскордонної статистики*. Так, на думку Н. Мікули «Впровадження системи моніторингу явищ у транскордонному просторі шляхом формування системи збору, обробки та оприлюднення транскордонної статистики дасть можливість оцінювати соціально-економічний та екологічний розвиток прикордоння з врахуванням всіх існуючих потоків у транскордонному просторі та своєчасно реагувати на зміни кон'юнктури транскордонних ринків і нівелювати негативні тенденції розвитку, враховувати обсяги прикордонної торгівлі у національних рахунках» [197].

Макрорівень (рівень держави) представлений факторами, які визначають місце підприємства-учасника транскордонного співробітництва в

рамках національної економічної системи та правового поля держави, що обумовлює можливість такого співробітництва.

Група макроекономічних та загальноекономічних факторів характеризується станом та загальними тенденціями розвитку народногосподарського комплексу, які опосередковано впливають на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств. Наявність даного впливу зрозуміла, адже підприємства-учасники транскордонного співробітництва являються невід'ємною частиною національної економічної системи та функціонують в умовах, сформованих внаслідок виконання ключовим агентом даного рівню (державою) своїх функцій.

Група нормативно-правових факторів представлена нормативно-правовими умовами, встановленими на національному рівні та такими, що визначають ефективність законодавчого забезпечення транскордонного співробітництва. Наявність необхідного законодавчого підґрунтя для здійснення транскордонного співробітництва та його відокремлення від інших видів діяльності може говорити про рівень досконалості нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва на рівні держави (закони, акти, постанови тощо).

Вагоме місце між факторами впливу макrorівня займає **група політичних факторів**, яка характеризує політичну стабільність в країні, торгово-політичний режим з сусідніми країнами, державне митно-тарифне регулювання та використання інструментів нетарифного регулювання міжнародної торгівлі.

В поле зору **групи системно-структурних факторів** потрапляють стан та особливості держави як системи, що постійно розвивається. На думку О.Клімовича, на стан транскордонних економічних зв'язків, їх формування та розпадань, також впливають «процеси самоорганізації, виникнення та досягнення синергетичних ефектів, розпад структур (систем) різної природи», які мають місце в процесі діяльності держави як складної системи, що включає в себе велику кількість систем нижчого порядку [84].

Наявність системи в рамках Вищої школи для підготовки спеціалістів в сфері транскордонного співробітництва, а також різного роду тренінгів, семінарів, систем перепідготовки кадрів та підвищення їх кваліфікації в сфері транскордонного співробітництва складає *групу освітніх факторів*.

Виняткове місце в контексті впливу на стан транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств займає *група факторів інноваційності та просторово-часового розміщення*. Так, високотехнологічне транспортне забезпечення створює умови для економії часу та коштів, що витрачаються на доставку товарів та переміщення робочої сили. В свою чергу, наявність сучасних інструментів комунікації забезпечує можливість оперативного реагування на зміни в бізнесовому середовищі та «day-to-day» контролю за здійснюваною господарською діяльністю машинобудівного підприємства, що функціонує на транскордонних територіях.

Соціально-культурні фактори в рамках національних кордонів набувають особливих характеристик. Так, впевненість в економічній стабільності країни спонукає підприємців до розширення виробництва, розвитку експортного потенціалу та виходу на транскордонний ринок. В протилежній ситуації, підприємці, досягнувши певного економічного росту, будуть побоюватися змін в господарській діяльності та надіятися на утримання вже захопленого сегменту ринку. В свою чергу, національний менталітет та національна свідомість є основою соціально-культурних відмінностей між країнами в процесі міжнародної торгівлі. Знання соціально-культурних особливостей партнерів по іншій бік кордону є запорукою налагодження тісних торговельних зв'язків та уникнення непорозуміння.

Глобальний рівень (мегарівень) представлений факторами впливу, сформованими під дією загальноєвропейських принципів розвитку транскордонного співробітництва.

Група геополітичних факторів. Аналізуючи транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств, які функціонують на різних

прикордонних територіях однієї країни, можна неозброєним оком помітити, що рівень їх економічного розвитку різний: в одній частині прикордонних територій транскордонне співробітництво розвивається швидше та ефективніше, в іншій – повільніше та менш ефективно.

Група економічних факторів. Якщо при аналізуванні факторів впливу національного рівня розглядається ступінь лібералізації економіки як результат митно-тарифного регулювання держави щодо можливості імпорту товарів з прикордонних територій сусідніх держав, то в контексті мегарівня такими факторами виступають тарифні та нетарифні бар'єри, установлені з боку країни-торговельного партнера та ряд інших факторів, таких як існування монополії в галузі на частині транскордонного ринку, що знаходиться під юрисдикцією сусідньої держави, темпи економічного розвитку сусідніх країн-торговельних партнерів тощо.

Група природно-кліматичних факторів характеризується такими факторами впливу як сезонність продукції, вимоги клімату до продукції, яка експортується та/або імпортується та стихійні лиха.

Група законодавчо-правових факторів. Будь-яка держава світу, яка приймає участь в міжнародному поділі праці, повинна прийняти ряд необхідних міжнародних конвенцій та угод з питань торговельно-економічних відносин та принципів міжнародного співробітництва, які, в свою чергу, впливають на національні принципи ведення бізнесу та їх закріплення в правовому полі окремої держави.

Група соціально-культурних факторів представлена впливом Європейської культури ведення бізнесу, історичною та етнічною єдністю великих регіонів та сформованими за сторіччя традиціями та звичаями.

І остання історична група факторів характеризує тривалість існування ринкових відносин в сусідніх країнах-торговельних партнерах. Це, в свою чергу, визначає адаптованість машинобудівних підприємств прикордонних територій до ведення господарської діяльності в ринкових умовах праці та може говорити про наявність знань та навичок щодо участі в

транскордонному співробітництві, сформованих завдяки багаторічному досвіду такої співпраці.

Таким чином, автором проведено аналіз стану транскордонного співробітництва 18 машинобудівних підприємств Одеської області в розрізі зовнішньоекономічної моделі участі в транскордонній співпраці. Отримані результати аналізування дозволили виявити взаємозв'язок транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств з іншими економічними процесами, виявити приховані тенденції та характерні закономірності розвитку даної співпраці в часі. Поглиблення даного аналізу було зроблено за допомогою інтегрального методу оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва трьох машинобудівних підприємств з урахуванням впливу ендогенних та екзогенних факторів розвитку, що дозволило виявити ступень інтегрованості транскордонного співробітництва в їх господарську діяльність. Машинобудівне підприємство, яке найбільш активно використовує потенціал транскордонного співробітництва, було обрано для проведення факторного аналізу. На базі результатів даного аналізу була побудована факторна модель потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, в якій виявлено три комплексні фактори, що мають найбільший вплив на ефективність даної співпраці. Логічним продовженням стала систематизація факторів впливу на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств, виявлення взаємозв'язків між ними та детальний аналіз їх структурного складу.

Отримані результати дозволяють перейти до розгляду досвіду транскордонного співробітництва вітчизняних машинобудівних підприємств, який слугуватиме підтвердженням запропонованих підходів до аналізування та оцінювання даної співпраці, зроблених висновків та пропозицій в попередніх пунктах дисертаційної роботи. Крім того, вивчення досвіду транскордонного співробітництва вітчизняних суб'єктів господарювання дозволить виявити перешкоди, з якими стикаються машинобудівні підприємства, які виходять на транскордонний ринок.

2.3 Досвід транскордонного співробітництва підприємств

Вивчення досвіду транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств є життєво необхідним, адже воно дасть змогу виділити позитивні й негативні сторони даної співпраці та проаналізувати її сучасний стан. Це, в свою чергу, дозволить уникнути значних помилок та використати ряд позитивних напрацювань при подальшому розвитку транскордонного співробітництва підприємств в галузі машинобудування. Крім того, даний досвід виступить підтвердженням актуальності запропонованих теоретично-методичних положень з розвитку даної співпраці та зроблених висновків на базі проведеного аналізу транскордонного співробітництва 18 машинобудівних підприємств Одеської області.

Отже, 50-ті роки ХХ-го століття знаменували початок активного розвитку транскордонного співробітництва в Європі, коли представники регіональних та місцевих органів влади прикордонних територій вступили в діалог з метою вирішення питання нівелювання бар'єрної функції кордонів та забезпечення сталого розвитку транскордонного співробітництва. Необхідність такого діалогу підсилювалась рядом важливих економічних та соціально-культурних факторів, головним з яких виступали прагнення до зняття тих обмежень, які розділяють суб'єкти господарювання та населення країн і пояснюються фактом існування самого кордону [30, с. 40].

Українські машинобудівні підприємства, які функціонують на прикордонних територіях, не є виключенням. Вони стикаються з рядом серйозних бар'єрів на шляху їх діяльності: складний доступ до певних видів ресурсів; перешкоди, викликані гострою конкуренцією; проблеми з виходом на зовнішні ринки тощо. В даному контексті, особливе значення транскордонного співробітництва ще більше підсилюється тим, що Україна має спільні кордони з сімома державами та має статус транзитної країни (рис.2.14 та табл.2.6) [87, с. 253; 128, с. 88].

Для підприємств, що зіштовхуються з мінливим міжнародним ринковим середовищем та бар'єрами, породженими кордоном, транскордонні економічні зв'язки грають роль раціональної стратегії, яка дозволяє подолати зростаючий тиск конкуренції з боку внутрішнього ринку [233, с. 326].

Як видно з рис.2.14 та орієнтуючись на дослідження колективу авторів у складі Н.Мікули, В.Толкованова, В.Демченко, І.Тимечко, Є.Матвєєва, О.Жука, О.Федоришина, Ю.Цибульської, О.Цисінської та О.Гусевої, можна виділити наступні транскордонні регіони: українсько-румунський транскордонний регіон; українсько-молдовський транскордонний регіон; українсько-угорський транскордонний регіон; українсько-словацький транскордонний регіон, українсько-польський транскордонний регіон, українсько-білоруський транскордонний регіон та українсько-російський транскордонний регіон [8, с. 44-45; 163, с. 71], кожен з яких представлений рядом прикордонних територій двох межуючих країн, які мають спільний кордон.

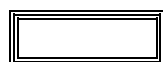


Рисунок 2.14 – Прикордонні області України [163, с. 9; 172]

Таблиця 2.6 – Прикордонні регіони України

№	Назва регіону	Країни та моря, уздовж держаного кордону та вод яких він розташований
<i>Південно-західні прикордонні регіони</i>		
1	Одеська обл.	Румунія, Республіка Молдова, омивається водами Чорного моря
2	Вінницька обл.	Республіка Молдова
3	Чернівецька обл.	Республіка Молдова, Румунія
4	Івано-Франківська обл.	Румунія
5	Закарпатська обл.	Румунія, Угорщина, Словаччина
6	Львівська обл.	Польща
7	Волинська обл.	Польща, Республіка Білорусь
<i>Північно-східні прикордонні регіони</i>		
8	Рівненська обл.	Республіка Білорусь
9	Житомирська обл.	Республіка Білорусь
10	Київська обл.	Республіка Білорусь
11	Чернігівська обл.	Республіка Білорусь, Російська Федерація
12	Сумська обл.	Російська Федерація
13	Харківська обл.	Російська Федерація
14	Луганська обл.	Російська Федерація
15	Донецька обл.	Російська Федерація
16	Запорізька обл.	Омивається водами Азовського моря
17	Херсонська обл.	Омивається водами Чорного та Азовського морів
18	Миколаївська обл.	Омивається водами Чорного моря
19	Автономна Республіка Крим	Російська Федерація, омивається водами Чорного та Азовського морів

Примітка: складено автором на базі [28, с. 213-214].



– введено автором.

З табл. 2.6 видно, що транскордонне співробітництво також стосується прикордонних регіонів України, які відділені морем від інших держав та можуть приймати в ньому безпосередню участь. Омивання морськими водами створює унікальні можливості для транскордонного співробітництва, які полягають в формуванні транспортно-логістичних систем [236, с. 18].

Підтвердженням цього може слугувати реалізована Європейським Союзом програма транскордонного співробітництва «Чорне море»

2007-2013 рр. в рамках Європейського інструменту сусідства та партнерства, направлена на активізацію соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів, вирішення спільних транскордонних проблем та ініціацію контактів між людьми прикордонних регіонів країн, які увійшли до програмної території. Програмна територія була представлена прикордонними регіонами України, Болгарії, Румунії, Росії, Туреччини та всією територією Грузії, що мають вихід до Чорного моря та прикордонними регіонами Греції й всією територією Вірменії, Азербайджану, Республіки Молдова, що не мають виходу до Чорного моря, але пов'язані із басейном Чорного моря історичними, економічними, культурними, соціальними або екологічними зв'язками [155]. Крім цього, в рамках басейну Чорного моря розроблено проект створення єврорегіону «Чорне море», який має ініціювати та розвинути транскордонне співробітництво між зацікавленими в даній співпраці суб'єктами влади та представниками бізнесу України, Туреччини, Болгарії, Греції, Румунії, Росії, Грузії та Придністровського регіону Республіки Молдова. Даний єврорегіон дозволить долучити до транскордонної співпраці Одеську, Херсонську, Миколаївську, Запорізьку й Донецьку області та АР Крим [59, с. 142].

Все це говорить про значний транскордонний потенціал України, можливість використання якого виступає важливим інструментом прискорення економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних суб'єктів господарювання в галузі машинобудування.

Розглядаючи вітчизняні машинобудівні підприємства-учасники транскордонного співробітництва, можна виділити різні форми співпраці між ними та суб'єктами господарювання по інший бік кордону. Переважаючою моделлю участі в транскордонному співробітництві для них виступає **зовнішньоторговельна**, яка полягає в здійсненні ними **експортно-імпортних операцій** в межах транскордонних ринків. Напрямки і обсяг експортно-імпортних операцій істотно відрізняються від підприємства до підприємства. Крім того, вони значно змінюються в часі. Таким чином, для

малих підприємств в галузі машинобудування, особливо на початку розвитку бізнесу, транскордонна співпраця часто обмежувалася однією угодою або періодично повторюваними операціями, які не супроводжувалися навіть усними домовленостями. Такі форми транскордонного співробітництва були поширені в 1990-х роках, коли значна частина транскордонних економічних зв'язків була зруйнована. З часом, користуючись можливістю, яку надали відкриті кордони, машинобудівні підприємства почали орієнтуватися на ринки сусідніх держав для реалізації своєї продукції, і як результат, частина підприємств обрали певних партнерів для співпраці і домовилися про необхідні обсяги і асортимент зовнішньоторговельних операцій, та умови їх виконання [101, с. 72].

Беручи до уваги відсутність транскордонної статистики; той факт, що транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств є специфічною формою їх зовнішньоекономічної діяльності та те, що близько 77% територій України є прикордонними, вивчимо досвід вітчизняних машинобудівних підприємств в рамках зовнішньоторговельної моделі участі в транскордонному співробітництві через призму експортно-імпортних відносин нашої держави з країнами-сусідами, які нададуть уявлення про наявний потенціал досліджуваної співпраці на окремих транскордонних ринках. Зведені таблиці з експортно-імпортних відносин між Україною та сімома межуючими країнами в галузі машинобудування за 84-94 товарними групами згідно Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД) в 2014 р. представлені в додатку М. Враховуючи те, що предметом дисертаційного дослідження автором обрано машинобудівні підприємства Одеської області, яка межує з Румунією та Республікою Молдовою, приділимо увагу вивченню досвіду досліджуваної співпраці в контексті зовнішньоекономічної моделі участі в межах українсько-румунського та українсько-молдавського транскордонних регіонів.

Українсько-румунський транскордонний регіон. Значна частина українських підприємців почали вивчати румунський ринок тільки в

1990-х рр., але близькість кордонів багато в чому сприяла встановленню контактів з Румунією у багатьох галузях, включаючи машинобудування. Привабливість румунського ринку потенційно збільшилася після того, як вирішилось питання входу Румунії в ЄС, так як доступ до румунського ринку означає доступ до ринку ЄС. Але, тарифні та нетарифні бар'єри, які перешкоджають доступу на ринок ЄС (більш високий рівень конкурентоспроможності, різні технічні стандарти, вимоги до якості товарів, відсутність інформації про законодавство і стан зовнішнього ринку) істотно обмежують інтереси і можливості вітчизняних машинобудівних підприємств. Крім того, виникнення візових та митних проблем після вступу Румунії до ЄС стримує розвиток транскордонного співробітництва.

З додатку М видно, що Україна має торгівельні відносини з Румунією по 138 товарним позиціям в галузі машинобудування в 2014 р. Продукція вітчизняних машинобудівних підприємств, яка користується найбільшим попитом з румунської сторони, та машинобудівна продукція румунських підприємств, яка користується попитом на Україні, представлені в табл.2.7.

Дані табл.2.7 показують, що найбільшим попитом на українсько-румунському транскордонному ринку користується наступна продукція вітчизняних машинобудівних підприємств: проводи ізольовані, кабелі та інші ізольовані електричні провідники; кабелі волоконно-оптичні; частини, призначені виключно або переважно для обладнання підймання, переміщення, навантажування або розвантажування; стани прокатні та валки до них; пральні та побутові машини; повітряні та вакуумні насоси, газові компресори та вентилятори; яхти та інші плавучі засоби для дозвілля або спорту; частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів трамвая або рухомого складу; буксири та судна-штовхачі; моторні транспортні засоби спеціального призначення; судна круїзні, екскурсійні, пороми, вантажні судна, баржі та інші плавучі засоби; контрольні та вимірювальні прилади та ряд іншої.

Таблиця 2.7 – Топ 30 товарів машинобудування в експорто-імпортних відносинах України та Румунії в 2014 р.

Розділ згідно з УКТЗЕД			
Код товару	Обсяг експорту (тис.дол.США)	Код товару	Обсяг імпорту (тис.дол.США)
XVI «Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання; пристрої для записування або відтворення зображення та звуку»			
8544000000	27224,4	8430000000	6700,8
8431000000	5990,3	8544000000	6113,0
8455000000	1229,8	8418000000	5927,0
8450000000	1188,4	8516000000	3378,9
8414000000	862,7	8467000000	2989,6
XVII «Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання»			
8903000000	5580,3	8703000000	29658,9
8607000000	1072,9	8708000000	1369,1
8904000000	538,9	8704000000	980,0
8705000000	464,5	8607000000	77,9
8901000000	213,5	8716000000	49,0
XVIII «Прилади та апарати оптичні, фотографічні, кінематографічні, контрольні, вимірювальні, прецизійні, медичні або хірургічні; годинники всіх видів; музичні інструменти»			
9015000000	1016,5	9032000000	132,2
9026000000	227,4	9030000000	59,3
9032000000	208,6	9024000000	40,1
9031000000	203,8	9031000000	17,6
9027000000	49,3	9033000000	16,2

Примітка: складено автором на базі [140].

В свою чергу, з румунської сторони переважаючою є наступна імпортована машинобудівна продукція: машини та механізми для переміщення, розроблення, трамбування або буріння ґрунту, корисних копалин або руд; проводи ізольовані, кабелі та інші ізольовані електричні провідники; кабелі волоконно-оптичні; холодильне та морозильне обладнання; теплові насоси; електричні водонагрівачі; прилади електричні для обігрівання приміщень, ґрунту тощо; автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей; моторні транспортні засоби для перевезення вантажів; прилади та апаратура для автоматичного регулювання або керування; прилади і апаратура для вимірювання або контролю за електричними величинами; контрольні або вимірювальні прилади, пристрої та машини та інші.

Українсько-молдовський транскордонний регіон. Вивчення даних, представлених в додатку М, дозволяють говорити про переважання експортної складовою в транскордонному співробітництві вітчизняних машинобудівних підприємств та наявність порівняно незначних зустрічних поставок машинобудівної продукції з молдавської сторони. Для визначення найбільш розповсюджених товарів в контексті транскордонного співробітництва українських та молдавських машинобудівних підприємств, розглянемо табл.2.8.

Таблиця 2.8 – Топ 30 товарів машинобудування в експорто-імпортних відносинах України та Республіки Молдова в 2014 р.

Розділ згідно з УКТЗЕД			
Код товару	Обсяг експорту (тис.дол.США)	Код товару	Обсяг імпорту (тис.дол.США)
XVI «Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання; пристрої для записування або відтворення зображення та звуку»			
8544000000	11710,7	8548000000	884,8
8528000000	5508,1	8544000000	862,5
8432000000	5122,7	8413000000	686,7
8418000000	2637,4	8501000000	300,8
8516000000	2176,9	8479000000	146,0
XVII «Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання»			
8606000000	4105,6	8703000000	327,5
8708000000	1214,0	8606000000	14,0
8701000000	1109,0	8701000000	13,0
8716000000	662,3	8704000000	1,4
8713000000	524,0	8607000000	1,2
XVIII «Прилади та апарати оптичні, фотографічні, кінематографічні, контрольні, вимірювальні, прецизійні, медичні або хірургічні; годинники всіх видів; музичні інструменти»			
9032000000	460,6	9028000000	918,9
9025000000	194,3	9031000000	70,8
9018000000	185,7	9030000000	5,5
9026000000	184,4	9032000000	3,4
9021000000	144,2	9021000000	2,9

Примітка: складено автором на базі [140].

Відповідно до табл.2.8, товарами вітчизняних машинобудівних підприємств, які користуються попитом на молдавській частині транскордонних територій виступають: проводи ізольовані, кабелі та інші ізольовані електричні провідники; кабелі волоконно-оптичні; монітори та

проектори; приймальна апаратура для телебачення; машини сільськогосподарські, садові або лісогосподарські для оброблення ґрунту; холодильне або морозильне обладнання; теплові насоси; електричні водонагрівачі; прилади електричні для обігрівання; вагони залізничні або трамвайні для перевезень вантажів коліями; частини та пристрої моторних транспортних засобів; трактори; причепа та напівпричепа; інші несамохідні транспортні засоби; коляски інвалідні з механізмом для пересування.

З молдавської частини транскордонних територій імпортується наступна машинобудівна продукція: залишки та лом первинних елементів, первинних батарей та електричних акумуляторів; використані первинні елементи; проводи ізольовані, кабелі та інші ізольовані електричні провідники; кабелі волоконно-оптичні; насоси для рідин; механізми для підіймання рідини; електричні двигуни та генератори; машини та механічні пристрої спеціального призначення; автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби для перевезення людей; вагони залізничні або трамвайні для перевезень вантажів коліями; трактори; моторні транспортні засоби для перевезення вантажів; частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів трамвая або рухомого складу; лічильники подачі або виробництва газів, рідин чи електроенергії; прилади і апаратура для вимірювання або контролю за електричними величинами тощо.

Узагальнення досвіду транскордонної співпраці машинобудівних підприємств в рамках зовнішньоторговельної моделі участі на територіях України, Румунії та Республіки Молдова дозволяє констатувати взаєдоповненість та часткову симетричність секторів машинобудівної галузі по різні боки спільного кордону. Не представлені сектори досліджуваної галузі на одній частині транскордонних територіях, успішно доповнюються наявним виробничим потенціалом на їх іншій частині. В свою чергу, аналогічні сектори машинобудування можуть налагодити коопераційні зв'язки та конкурувати разом на міжнародних ринках. Наявний досвід зовнішньоторговельного характеру говорить про необхідність переходу до більш складніших моделей участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві.

За умов необхідності створення високотехнологічного виробництва для формування експортного потенціалу і створення конкурентоспроможної національної економіки важливу роль відіграє інвестиційна політика. Сучасна державна інвестиційна політика повинна враховувати переваги транскордонного співробітництва за умов формування **виробничо-інвестиційної моделі участі** вітчизняних машинобудівних підприємств. Виробничо-інвестиційна модель має суттєві економічні переваги над звичайним зовнішньоторговельним співробітництвом. Вона, як правило, представлена вкладенням капіталу в вигляді прямих іноземних інвестицій для отримання права контролю над об'єктом виробництва та/або для створення спільних підприємств. Сьогодні на території Волинської області зареєстровано понад 200 спільних підприємств, з яких 54 % становлять підприємства, створені за участю польських бізнесменів. Як приклад ефективного співробітництва варто навести діяльність спільного підприємства СП ТОВ «Модерн-Експо» (виробництво та реалізація торговельного обладнання й устаткування) та ТОВ «Аркус-Ромет» (виробництво велосипедів) [168, с. 27].

На території українсько-угорського транскордонного регіону діє СП «Укрінтерм», яке займається виробництвом модульного котельного обладнання, транспортабельних модульних котелень, вузлів обліку газу, обладнання водопостачання та теплових пунктів. Наступним українсько-угорським спільним підприємством є «Фег Конвектор Україна», яке займається виробництвом й поставкою газових опалювальних приладів [180].

На українсько-російському транскордонному ринку діє ТОВ «СП «Стан-Комплект», яке займається виробництвом металообробних верстатів, енергетичного і зварювального обладнання; механізмів для підйому і закріплення вантажів. Ще одним українсько-російським спільним підприємством є науково-технічна фірма «Москіт», яка займається розробкою технології переоснащення для виготовлення деталей машин та виготовленням спеціальних виробів типу фільтр, піскоструминних насадок, втулок з малими отворами від 0,5 мм., прокатних роликів тощо [180].

На транскордонних територіях України та Польщі функціонує спільне українсько-польське підприємство «Транссистем-Львів», яке спеціалізується на виробництві обладнання безперервного транспорту, будівельних металоконструкцій та інших виробів з металу. На даних територіях також веде господарську діяльність спільне мале підприємство «Квота», яке виробляє та поставляє комплектуючі та запчастини до електроерозійних верстатів, штемпелі і знаки, гарячеканальні системи та інше [180].

В Україні також функціонує спільне українсько-словацьке підприємство «Агро», яке виробляє машини та устаткування для сільського та лісового господарства [12].

Приведений перелік спільних машинобудівних підприємств за участю України та сусідніх країн не є вичерпним. Приведені дані свідчать про вже значний досвід транскордонного співробітництва вітчизняних машинобудівних підприємств в рамках виробничо-інвестиційної моделі, який може бути успішно використаний суб'єктами господарювання досліджуваної галузі, що бажають розвивати транскордонну співпрацю. Це також говорить про те, що перспективи налагодження транскордонних економічних зв'язків між українськими та європейськими машинобудівними підприємствами в сфері виробництва високотехнологічних товарів реальні; їх наявність дає потенційні можливості щодо виходу вітчизняних товаровиробників на європейські ринки; підвищення їх інвестиційної привабливості та міжнародної конкурентоспроможності, що в кінцевому підсумку приведе до покращення «умов торгівлі» та прискорення євроінтеграційних процесів України [181, 183].

Істотну роль для розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств відіграють поставки продукції по кооперації, які є основою **виробничо-коопераційної моделі**, яка доповнює інвестиційний рівень транскордонної співпраці підприємств комплексом відносин (виробничо-технологічних, фінансово-економічних, організаційно-управлінських та інших відносин) й створює єдиний технологічний ланцюг виготовлення засобів (продукції) задоволення суспільних або індивідуальних

потреб. Виробничо-коопераційна модель участі українських машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві представлена як договірним, так і інтеграційно-структурним способами співпраці.

Договірний спосіб. Коопераційним зв'язкам між підприємствами прикордонних територій України та Білорусії властивий односторонній характер, який переважно полягає у збиранні на українських підприємствах машин, транспортних засобів та обладнання з білоруських комплектуючих. Певною мірою внаслідок цього зменшується частка імпорту машино-технічної продукції в Україну та скорочуються надходження від відповідних митних платежів. Відсутні також значні проекти у сфері науково-технічного співробітництва, передачі технологій та інноваційної діяльності [153].

Досвід українсько-російських економічних відносин за період 2006-2013 рр. говорить про присутність взаємних поставок товарів та коопераційних зв'язків між машинобудівними підприємствами прикордонних територій даних країн. Мали місце наступні транскордонні економічні зв'язки [178, с. 185-186]: між ВАТ «Донецькгірмаш» та ВАТ «Ростовська вугільна компанія» з приводу виготовлення і поставки комплектуючих і гірничошахтного обладнання; ВАТ «Сніжнянськхіммаш» виконував замовлення з поставок обладнання для Новочеркаського підприємства «Нефтьспецконструкція»; ВАТ «Норд» реалізував холодильники і морозильники через торговельну фірму, розташовану в м. Каменськ-Шахтинський Ростовської області; ВАТ «Старокраматорський машзавод» поставляв устаткування для ВАТ «Таганрозький металургійний завод»; ВАТ «Слов'янський завод високовольтних ізоляторів» співпрацював з енергетичними підприємствами Ростовської області та інші. Сьогодні, у зв'язку з бойовими діями на Сході України, транскордонне співробітництво між даними підприємствами зупинилося або представлене епізодичними зустрічними поставками товарів. Після завершення бойових дій, можливе відновлення транскордонних економічних зв'язків між суб'єктами господарювання прикордонних територій України та Росії.

Значний потенціал *інтеграційно-структурного способу* здійснення транскордонної співпраці та певний досвід даної співпраці в Україні мають холдингові компанії, широко представлені як в державному, так і в приватному секторах. Найбільш відомими державними машинобудівними холдинговими компаніями в Україні є державна акціонерна холдингова компанія «Артем» (виробництво оптики та систем управління ракетними комплексами) та ВАТ «ХК «Луганськтепловоз» (виробництво дизельних поїздів, електропоїздів та магістральних тепловозів). До основних недержавних холдингових компаній належать: ТОВ «Азовмашінвест Холдинг» (виробництво автоперевізників, вагонів і платформ, гірничорудного й кранового устаткування), ВАТ «ХК «АвтоКраз» (виробництво автомобілів вантажопідйомністю від 9 до 20 тон) та НПК «Гірські машини» (виробництво гірничошахтного устаткування). Кожна із згаданих холдингових компаній поєднує до десяти машинобудівних підприємств; деякі з них включають суб'єкти господарювання країн-сусідів [174].

На сучасному етапі розвитку, окрім досліджених моделей участі машинобудівних підприємств в транскордонній співпраці, на конкурентоспроможність національної економіки впливає рівень їх інноваційної активності. Участь підприємств в інноваційних формах транскордонного співробітництва надає їм доступ до потужних інструментів вирішення ряду гострих технологічних проблем та підвищення економічної ефективності їх діяльності. **Інноваційна модель** транскордонного співробітництва українських підприємств частково представлена кластерною формою ведення бізнесу (табл. 2.9). Дані в таблиці 2.9 свідчать, що в Україні вже є значний досвід з реалізації кластерних ініціатив, однак на її прикордонних територіях досі не створено жодного машинобудівного кластеру, що підтверджує актуальність розроблення механізму його формування беручи до уваги наявність агломераційних утворень в машинобудуванні Одеської області та ряду інших необхідних умов.

Таблиця 2.9 – Транскордонні та регіональні кластери в Україні

Назва, дата створення	Місце розташування	Напрямок діяльності
Туристичний кластер, 2008 р.	Харківська та Белгородська область (єврорегіон «Слобожанщина, 2003 р.)	Сільський туризм та відвідування пам'яток історичної культури
Будівельний кластер, 2007 р.		Співпраця у сфері проектування та будівництва
«Будівельний кластер», 2000-2001 рр.	Хмельницька область	Співпраця в сфері виробництва будівельних матеріалів та будівництві
«Швейний кластер», 2000-2001 рр.		Співпраця в сфері швейного виробництва, у тому числі конструювання одягу та дизайн
«Туристичний кластер «Кам'янець», 2000-2001 рр.	Хмельницька, Луцька, Івано-Франківська, Чернівецька	Співпраця щодо розробки туристичних марш турів, будівництво об'єктів інфраструктури
Мегакластерна структура «Мережа регіонів- переможців Всеукраїнського конкурсу «Сім чудес України» (в перспективі)	Чернівецька, Черкаська, Київська, Запорізька області та АР Крим	Реалізація спільних комунікативних, інформативних, культурних, екскурсійних, туристичних заходів
Морський портовий кластер на базі Державного підприємства «Одеський морський торговельний порт», 2011 р.	Одеська область	Подальший розвиток агломераційних утворень в сфері надання транспортно- експедиторських послуг
Інноваційний кластер «Інтелект-ресурс», 2005 р.	м. Севастополь (АР Крим)	Співпраця у сфері інноваційної діяльності
Екологічний кластер «Вторма-кластер», 2005 р. та «Здоров'я», 2008 р., «Екоенерго», 2008 р.		Співпраця в екологічній сфері, сфері оздоровлення населення та збереження сонячної енергії

Примітка: складено автором на базі [49, с. 248-249; 144, с. 300].



– введено автором.

Окремо, слід відмітити можливість машинобудівних підприємств Одеської області здійснювати транскордонну співпрацю з використанням переваг, які надаються морським транспортно-логістичним кластером, де ядром виступає ДП «Одеський морський торговельний порт» [207]. Функціонування транскордонного морського кластера створює сприятливі умови для інтеграції чорноморських портів України у сучасні міжнародні

логістичні мережі та розвитку потенціалу суднобудування Півдня України завдяки ефективній співпраці трьох сторін: підприємств, науково-дослідних установ та органів місцевої та регіональної влади. Для вітчизняних машинобудівних підприємств з'являються потенційні можливості щодо участі в міжнародних виробничих ланцюгах, розширення доступу до інновацій, технологій, ноу-хау та висококваліфікованих кадрів, зниження трансакційних витрат, використання яких підвищить рівень їх інноваційної активності та міжнародної конкурентоспроможності в досліджуваній галузі [59, с. 141; 83, с. 31].

Важливою інноваційною формою транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств виступають транскордонні індустріальні парки. Правові засади щодо створення та діяльності індустріальних парків регулюються Законом України «Про індустріальні парки» від 21.06.2012 №5018, Постановою КМУ «Про затвердження переліку проектів із пріоритетних напрямів соціально-економічного та культурного розвитку (НП)» від 08.12.2010 № 1256, Постановою КМУ «Про затвердження Порядку прийняття рішення про включення ІП до Реєстру ІП» від 16.01.2013 № 216 та Наказом Міністерства економічного розвитку та торгівлі України «Про затвердження форми Типового договору про створення та функціонування ІП» від 15.04.2013 № 386 [117, с. 272]. В останні роки в Україні активізувався розвиток технопаркових структур. Значна частина технопарків вже внесена до Реєстру індустріальних парків та функціонує на транскордонних територіях. На ряду прикордонних територій України поки що відсутні індустріальні парки, однак існують всі необхідні передумови для їх створення (табл.2.10). З табл.2.10 видно, що в 12 із 19 прикордонних областей України створені індустріальні парки, які представлені всіма транскордонними регіонами за участю України. В Вінницькій, Чернівецькій, Волинській, Чернігівській, Луганській, Донецькій та Херсонській прикордонних областях сьогодні не має успішно функціонуючих індустріальних парків, однак робляться відповідні кроки для їх створення.

Таблиця 2.10 – Транскордонні та регіональні індустриальні парки в Україні

№	Ініціатор створення	Назва індустриального парку	Місце розташування	Поточний стан
1	2	3	4	5
1	Шосткинська міська рада Сумської області	«Свема»	м. Шостка Сумської області (українсько-російський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (06.06.2014)
2	ТОВ «Сезпарксервіс», ТОВ «РІК», ТОВ «Євроавтотек», ТОВ «Євромотор», Закарпатська область	«Соломоново»	с. Соломоново Ужгородського району Закарпатської області (українсько-словацький транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (06.06.2014)
3	Кременчуцька міська рада Полтавської області	«Центральний»	м. Кременчук Полтавської області	Включений до РІПУ (01.04.2014)
4	Рівненська обласна державна адміністрація	«Індустриальний парк Рівненської області»	с. Мала Любаша Костопільського району Рівненської області (українсько-білоруський транскордонний регіон)	На розгляді органів влади
5	Щолкінська міська рада, АР Крим	«Щолкінський індустриальний парк»	м. Щолкіно Ленінського району АР Крим (географічна близькість до Чорного та Азовського морів)	На доопрацюванні
6	Малинівська селищна рада Харківської області	«Малинівка – Еко»	смт.Малинівка Чугуївського району Харківської області (українсько-російський транскордонний регіон)	На доопрацюванні
7	ООО ІК «XXI століття»	«Східний термінал»	м.Харків (українсько-російський транскордонний регіон)	На доопрацюванні
8	Славутська міська рада Хмельницької області	«Славута»	м. Славута Хмельницької області	Включений до РІПУ (07.02.2014)
9	Коростенська міська рада Житомирської області	«Коростень»	м. Коростень Житомирської області (українсько-білоруський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (01.04.2014)
10	ПАТ «Запорізький автомобільний завод», Запорізька область	«УкрАвто»	м. Мелітополь Запорізької області (Географічна близькість до Азовського моря)	На доопрацюванні
11	Джанкойська міська рада АР Крим	«Новий Крим»	м.Джанкой, АР Крим (географічна близькість до Чорного та Азовського морів)	Відсутній витяг з Державного земельного кадастру
12	Криворізька міська рада Дніпропетровської області	«Кривбас»	м. Кривий Ріг Дніпропетровської області	Включений до РІПУ (01.09.2014)
13	Феодосійська міська рада АР Крим	«Феодосія»	м.Феодосія, АР Крим (географічна близькість до Чорного та Азовського морів)	Відсутній витяг з Державного земельного кадастру

Продовження таблиці 2.10

1	2	3	4	5
14	Львівська міська рада	«Рясне-2»	м. Львів у межах промвузла "Рясне-2" (українсько-польський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (07.02.2014)
15	Закарпатське агентство з інвестицій, інновацій та розвитку	«Берег-Карпати»	с.Дийда Берегівського району Закарпатської області (українсько-угорський транскордонний регіон)	Не відповідає вимогам Закону України «Про індустріальні парки»
16	Долинська міська рада Івано-Франківської області	«Долина»	м. Долина Івано-Франківської області (українсько-румунський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (03.02.2014)
17	ПАТ «Возко»	«Возко»	м. Вознесенськ Миколаївської області (географічна близькість до Чорного моря)	На доопрацюванні
18	ТОВ «Земельний союз»	«Перший український індустріальний парк»	смт. Велика Димерка, Броварський район, Київська область (українсько-білоруський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (09.07.2014)
19	ТОВ «Інрайс Девелопмент»	«ІнрайсЛогістік»	с. Нерубайське Біляєвського району Одеської області (українсько-молдавський та українсько-румунський транскордонні регіони, географічна близькість до Чорного моря)	Не відповідає вимогам Закону України «Про індустріальні парки»
20	ТОВ «Техенерготрейд», Київська область	«RLC термінал»	м. Київ (українсько-білоруський транскордонний регіон)	Не відповідає вимогам Закону України «Про індустріальні парки»
21	ТОВ «Біонік Девелопмент», м. Київ	«Біонік Хілл»	м. Київ (українсько-білоруський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (01.09.2014)
22	Дніпропетровська облдержадміністрація	«Павлоград»	м. Павлоград Дніпропетровської області	Відсутній витяг з Державного земельного кадастру
23	Ставніцер А.О., Мушинська В.К.	«iPark»	с. Візірка Комінтернівського району Одеської області (українсько-молдавський та українсько-румунський транскордонні регіони, географічна близькість до Чорного моря)	Включений до РІПУ (01.09.2014)
24	Первомайська міська рада Миколаївської області	«Перший Первомайський»	м. Первомайськ Миколаївської області (географічна близькість до Чорного моря)	На розгляді органів влади
25	Тростянецька міська рада Сумської області	«Тростянець»	м.Тростянець Сумської області (українсько-російський транскордонний регіон)	Включений до РІПУ (14.10.2014)

Примітка: – складено автором на базі [58, с. 124; 73; 74, с. 9];

– РІПУ – Реєстр індустріальних парків України;



– введено автором.

Більшість згаданих індустріальних парків можуть запропонувати машинобудівним підприємствам виробничі, складські, адміністративні та торгові приміщення, наявний науковий потенціал та ряд інших переваг.

Таким чином, вивчивши досвід транскордонного співробітництва вітчизняних машинобудівних підприємств та розглянувши конкретні приклади такої співпраці, можна констатувати, що транскордонна співпраця даних суб'єктів господарювання відчутно впливає як на розвиток бізнесу, так і на вирішення проблем в регіонах їх функціонування. Вона сприяє створенню нових та зростання числа підприємств не тільки в секторі торгівлі, який є найбільш розвинутим, а й в секторі машинобудівного виробництва. В свою чергу, кількісне зростання підприємств збільшує внесок бізнесу в вирішення проблеми зайнятості та в економічний розвиток прикордонних територій. Завдяки аутсорсингу, який все частіше використовується підприємствами, розвиваються бізнесові мережі та зв'язки між великими та малими підприємствами. Контакти з зарубіжними партнерами часто встановлюються з метою модернізації обладнання та технологій, що позитивно впливає на інноваційний розвиток як підприємств, так і прикордонних територій в цілому. Підвищується бізнес-культура та покращуються навички менеджменту, завдяки чому транскордонне співробітництво дозволяє покращити якісні характеристики машинобудівних підприємств та збільшити їх внесок в регіональний розвиток. На мікрорівні транскордонне співробітництво сприяє становленню українських підприємців та менеджерів, які мають можливість опанувати унікальні знання, отриманні у рамках транскордонних партнерств, спільних підприємств чи то філіях закордонних фірм. Вихід на транскордонні ринки сприяє переходу до нового шаблону професійного розвитку [145, с. 157].

Крім цього, вивчений досвід дозволяє систематизувати ряд перешкод для бізнесу, з якими стикаються суб'єкти підприємницької діяльності в галузі машинобудування, які беруть участь у транскордонному співробітництві (рис.2.15).

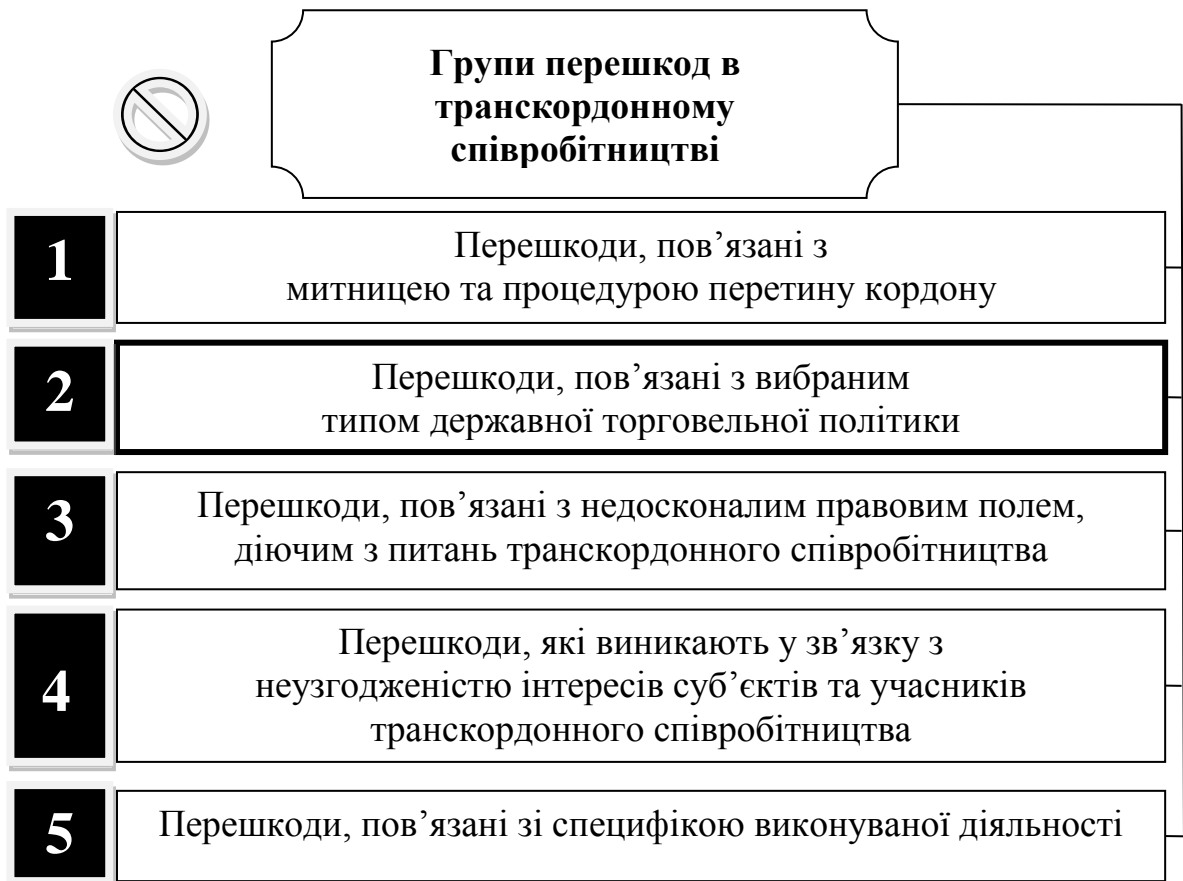



Рисунок 2.15 – Групи перешкод, які впливають на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств

Примітка: складено автором на базі [5, с. 51; 24; 145, с. 159-160; 228];

 – введено автором.

Перешкоди, які виникають перед підприємствами-учасниками транскордонного співробітництва, умовно об'єднані в п'ять груп.

Перша група перешкод представлена рядом проблем, пов'язаних з процедурою перетину кордону та митними процедурами, які в кінцевому підсумку впливають на рух товарів та факторів їх виробництва (міжнародний рух капіталу, міжнародна міграція робочої сили та міжнародна передача технологій) через спільну лінію кордону. Сюди можна віднести наступні: недостатня кількість пунктів перетину кордону, пропускна спроможність пунктів перетину кордону, довгі черги на кордоні, зміни в митних правилах та норми митних зборів при недостатній інформованості підприємств. Ще однією проблемою виступає контрабанда, яка негативно впливає на торгівлю

та виробництво в Україні, так як українським виробникам та імпортерам важко конкурувати з низькими цінами контрабандних товарів [30].

Друга група перешкод залежить від обраної державою або інтеграційним утворенням торговельної політики. Якщо держава притримується політики лібералізму, тобто політики мінімального втручання в зовнішній сектор економіки і відкриття ринків, то це забезпечує вільний рух товарів, послуг та факторів їх виробництва. Однак, якщо держава притримується політики протекціонізму, це зразу ж обумовлює виникнення бар'єрів тарифного та нетарифного характеру. Перешкодою тарифного характеру виступає мито, тобто податок, який стягується з товару чи послуги, яка перетинає кордон, тим самим підвищуючи його ціну та знижуючи конкурентоспроможність підприємства на частині транскордонного ринку, яка належить іншій державі. Це безумовно негативно впливає на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Якщо розглядати перешкоди нетарифного характеру, то це можуть бути наступні перешкоди:

- кількісні (квоти, ліцензії, «добровільне обмеження експорту»), які встановлюють кількісний бар'єр на можливість ввозу/вивозу продукції;
- приховані (технічні стандарти, внутрішні податки та збори, вимоги щодо вмісту місцевих компонентів, державні закупівлі тощо), які також знижують оборот товарами в транскордонній торгівлі;
- фінансові (демпінг, субсидування та експортне кредитування), суть яких полягає в тому, що держава, підтримуючи фінансовими інструментами національного виробника, у разі відсутності аналогічних заходів зі сторони іншої країни, активізує транскордонні потоки товарів в односторонньому напрямку, що суперечить самій суті транскордонного співробітництва – збалансованого розвитку підприємств на прикордонних територіях по обидва боки спільного кордону.

Однак, не слід забувати, що у зв'язку з різницею економічного розвитку між країнами, повна лібералізація міжнародної торгівлі може

виступити загрозою як для функціонування машинобудівних підприємств, так і для стабільного економічного розвитку країни. Саме тому, протекціоністські заходи являються необхідними, але в тій мірі, в якій вони не підсилюють бар'єрну функцію кордону, тим самим знижуючи активність транскордонного співробітництва.

Третя група перешкод представлена проблемами, пов'язаними з регуляторною політикою на національному рівні, які постають перед підприємствами-учасниками транскордонного співробітництва. Це, в першу чергу, недосконале законодавство в сфері підприємництва, зовнішньоекономічної діяльності та транскордонного співробітництва, часті зміни законів, податкового тягаря, політична нестабільність в країні тощо [14, с. 4-5].

Четверта група перешкод представлена неузгодженістю поглядів, які виникають між представниками органів регіональної та місцевої влади й представниками бізнесу у зв'язку з різноспрямованістю векторів розвитку згаданих ключових агентів. Це протистояння приводить до інтерпретації національних законодавчих актів, які ідуть в розріз з загальними інтересами всіх сторін, та які в більшій мірі представляють інтереси лише однієї групи. Також, сюди можна віднести корупцію, адміністрування податків, проблеми з отриманням документів дозвільного характеру, перевірки, відсутність пільгових кредитів тощо [72].

П'ята група перешкод включає в себе проблеми, які обумовлюються специфікою тієї сфери та галузі (в нашому випадку – машинобудування), в якому функціонує та розвивається підприємство. Також сюди відносять внутрішні проблеми підприємств, а саме: фінансові обмеження підприємств; відсутність коштів для інвестування; низька кваліфікація персоналу; низький рівень платоспроможності населення, що обмежує кількість потенційних покупців; нестача спеціальних транспортних засобів, морально застарілі виробничі потужності та технології [145, с. 160-161].

Неоднозначним є і вплив розширення ЄС, який несе в собі як позитивні, так і негативні наслідки для машинобудівних підприємств. З одного боку, вирішується проблема контрабанди, на кордонах наводяться порядки, збільшується кількість іноземних покупців, а з іншого – проблеми з перетином кордонів, поява довгих черг на митницях, більш жорсткі регулятивні норми по відношенню до імпорту тощо [145, с. 161-162].

Угода про асоціацію між Україною та ЄС також вплине на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. З одного боку, вона надасть можливість вітчизняним підприємствам використати науково-технічні досягнення розвинутих європейських країн, а з іншого – може призвести до збільшення на внутрішньому ринку України конкуруючого імпорту. Підтвердженням даної загрози може слугувати перевищення обсягів імпорту машинобудівної продукції над власним виробництвом в 1,4 раза в 2013 р. [141, с. 5].

Таким чином, розвиток транскордонного співробітництва вітчизняних машинобудівних підприємств багато в чому залежить від тих умов, які створює держава. Однак, на практиці, підприємства намагаються вирішити проблемні питання власними зусиллями на основі професійних контактів. Крім того, доволі незначна кількість підприємств знає про існування таких форм транскордонного співробітництва як кластери, індустріальні парки тощо, тим самим не використовуючи ті переваги, які можуть бути надані даними формами співпраці [145, с. 161].

Все це говорить про необхідність подальшого розвитку державної підтримки транскордонного співробітництва підприємств та спонукає нас до вироблення конкретних кроків, які необхідно зробити Україні для ефективного розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Такими кроками можуть виступити:

- 1) Подальша децентралізація влади, яка призведе до більшої автономії регіональних органів влади та місцевого самоврядування та надасть можливість приймати важливі рішення стосовно розвитку прикордонних

територій разом з аналогічними представниками по інший бік кордону. Адже, проблеми краще вирішуються «на місці». Відповідно, дані положення повинні відобразитися на законодавчому рівні в відповідних документах, зокрема, в Законі України «Про транскордонне співробітництво» та Законі України «Про місцеві державні адміністрації». Також, не можна погодитися з відведенням підприємствам статусу «учасників» транскордонного співробітництва, – їх важливість говорить про необхідність надання їм статусу «суб'єктів», але на дещо нижчому рівні аніж регіональні та місцеві органи влади. Адже, відсутність необхідної підтримки з боку органів центральної і місцевої влади та чітко визначеного законодавством статусу підприємств, що беруть участь в транскордонному співробітництві, веде до неможливості використання наявного потенціалу економічного розвитку, що робить дану перешкоду однією з найнебезпечнішою для подальшого розвитку транскордонного співробітництва.

2) Проведення політики, спрямованої на активізацію використання інноваційних форм участі підприємств в транскордонному співробітництві (транскордонні кластери, співробітництво в рамках єврорегіонів, транскордонні технопарки тощо).

3) Проведення інформаційної кампанії, направленої на ознайомлення зацікавлених сторін з інструментами міжнародної технічної допомоги (міжнародні грантові програми та проекти), тим самим активізувавши участь ключових агентів в реалізації ряду важливих транскордонних проектів.

4) Створення посади для експерта в області транскордонного співробітництва та проектного менеджменту в сфері міжнародних програм та проектів, або при необхідності – створення структурного підрозділу, функції якого будуть направлені на активізацію транскордонного співробітництва. У випадку існування такої структурної одиниці, – активізувати її функціонування. Володіння англійською мовою є обов'язковою вимогою для експерта такого рівня.

5) Організація регулярних контактів між органами місцевого самоврядування, провідними науковими інститутами й університетами та представниками бізнесу для спільної координації дій для досягнення ефективного розвитку транскордонного співробітництва. Ефективним інструментом також можуть стати стратегії розвитку прикордонних та транскордонних територій, які передбачатимуть пріоритети розвитку, визнані всіма сторонами. Саме тому для підготовки таких стратегій представники органів регіональної та місцевої влади повинні залучати всіх ключових агентів та сторін, що дозволить підготувати стратегічний документ, який найбільш повно відповідає реаліям економічного життя обраних прикордонних територій.

6) В вищих учбових закладах ініціювати процедуру розробки робочої програми для підготовки спеціалістів в області транскордонного співробітництва та проектного менеджменту. Контроль за виконанням покласти на Міністерство Освіти та Науки України.

7) Активізація співпраці в рамках існуючих єврорегіональних структур. Створення нових єврорегіонів не є актуальним, так як сьогодні стоїть питання про якість їх функціонування, а не їх кількість.

8) Розроблення ряду заходів, направлених на підвищення пропускну здатності прикордонних територій (впровадження сучасних методів контролю на пунктах пропуску, будівництво нових пунктів пропуску тощо).

9) Мінімізація негативних тенденцій, викликаних візовою політикою ЄС шляхом підготовки та реалізації заходів, направлених на збільшення міграційних потоків між прикордонними територіями сусідніх держав.

Отже, все вищесказане підтверджує важливість транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств в економічному розвитку країни та робить за необхідне пошук та розробку шляхів активізації даної співпраці, на базі яких можна було б запропонувати дієві рекомендації та пропозиції у вигляді моделей та механізмів для підвищення ефективності безпосередньо діяльності підприємств машинобудівної галузі.

Висновки до розділу 2

У розділі проаналізовано наукові підходи до оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств; проаналізовано стан транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та досліджено досвід участі вітчизняних машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві. Встановлено наступне:

1. Запропоновано трактувати потенціал транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств як сукупність наявних та потенційних можливостей підприємства, сформованих під впливом ендогенних та екзогенних факторів розвитку, що можуть бути мобілізовані для забезпечення ефективного функціонування та співпраці на суміжних прикордонних територіях двох або більше держав.

2. Доповнено науково-методичні положення з оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств інтегральним методом, який дозволяє оцінити стан та активність використання наявного потенціалу даної співпраці, а також виявити різносторонній вплив факторів ендогенного та екзогенного середовищ функціонування на економічний стан та розвиток суб'єктів господарювання машинобудівної галузі й оцінити ступінь інтегрованості транскордонної співпраці в господарську діяльність підприємств.

3. Проведено аналізування стану транскордонного співробітництва вісімнадцяти машинобудівних підприємств Одеської області, в результаті якого встановлено взаємозв'язок даної співпраці з іншими економічними процесами регіонального та національного масштабів та визначено три найбільш активні підприємства в контексті здійснення експортної діяльності та участі в транскордонному співробітництві.

4. Удосконалено систему факторів впливу на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств шляхом застосування

мультирівневого підходу до їх систематизації, який розглядає чотири рівні: рівень підприємства, рівень регіону, рівень держави та глобальний рівень.

5. Вивчено досвід участі вітчизняних машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві із застосуванням двох критеріїв одночасно: транскордонного регіону, на територіях якого функціонували підприємства, та структурно-економічної моделі в залежності від типу здійснюваної господарської діяльності. Отримані у ході дослідження результати дали змогу встановити переважання зовнішньоекономічної моделі в транскордонних економічних зв'язках вітчизняних машинобудівних підприємств та актуальність застосування інноваційних форм ведення бізнесу.

6. Доведено, що участь вітчизняних машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві виступає важливим інструментом подальшого підвищення рівня їх міжнародної конкурентоспроможності та економічного розвитку країни в цілому. Крім того, встановлено, що розвиток даної співпраці сприяє прискоренню інтеграційних та інтернаціоналізаційних процесів в Україні.

7. Узагальнення досвіду транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств дозволило визначити ряд перешкод на шляху розвитку даної співпраці. Необхідність нівелювання негативного впливу встановлених бар'єрів на розвиток транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств робить за необхідне функціонування дієвої підтримки даної співпраці шляхом застосування організаційно-інституційного механізму стимулювання та створення нових структур з розвитку транскордонного співробітництва та/або підвищення функціонування вже існуючих.

Основні результати розділу опубліковані в роботах [93, 99, 101, 223, 225, 227].

РОЗДІЛ 3

РОЗВИТОК ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

3.1 Модель транскордонного співробітництва підприємств на засадах кластерного аналізу

Досліджувані машинобудівні підприємства розташовані в Одеській області, яка характеризується наявністю промислових агломератів, які в економічній теорії розглядаються як пре-кластери. Машинобудування займає провідне місце серед галузей промисловості області та також представлене агломераційними утвореннями. Це говорить про значний потенціал машинобудування Одеської області та наявність позитивних умов для створення кластерних структур на транскордонних територіях, головними учасниками яких мають стати машинобудівні підприємства прикордонних територій трьох сусідніх держав – України, Румунії та Республіки Молдова. У всьому світі вже на протязі багатьох років кластери розглядаються, з одного боку, як модель економічного зростання та підвищення рівня міжнародної конкурентоспроможності його підприємств-членів, що функціонують на прикордонних територіях, а з іншого – як невід’ємний компонент регіональних та національних стратегій економічного розвитку. Тому, актуальність використання кластерного підходу для побудови моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств підтверджується самою природою такої співпраці, яка передбачає використання новітньої форми транскордонного співробітництва – транскордонного кластеру. Транскордонний кластер представляє собою інноваційну структуру, до складу якої входять підприємства та організації, що розташовуються на прикордонних територіях сусідніх країн по різні боки спільного кордону, та сприяє поглибленню економічної інтеграції його

підприємств-членів в світове господарство та підвищенню рівня їх міжнародної конкурентоспроможності завдяки формуванню спільного виробничо-збутового ланцюгу, транскордонному розповсюдженню знань та інновацій, досягненню ефекту економії на масштабах виробництва, поглибленню економічної спеціалізації, зниженню трансакційних витрат внаслідок використання спільних керівних органів та зниженню транспортних витрат із-за використання спільної інфраструктури та ін.

Для виконання поставленої мети в даному пункті дисертаційної роботи – побудувати модель транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, автором було вирішено застосувати методи багатовимірною статистичного аналізу. Для більш точного й вірного поділу досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області на однорідні групи, в які підприємства об'єднуються за критерієм подібності обраних ключових ознак, обрано кластерний аналіз, який буде виконаний за допомогою пакетних програм STATISTICA. Застосування кластерного аналізу також дозволить порівняти структурні зміни в отриманих кластерах за період 2006-2014 рр. й показати їх динаміку з урахуванням фактору часу. Для проведення кластерного аналізу будемо притримуватися наступного порядку дій:

- 1) відбір об'єктів для аналізу;
- 2) відбір характерних показників об'єктів, які відповідають цілям дисертаційного дослідження;
- 3) проведення всіх необхідних процедур для підготовки статистичного масиву для кластерного аналізу;
- 4) групування об'єктів за обраним критерієм (безпосередньо кластерний аналіз);
- 5) перевірка правильності отриманих результатів, ідентифікація кластерів та трактування їх економічного змісту.

Для здійснення кластерного аналізу обрано 18 машинобудівних підприємств Одеської області зі значним потенціалом транскордонного співробітництва та надано їм умовні позначення (табл.3.1).

Таблиця 3.1 – Умовні позначення для досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області

Позначення	Повна назва
P_1	ПрАТ «Інженерний центр Трансзвук»
P_2	ПРАТ «Металопром»
P_3	ПАТ «Завод «Тіра»
P_4	ПАТ «Одеський завод радіально-свердлильних верстатів»
P_5	ПАТ «Одеський завод поршневих кілець»
P_6	ТОВ «Телекарт-Прилад»
P_7	ПАТ «Катран»
P_8	ВАТ «Спецтехоснастка»
P_9	ТДВ «Гідропрес»
P_10	ПАТ «Одескабель»
P_11	ПАТ «ОМЗ «Червона гвардія»
P_12	ПАТ «Медлабортехніка»
P_13	ПрАТ «Будгідравліка»
P_14	ВАТ «Одеський механічний завод»
P_15	АТ «Елемент»
P_16	ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур»
P_17	ВАТ «Одесахарчореммаш»
P_18	ПАТ «Одеський завод по випуску ковальсько-пресових автоматів»

В свою чергу, статистичний масив для проведення кластерного аналізу представлений багатовимірною матрицею даних X розміром $n \times m$, яка містить значення змінних, що характеризують кожен об'єкт, який повинний бути згрупований:

$$X = \begin{pmatrix} x_{11} & x_{12} & \dots & x_{1m} \\ x_{21} & \dots & \dots & \dots \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ x_{n1} & \dots & \dots & x_{nm} \end{pmatrix}, \quad (3.1)$$

де введення x_{ij} в матрицю X надає значення i -тій змінній об'єкту j . Для побудови адекватної статистичної моделі було обрано чотири показника, що характеризують фінансово-економічний стан досліджуваних підприємств та наявний в них потенціал транскордонного співробітництва (табл.3.2).

Таблиця 3.2 – Обрані показники для кластерного аналізу

Позначення	Зміст	Розрахункова формула та/або джерело
X1	Чистий дохід від реалізації продукції, тис.грн.	Ф2: 2000
X2	Обсяг експорту, тис.грн.	Головне управління статистики в Одеській області
X3	Валова рентабельність продажу, %	Ф2: $(2090/2000) \times 100$
X4	Витрати на експорт, тис.грн.	$(\text{Обсяг експорту} / 2000 \text{ Ф2}) \times 2050 \text{ Ф2}$

Умовні позначення:

Ф2 – Форма №2 «Звіт про фінансові результати»

2000 – код рядку в Ф2: Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)

2050 – код рядку в Ф2: Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)

2090 – код рядку в Ф2: Валовий прибуток

Вибір показників, представлених в таблиці 3.2 пояснюється, по-перше, тим, що вони найбільш повно характеризують фінансово-економічний стан підприємства та його експортний потенціал, який може бути зорієнтований на транскордонне співробітництво. По-друге, дані показники знаходяться в безпосередньому взаємозв'язку з трьома комплексними факторами впливу, що складають факторну модель потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, представлену в 2 пункті Розділу 2 дисертаційного дослідження. По-третє, більшість з цих показників доступна на сайті Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку в мережі Інтернет та інших публікованих джерелах. Для наглядного порівняння кластерних утворень в динаміці автором було обрано наступні чотири роки: 2006 р., 2009 р., 2011 р. та 2014 р. Результати здійснених розрахунків обраних показників приведені в додатку Н.

Підготуємо обраний статистичний масив для кластерного аналізу. Спершу, проаналізуємо статистичний масив за критерієм направленості обраних економічних показників. Показники x_1 , x_2 , та x_3 є стимуляторами. Єдиним дестимулятором виступає показник x_4 . Так як для проведення кластерного аналізу, як правило, необхідні односпрямовані економічні показники, замінимо показник-дестимулятор його оберненим значенням.

Крім того, всі кластерні алгоритми ґрунтуються на оцінці відстані між об'єктами та кластерами, саме тому необхідно задати єдиний масштаб системи вимірювання. В той час, як показники x_1 , x_2 та x_4 представлені в єдиній системі вимірювання (тис.грн.), показник x_3 представлений іншою системою – відсотками (%). У зв'язку з цим необхідно провести стандартизацію обраного статистичного масиву за формулою:

$$Y_{ij} = \frac{x_{ij} - \bar{z}_i}{m_i}, \quad (3.2)$$

де x_{ij} – значення i -тої змінної об'єкту j ; \bar{z}_i – середньоарифметичне значення i -тої змінної (береться за «0» для всіх змінних); m_i – стандартне відхилення i -тої змінної (береться за «1» для всіх змінних). Після проведення даних операцій отримаємо стандартизовані дані для аналізу (додаток П).

Таким чином, отримавши всі необхідні дані, перейдемо безпосередньо до кластерного аналізу. Найбільш розповсюдженою мірою є Евклідова відстань, орієнтуючись на яку відбувається групування об'єктів, між якими дана відстань найменша. Однак, слід зазначити, що дана міра може застосовуватись лише для статистичного масиву, що знаходиться в єдиній системі вимірювання. Завдяки проведеній стандартизації, ми можемо використати Евклідову відстань, яка має наступну формулу:

$$Ed_{jk} = \sqrt{\sum_{i=1}^4 (y_{ij} - y_{ik})^2}, \quad (3.3)$$

де Ed_{jk} – Евклідова відстань між досліджуваними об'єктами j та k ; y_{ij} – значення i -тої змінної для об'єкту j ; y_{ik} – значення i -тої змінної для об'єкту k .

Отже, використаємо для моделювання програмне забезпечення STATISTICA, в рамках якого представлені наступні інструменти для кластерного аналізу: дерево кластеризації (*joining (tree clustering)*), метод k -середніх (*k-means clustering*) та двоххідне об'єднання (*two-way joining*).

Першим кроком буде використання дерева кластеризації за методом «найближчого сусіда» (*Single linkage*) із мірою Евклідової відстані (*Euclidean distances*). В результаті першого кроку отримуємо дендограми об'єднання кластерів подібних машинобудівних підприємств Одеської області в 2006 р., в 2009 р., в 2011 р. та в 2014 р. (рис.3.1). Для більш наглядного спостереження також супроводимо отримані дендограми графіком об'єднань досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області за ключовими економічними показниками 2006, 2009, 2011 та 2014 рр. по крокам (рис.3.2).

На рис.3.1 представлені деревовидні діаграми об'єднань машинобудівних підприємств Одеської області в 2006, 2009, 2011 та 2014 рр., які дають можливість наглядно проаналізувати структурний склад утворених кластерів в динаміці. Дендограми необхідно розглядати за напрямом «зверху-вниз». Вони розпочинаються з кожного підприємства в своєму власному кластері. По мірі руху вниз, видно, що підприємства, які ближче розташовані одне до одного, об'єднуються в кластер, тим самим формуючи вузли дендограми, які в свою чергу, виступають об'єднаннями двох або більше кластерів. Відстань на вертикальній осі визначає положення вузлів дендограми, на якій були сформовані кластерні об'єднання. Як видно з наглядної динаміки в часі, отриманої завдяки ієрархічній кластеризації, внутрішня структура кластерів міняється – одні підприємства приєднуються до певного кластеру, інші, навпаки, покидають даний кластер, становлячись учасником іншого кластерного об'єднання. Крім того, міняється й кількість безпосередньо кластерних структур.

Графіки схеми об'єднання машинобудівних підприємств Одеської області по крокам, що представлені на рис.3.2, дають нам можливість візуально оцінити оптимальну для дослідження кількість кластерних структур в кожному році. Кожна більш менш ярко виражена сходинка на графіку знаменує кластерне утворення, і яка кількість сходинок, таке й оптимальне число кластерних структур для даного статистичного масиву.

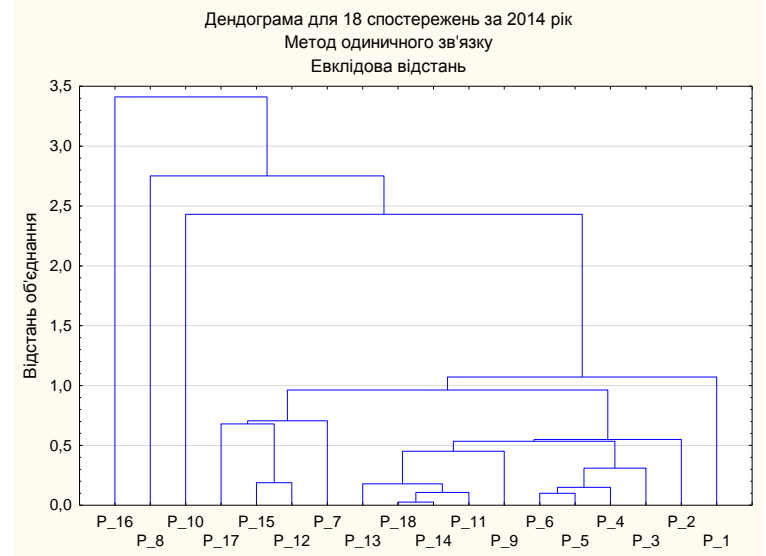
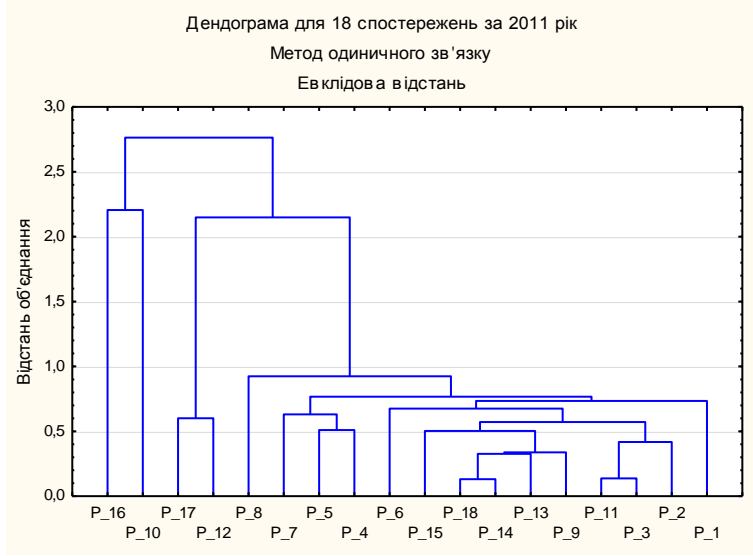
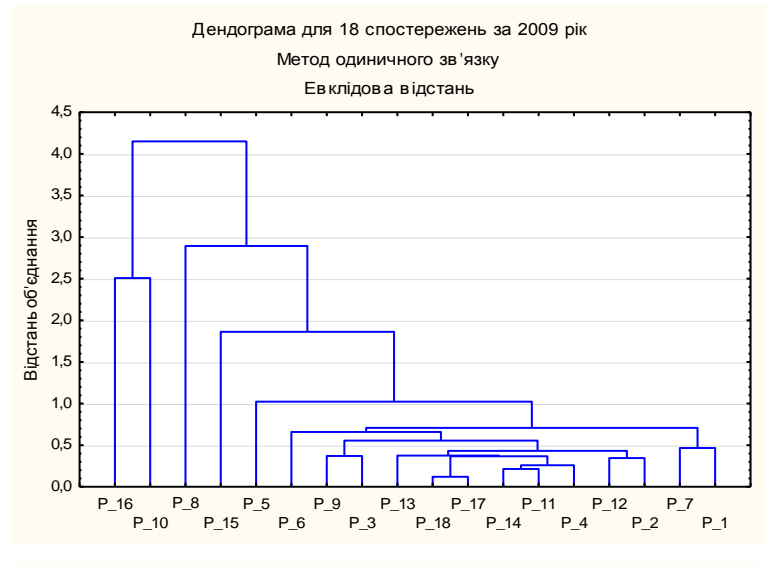
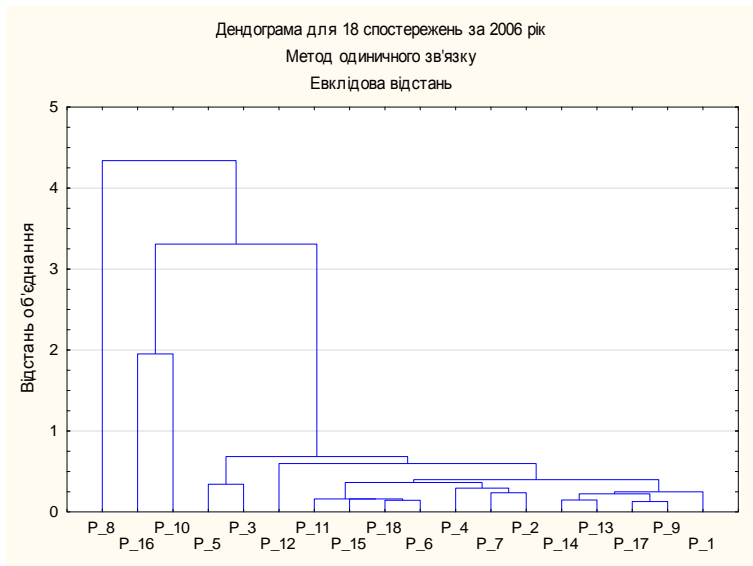


Рисунок 3.1 – Ієрархічна кластеризація машинобудівних підприємств Одеської області за ключовими ознаками їх господарської діяльності в 2006, 2009, 2011 та 2014 рр. (авторські розрахунки)

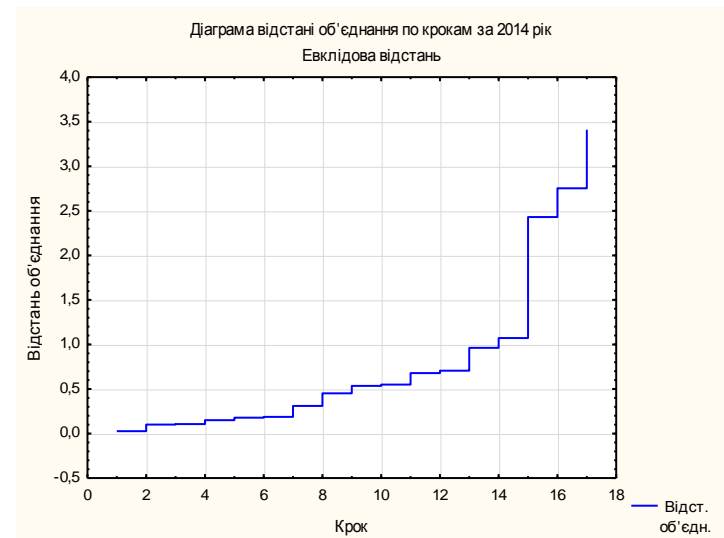
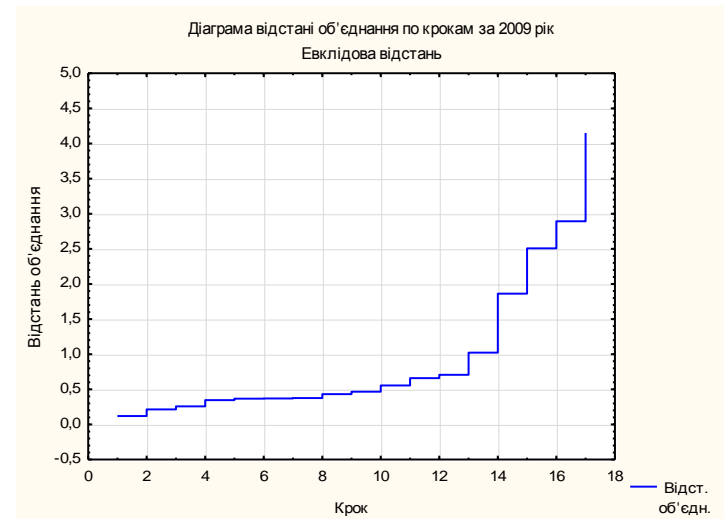


Рисунок 3.2 – Графік схеми об'єднання машинобудівних підприємств Одеської області за ключовими ознаками їх господарської діяльності в 2006, 2009, 2011 та 2014 рр. по крокам (авторські розрахунки)

Відповідно до рис.3.2, в 2006 р. оптимальним числом кластерних структур є три, в 2009 р. – чотири, в 2011 р. – два та три в 2014 р.

На наступному етапі кластерного аналізу застосуємо метод *k*-середніх, який дозволить перевірити вірність зроблених після ієрархічної кластеризації висновків стосовно кількості кластерів в кожному році. Метод кластеризації *k*-середніх базується на обчисленні центроїда кожного кластеру та зводить до мінімуму суму квадратів евклідових відстаней між змінними і об'єктами кластерів, тим самим даючи об'єктивну оцінку кількості угруповань об'єктів в наборі даних (табл.3.3).

Таблиця 3.3 – Таблиця розподілу машинобудівних підприємств Одеської області за кластерами в 2006, 2009, 2011 та 2014 рр.

№ п/п	2006		2009		2011		2014	
	Відстань	Кластер	Відстань	Кластер	Відстань	Кластер	Відстань	Кластер
P_1	0,18	3	0,28	4	0,31	1	0,74	2
P_2	0,43	3	0,17	4	0,80	1	0,56	3
P_3	0,76	3	0,33	2	0,57	1	0,17	3
P_4	0,57	3	0,10	2	0,46	1	0,23	3
P_5	0,81	3	0,64	2	0,68	1	0,29	3
P_6	0,28	3	0,28	4	0,54	1	0,30	3
P_7	0,48	3	0,20	4	0,80	1	0,26	2
P_8	0,00	2	0,72	1	1,23	1	1,44	2
P_9	0,07	3	0,18	2	0,11	1	0,47	3
P_10	0,49	1	0,63	3	0,55	2	1,12	3
P_11	0,16	3	0,26	2	0,62	1	0,26	3
P_12	0,42	3	0,21	4	1,19	1	0,16	2
P_13	0,10	3	0,21	2	0,36	1	0,19	3
P_14	0,15	3	0,17	2	0,29	1	0,31	3
P_15	0,26	3	0,72	1	0,18	1	0,21	2
P_16	0,49	1	0,63	3	0,55	2	0,00	1
P_17	0,06	3	0,31	2	1,42	1	0,50	2
P_18	0,21	3	0,25	2	0,26	1	0,32	3

Примітка: авторські розрахунки.

В таблиці 3.3 приведені дані щодо відстані підприємств від центроїдів кластерів та номер кластерної структури, до якої вони попали. Отримані результати дозволяють згрупувати підприємства за відповідними кластерами та привести зведену таблицю структурного складу отриманих кластерів за досліджуваний період (табл.3.4).

Таблиця 3.4 – Структурний склад отриманих кластерів

№/Роки	2006	2009	2011	2014
Кластер 1	P_10, P_16	P_8, P_15	P_1, P_2, P_3, P_4, P_5, P_6, P_7, P_8, P_9, P_11, P_12, P_13, P_14, P_15, P_17, P_18	P_16
Кластер 2	P_8	P_3, P_4, P_5, P_9, P_11, P_13, P_14, P_17, P_18	P_10, P_16	P_1, P_7, P_8, P_12, P_15, P_17
Кластер 3	P_1, P_2, P_3, P_4, P_5, P_6, P_7, P_9, P_11, P_12, P_13, P_14, P_15, P_17, P_18	P_10, P_16	-	P_2, P_3, P_4, P_5, P_6, P_9, P_10, P_11, P_13, P_14, P_18
Кластер 4	-	P_1, P_2, P_6, P_7, P_12	-	-

Примітка: авторські розрахунки (виділені підприємства (**P_n**) представляють собою сукупність підприємств, яка повторюється в одному із кластерів кожного року дослідження).

Таким чином, в 2006 р. до першого кластеру потрапило 2 підприємства, до другого – 1 підприємство, до третього – 15 підприємств. В 2009 р. до першого кластеру потрапило 2 підприємства, до другого – 9 підприємств, до третього – 2 підприємства, до четвертого – 5 підприємств. В 2011 р. до першого кластеру потрапило 16 підприємств, до другого – 2 підприємства. В 2014 р. перший кластер включає 1 підприємство, другий – 5 підприємств, третій – 12 підприємств.

При первісному аналізі отриманих даних, можна побачити, що при побудові моделі транскордонного співробітництва найбільш логічним буде розподіл досліджуваних підприємств на 3 групи кластерів. Рациональність даного висновку можна підтвердити шляхом розгляду двох характеристик отриманих результатів: особливістю структурного складу кластерних об'єднань та змінами в структурному складі кластерних об'єднань в динаміці з урахуванням фактору часу.

З точки зору особливості структурного складу кластерних об'єднань, на прикладі 2009 р. видно, що при виділенні чотирьох кластерів, виникає

досить велика роздробленість між учасниками кластерів, що в реальному економічному житті може ускладнити процес кластеризації. Якщо розглядати 2011 р., то тут ми бачимо, що розподіл підприємств на 2 кластери призводить до того, що один кластер включає більшість статистичного масиву, а інший кластер – лише 2 підприємства. Це може означати, що відмінності між економічним розвитком підприємств, які являються учасниками першого великого кластеру, не враховуються, що також може нести негативний вплив на об'єднання. Найбільш пропорційно розподілені по кластерам підприємства в 2014 р.

Якщо ж розглядати отримані результати з точки зору структурних змін в динаміці, то простежується процес створення агломераційних утворень та їх подальша трансформація: за період 2006-2009 рр. йде процес становлення агломераційних структур, – досліджувані підприємства шукають свої ринкові ніші, випробовують себе в виробництві різної продукції машинобудівної галузі: спочатку три кластерних структури в 2006 р., потім чотири кластери в 2009 р. Цей процес закінчується усталенням стійких господарських зв'язків та утворенням агломерації в 2011 р., представленої двома кластерними структурами. За період 2011-2014 рр. дане агломераційне утворення трансформується відповідно до економічних реалій і в 2014 р. представлено трьома добре збалансованими кластерами.

Перед тим як перейти до наступного кроку кластерного аналізу, важливо відмітити ще декілька виявлених тенденцій, необхідних для досягнення цілей дисертаційного дослідження. Як видно з таблиці 3.5, можна виявити підприємства, які виступають учасниками одного кластерного утворення на протязі всього досліджуваного періоду. Це підприємства P_3, P_4, P_5, P_9, P_11, P_13, P_14 та P_18, які являються кістяком третього кластеру в 2006 р., другого кластеру в 2009 р., першого кластеру в 2011 р. та третього кластеру в 2014 р. Особливо цікавим є те, що третій кластер 2014 р. майже повністю представлений кістяком підприємств за виключенням двох із них – P2 та P10. Дане положення, з одного боку, наводить на думку про

кластеризацію в 2014 р. як найбільш раціональну та збалансовану, а з іншого – вказує на необхідність внесення змін до третього кластеру шляхом передислокації підприємств P2 та P10 в інші два кластери 2014 р. Ще одним важливим моментом є те, що на протязі майже всього періоду дослідження, підприємства P_10 та P_16 складають аномальний кластер (в 2014 р. в ролі аномального кластеру виступає лише P_16). Однак, щоб зрозуміти значення цих аномальних кластерів та скорегувати структурний склад кластерів 2014 р., необхідно оцінити силу впливу обраних нами економічних показників на потрапляння підприємства в той чи інший кластер.

З цією метою застосуємо третій метод кластеризації, – метод двоххідного об'єднання, який дозволяє одночасно кластеризувати ключові економічні показники (змінні) та об'єкти спостереження. Бар'єрний показник підбираємо відповідно до цілей дослідження (в залежності від кількості кластерних утворювань). Результати аналізу методом двоххідного об'єднання представлені на рис.3.3. Розглядаючи рис.3.3, в першу чергу, звернемо увагу на аномальні кластери, які складаються з одного або двох підприємств. Важливе значення має аномальний кластер, який складається з підприємств P_10 та P_16, представленими одними з найпотужніших і найбільш економічно розвинутих машинобудівних підприємств Одеської області, – ПАТ «Одескабель» та ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур». Структурний склад даного аномального кластеру стабільний на протязі всього досліджуваного періоду, окрім 2014 р. (ми повернемося до даного питання далі). В 2006 р. великий позитивний вплив на виокремлення P_10 в аномальний кластер здійснив показник чистого доходу від реалізації продукції і дещо менший вплив показник обсягу експорту. В свою чергу, на виокремлення P_16 вплинув порівняно високий обсяг експорту та показник чистого доходу від реалізації продукції з середньою силою впливу.

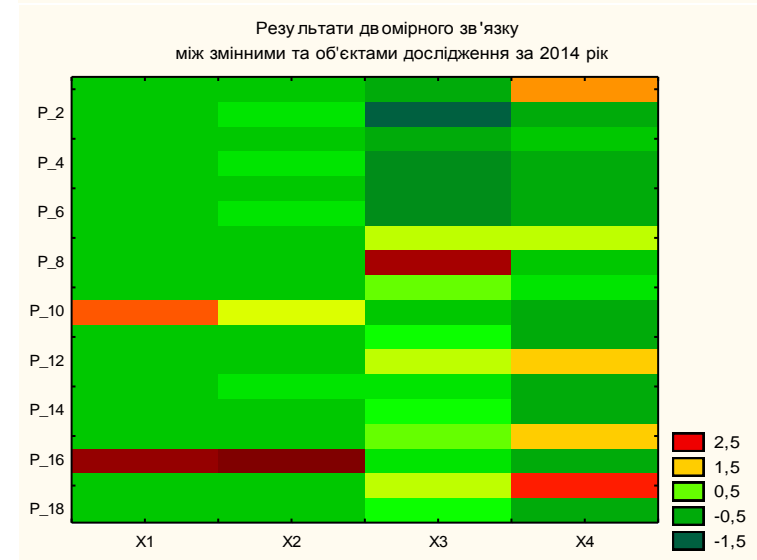
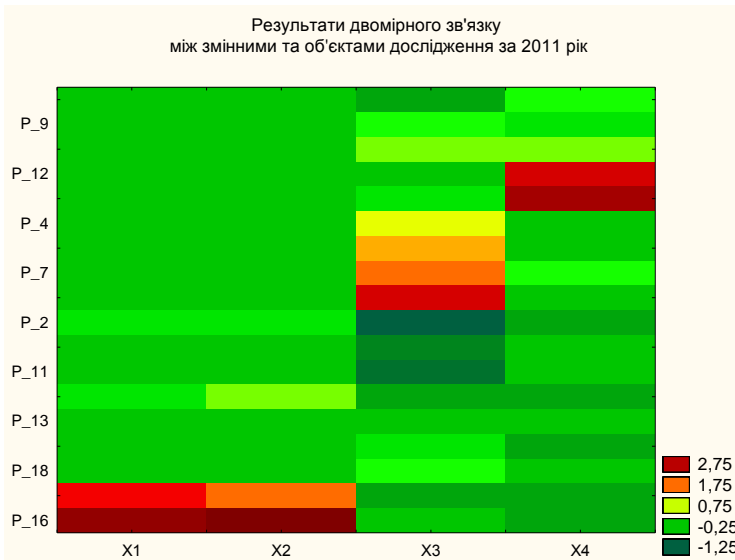
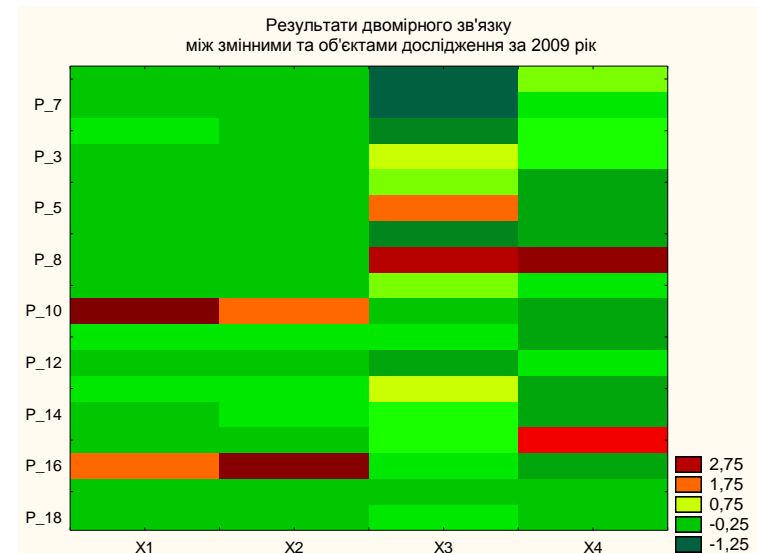


Рисунок 3.3 – Сила впливу економічних показників на формування кластерів в 2006, 2009, 2011 та 2014 рр. Примітка: авторські розрахунки.

В 2009 р. тенденція в цілому продовжується з невеликими змінами, – дещо знижується позитивний вплив обсягу експорту на P_{10} та підсилюється сила впливу позитивного характеру обох показників (чистого доходу від реалізації продукції і обсягу експорту) на P_{16} . В 2011 р. показник чистого доходу від реалізації продукції дещо послаблює силу впливу на P_{10} та підсилює силу впливу на P_{16} .

Окремо слід розглянути 2014 р. Ми бачимо, що аномальний кластер представлений лише одним підприємством – P_{16} . Це пояснюється тим, що позитивний вплив показників x_1 та x_2 на P_{16} залишається незмінним, при його одночасному зниженню на P_{10} , що пов'язано з певним зниженням економічних показників розвитку даного підприємства. Однак, стає зрозумілим, що, враховуючи тенденції попереднього періоду, підприємство P_{10} необхідно перенести з третього кластеру до першого кластеру в 2014 р. Також, автор вважає, що підприємство P_2 також носить аномальний характер та повинне бути перенесене з третього кластеру до другого кластеру в 2014 р. Необхідність такої передислокації підтверджується різким падінням валової рентабельності продажів P_2 в 2014 р. Крім того, таке переміщення перетворить третій кластер 2014 року в економічно-стійку структуру, яка складатиметься з кістяка підприємств, сформованого на протязі багатьох років. Досліджений статистичний масив має також і інші аномальні кластери другорядного значення. До них відносять другий кластер 2006 р., представлений P_8 . Виділення даного підприємства в окремий кластер було спричинено зростанням показника витрат на експорт (x_4), тим самим негативно впливаючи на діяльність P_8 . В 2009 р. також проявляється аномальний кластер (№1), представлений P_8 та P_{15} . На них також впливає негативне зростання витрат на експорт.

Таким чином, після проведеного аналізу можна запропонувати оптимальну структуру кластерних об'єднань машинобудівних підприємств Одеської області, де ядром кластеру та ініціаторами кластеризації можуть виступити підприємства-лідери – P_{10} та P_{16} (табл.3.5).

Таблиця 3.5 – Структурний склад ядра та кластероутворюючого блоку кластера машинобудування Одеської області

Ієрархічний рівень	Підприємства-учасники
Ядро регіонального кластеру (P_10, P_16)	ПАТ «Одескабель» та ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур»
Субрегіональний кластер №1 (P_3, P_4, P_5, P_6, P_9, P_11, P_13, P_14, P_18)	ПАТ «Завод «Тіра», ПАТ «Одеський завод радіально-свердлильних верстатів», ПАТ «Одеський завод поршневих кілець», ТОВ «Телекарт-Прилад», ТДВ «Гідропрес», ПАТ «ОМЗ «Червона гвардія», ПрАТ «Будгідравліка», ВАТ «Одеський механічний завод», ПАТ «Одеський завод по випуску ковальсько-пресових автоматів»
Субрегіональний кластер №2 (P_1, P_2, P_7, P_8, P_12, P_15, P_17)	ПрАТ «Інженерний центр Трансзвук», ПрАТ «Металопром», ПАТ «Катран», ВАТ «Спецтехоснастка», ПАТ «Медлабортехніка», АТ «Елемент», ВАТ «Одесахарчореммаш»

Примітка: авторські розрахунки.

Останнім кроком кластерного аналізу перед безпосереднім переходом до побудови моделі транскордонного співробітництва досліджуваних підприємств на базі отриманих результатів буде оцінка середніх значень економічних показників кожного з запропонованих кластерів, для більш чіткого розуміння їх місця в кластеризації та подальшого делегування їм відповідних функцій (табл.3.6 та рис.3.4).

Таблиця 3.6 – Середні значення ключових показників обраних кластерних структур

Структурна одиниця	Чистий дохід від реалізації продукції	Обсяг експорту	Валова рентабельність продажу	Витрати на експорт
Показники	(тис.грн.)	(тис.грн.)	(%)	(тис.грн.)
Ядро регіонального кластеру	805013,5	284810,1	18,15	230532,6
Субрегіональний кластер №1	9060,8	5556,844	18,04	4571,089
Субрегіональний кластер №2	4275,443	2120,829	28,7	1858,629

Примітка: авторські розрахунки.

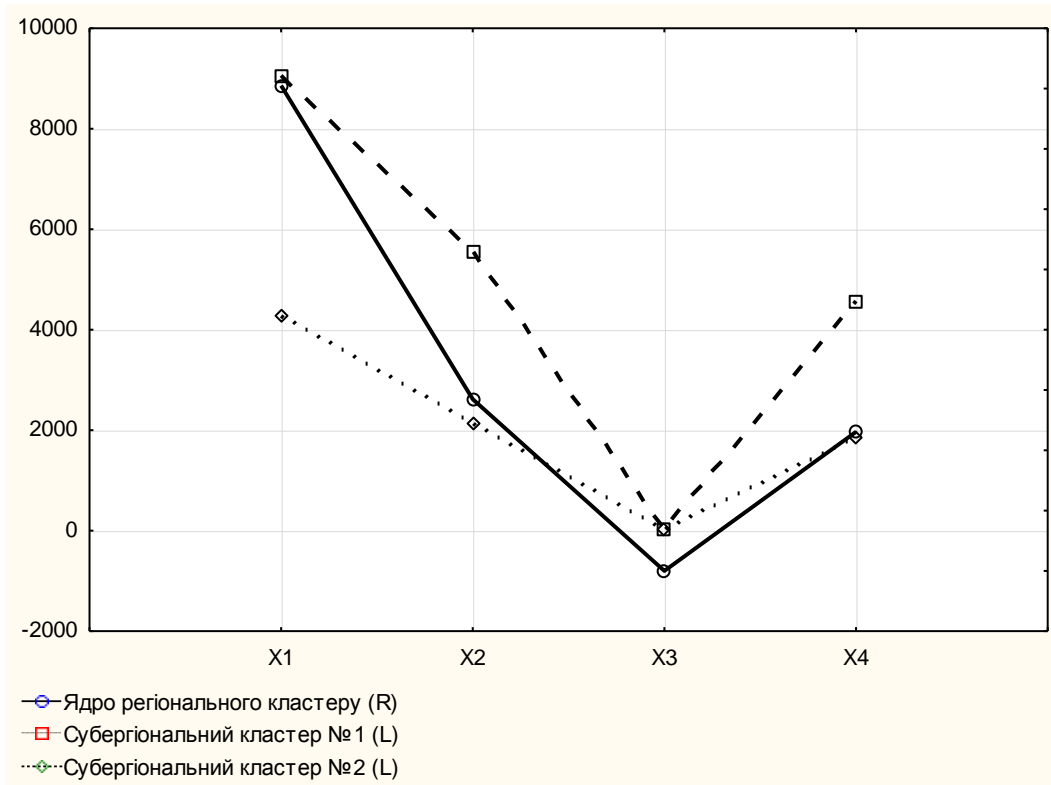


Рисунок 3.4 – Графік середніх значень
ключових показників для кожного кластеру

Примітка: власні розрахунки («ядро регіонального кластеру» орієнтується на вісь «справа»), де X1 – чистий дохід від реалізації продукції; X2 – обсяг експорту; X3 – валова рентабельність продажу; X4 – витрати на експорт.

З таблиці 3.6 та рис.3.4 видно, що підприємства-учасники ядра регіонального кластеру випереджають інші підприємства за показниками чистого доходу від реалізації продукції і обсягом експорту, та займають друге місце за валовою рентабельністю продажу. Однак, в той же час, мають високі витрати на експорт, що пояснюється великими обсягами останнього. Це говорить про можливість взяття даними підприємствами на себе функцій ініціації та формування кластерної структури, склавши тим самим ядро регіонального кластеру машинобудування. Підприємства субрегіонального кластеру №1, відповідно до їх економічних показників, можуть стати потенційними учасниками основного кластероутворюючого блоку, а підприємства субрегіонального кластеру №2 – допоміжними підприємствами, тобто кластероутворюючим блоком другого порядку (рис.3.5).

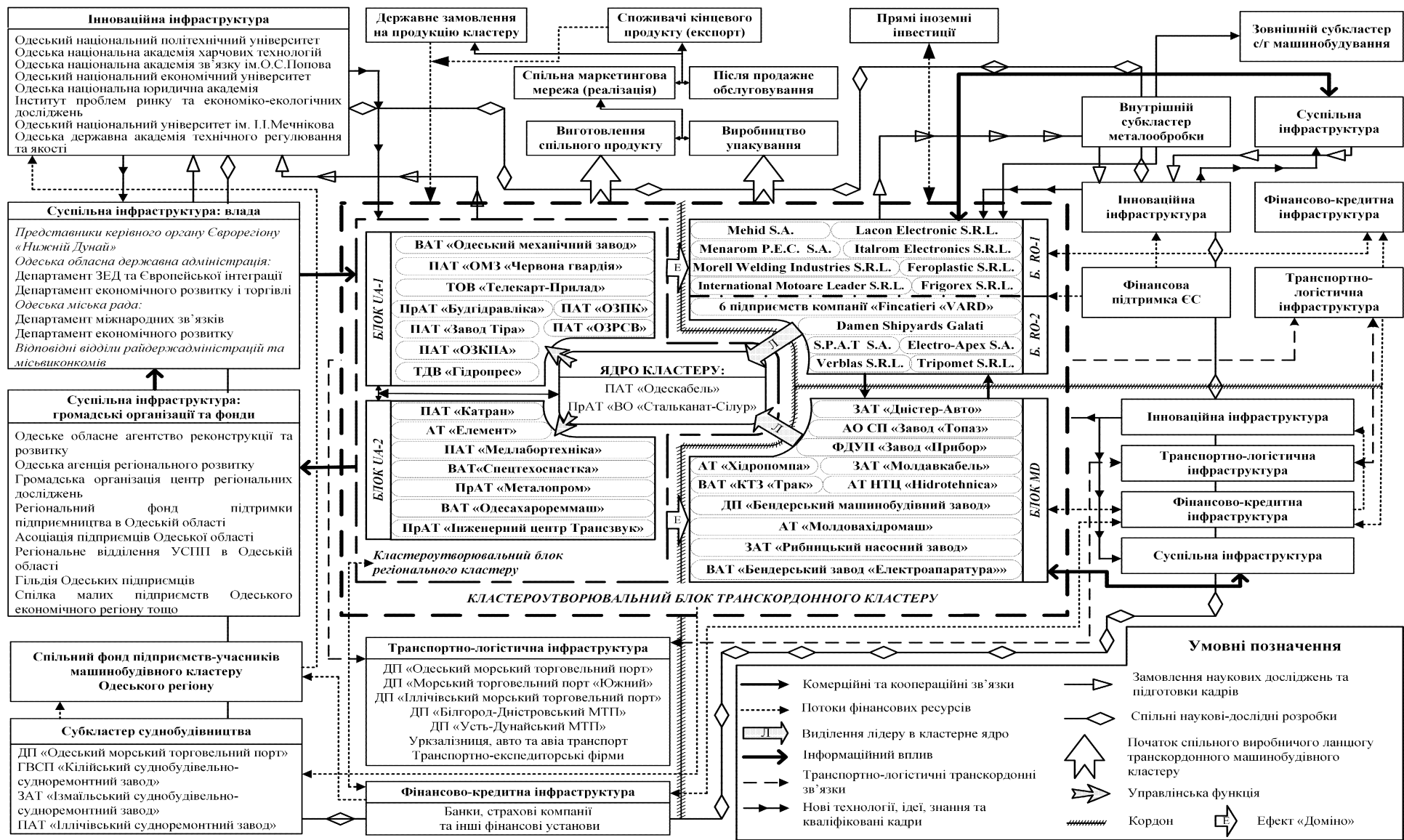


Рисунок 3.5 – Організаційно-економічна модель транскордонного співробітництва підприємств на засадах кластерного підходу (авторська розробка)

Таким чином, використання економіко-математичного моделювання дало можливість поділити досліджувані підприємства на три збалансовані та економічно адекватні кластерні структури за наявним експортним потенціалом, який може бути зорієнтований на транскордонний ринок. Дані кластерні об'єднання виступили основою організаційно-економічної моделі транскордонного співробітництва підприємств на засадах кластерного підходу. Дана модель виступить базисом для розробки шляхів стимулювання та активізації транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств Одеської області, які будуть вбудовані в організаційно-інституційний механізм розвитку даної співпраці в напрямку формування кластерних структур для більш повного використання наявного виробничого потенціалу.

3.2 Організаційно-інституційний механізм стимулювання транскордонного співробітництва підприємств

Стимулювання транскордонного співробітництва досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області повинне бути здійснене шляхом імплементації організаційно-інституційного механізму, ефективність якого може бути забезпечене досягненням синергетичного ефекту від використання двох підходів:

1. Приведення в дію запропонованої організаційно-економічної моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств шляхом їх поетапної інтеграції в кластерні структури.
2. Застосування інституційних інструментів підтримки транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Почнемо з розгляду першого підходу, який складається з п'яти етапів кластеризації. За вихідну береться ситуація з нульовим рівнем інтеграції (кожне підприємство працює відокремлено) та існуванням деяких

промислових агломераційних утворень в галузі машинобудування. ПАТ «Одескабель» та ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур» повинні виступити ініціаторами формування кластерної структури на регіональному рівні. **На даному етапі кластеризації** підприємства не створюють ніяких спільних структур, а лише ініціюють формування кластероутворюючого блоку. Можливість даних підприємств виступити в ролі лідерів кластеру забезпечується їх високим рівнем економічного розвитку та значним досвідом в здійсненні міжнародного економічного співробітництва. Враховуючи специфіку даних підприємств, ПАТ «Одескабель» може взяти на себе функцію загального управління кластером, а ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур», завдяки наявності досвіду в налагодженні збутових мереж, роботи філій та встановлення контактів з іноземними партнерами, виступити в ролі кластеропренеру, – організатором кластеру, головна функція якого полягає в забезпеченні умов для взаємного розвитку учасників кластеру. Пізніше, може бути створена Координаційна рада кластеру або інший керівний орган, до якого увійдуть представники керівництва підприємств-учасників кластероутворюючого блоку.

Другим етапом кластеризації стане горизонтальна інтеграція підприємств-учасників кластероутворюючого блоку регіонального кластеру машинобудування Одеської області, представлених двома блоками – *блоком UA-1* (головний кластероутворюючий блок) та *блоком UA-2* (кластероутворюючий блок другого порядку). Горизонтальна інтеграція буде досягнута шляхом більш тісного співробітництва підприємств ядра кластеру з підприємствами кластероутворюючого блоку, формуванням спільних ланцюгів виробництва та карти кластеру, де б кожне підприємство спеціалізувалося на тієї машинобудівної продукції, виробництво якої вдавалося йому найбільш ефективно. Тісна співпраця також призведе до зниження трансакційних та транспортних витрат завдяки використанню спільної транспортно-логістичної та фінансово-кредитної інфраструктури, які являються елементами блоку зовнішньої інфраструктури кластеру.

Важливе місце як на даному етапі кластеризації, так і на наступних, відводиться елементам *інноваційної інфраструктури*. Найбільш прийнятими елементами інноваційної інфраструктури регіонального кластеру машинобудування можуть виступити науково-дослідні інститути та вищі навчальні заклади Одеської області, серед яких Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, Одеський національний політехнічний університет, Одеська національна юридична академія, Одеська національна академія харчових технологій, Одеська національна академія зв'язку ім. О.С.Попова, Одеський національний економічний університет, Одеський національний університет ім. І.І.Мечнікова, Одеська державна академія технічного регулювання та якості та інші.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, який проводить фундаментальні дослідження в сфері кластеризації, може взяти на себе розробку стратегії кластеризації Одеської області, карти регіонального кластеру машинобудування та, в подальшому, проект формування транскордонної бізнес-мережі учасників кластеру машинобудування.

Життєво важливим для машинобудівних підприємств Одеської області, які бажають встати на інноваційний шлях розвитку (єдиний шлях стабільного економічного розвитку як вважають більшість вітчизняних та зарубіжних експертів), є *Одеський національний політехнічний університет (ОНПУ)*, на базі якого був нещодавно створена площадка для патентування. На протязі багатьох років вітчизняні виробники «відмахувалися» від університетів, бажаючи розраховувати лише на власні сили та не виділяти кошти на дослідження. Однак, саме шлях досліджень веде до інноваційного розвитку та використовується Європейським Союзом для підвищення міжнародної конкурентоспроможності своєї продукції. Прикладом такого дослідження є робота групи вчених під керівництвом О.Галчонкова в рамках ОНПУ, направлена на розробку системи внутрішнього згорання двигуна, яка скорочує використання бензину на 30%. Серед досліджень вчених ОНПУ є ряд інших потенційно важливих для машинобудування напрямів: прилади та

установки для супутників; розробка лазерного пристрою для перевірки великогабаритних вантажів на митниці та інших важливих об'єктах на наявність вибухонебезпечних та інших заборонених речовин; високоефективні озонатори для очищення води в басейнах тощо. І це лише декілька прикладів того, як машинобудівні підприємства Одеської області можуть пробити собі дорогу на європейський ринок продукції машинобудування з високою доданою вартістю. Крім того, площадка для патентування в ОНПУ може виступити як база для інших прикладних досліджень академічних вузів, які також мають значний потенціал інноваційних розробок для галузі машинобудування (*Одеська національна академія харчових технологій, Одеська національна академія зв'язку ім. О.С.Попова та ін.*).

Інститут бізнесу та економічно-інформаційних технологій ОНПУ та Одеський національний економічний університет (ОНЕУ) можуть зайнятися стратегією виходу машинобудівних підприємств Одеської області на транскордонний ринок та розробити схеми спільних ланцюгів виробництва підприємств-учасників кластеру з найменшими витратами. Крім того, ОНЕУ може створити центри субконтракції, які будуть допомагати машинобудівним підприємствам Одеської області знаходити партнерів з виробничої кооперації, отримувати інформацію щодо форм та механізмів державної підтримки підприємств, знаходити виробничі замовлення та їх потенційних виконавців.

Фахівці *Одеської національної юридичної академії* можуть взяти на себе юридичну сторону питання при створенні спільних керівних органів кластеру та подальшої інтеграції підприємств в кластерне об'єднання.

Одеський національний університет ім. І.І.Мечнікова може забезпечити екологічне управління бізнесом, а *Одеська державна академія технічного регулювання та якості* зможе зайнятися питанням сертифікації виробленої машинобудівної продукції та контролем за рівнем її якості.

Таким чином, вищезгадані елементи можуть скласти *блок інноваційної інфраструктури* регіонального кластеру машинобудування Одеської області. Першим кроком на цьому шляху може стати створення експертної групи з представників кожного вищого учбового закладу, яка займеться дистрибуцією повноважень між університетами й інститутами та створенням проекту формування та функціонування блоку інноваційної інфраструктури. При зрілому регіональному кластері, підприємства та органи місцевої та регіональної влади будуть здійснювати замовлення на дослідження та професійні кадри, а при формуванні транскордонного кластеру машинобудування, університети та інститути прикордонних територій України, Румунії та Республіки Молдова будуть займатися спільними науковими дослідженнями та сформуують транскордонний освітній підкластер.

В свою чергу, органам місцевої та регіональної влади належить унікальне по своїй важливості місце з підтримки транскордонного підприємництва на всіх етапах кластеризації. Такі функції мають наступні інституціональні суб'єкти: Департамент зовнішньоекономічної діяльності та Європейської інтеграції та Департамент економічного розвитку і торгівлі Одеської обласної державної адміністрації, Департамент міжнародних зв'язків та Департамент економічного розвитку Одеської міської ради. До того ж, Одеська область входить до євро регіону «Нижній Дунай», основним завданням якого є розвиток транскордонного співробітництва в контексті ряду ключових питань, серед яких вагоме місце займає питання розвитку прикордонної торгівлі, спільного розвитку економіки прикордонних територій України, Румунії та Республіки Молдова та функціонування ефективної транспортно-логістичної інфраструктури. Таким чином, для формування ефективних кластерних структур необхідна підтримка органів влади процесу ініціації кластеризації та його подальшого розвитку на постійній основі, тим самим склавши *владний субблок суспільної інфраструктури*, який здійснюватиме лобіювання державних інтересів в даному процесі.

Лобіюванням інтересів підприємств займеться *субблок суспільної інфраструктури, представлений профільними громадськими організаціями та фондами*. До нього можуть увійти наступні: Одеське обласне агентство реконструкції та розвитку; Одеська агенція регіонального розвитку; Громадська організація «Центр регіональних досліджень»; Регіональний фонд підтримки підприємництва в Одеській області; Асоціація підприємців Одеської області; Регіональне відділення українського союзу промисловців та підприємців в Одеській області; Гільдія одеських підприємців; Спілка малих підприємств Одеського економічного регіону та ін. Даний субблок разом із владним субблоком формують *блок суспільної інфраструктури* регіонального кластеру машинобудування Одеської області, представленої системою «стримувань і противаг», де, з одного боку, виробники машинобудівної продукції зможуть відстоювати свої інтереси через громадянське суспільство, представлене громадськими організаціями та асоціаціями підприємців, тим самим впливаючи на місцеву та регіональну владу, а з іншого боку, органи місцевої та регіональної влади зможуть впливати на розвиток процесів кластеризації шляхом внесення змін до нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва та супроводжуючи дані процеси.

Блок транспортно-логістичної інфраструктури регіонального кластеру машинобудування Одеської області, який буде забезпечувати перевезення сировини, напівфабрикатів та готової продукції, буде представлений пропускнуою спроможністю п'яти морських торговельних портів (ДП «Одеський МТП», ДП «МТП «Южний», ДП «Іллічівський МТП», ДП «Білгород-Дністровський МТП» та ДП «Усть-Дунайський МТП»), Укрзалізницею, авіа та автотранспортом. Складовими елементами даного блоку також являються транспортно-експедиторські фірми та органи митного контролю України.

До *блоку фінансово-кредитної інфраструктури* регіонального кластеру машинобудування Одеської області відносяться різного роду

фінансові установи (банки, страхові компанії, фінансові спілки та фонди тощо), які забезпечуватимуть управління фінансовими потоками підприємств-учасників кластеру та інших ключових акторів, задіяних в економічних відносинах з даними підприємствами.

Таким чином, другий етап кластеризації закінчується формуванням регіонального кластеру машинобудування Одеської області, який складається з ядра кластеру, кластероутворюючих блоків першого та другого порядку та зовнішньої інфраструктури, яка, в свою чергу, представлена блоком інноваційної інфраструктури, блоком суспільної інфраструктури, блоком транспортно-логістичної інфраструктури та блоком фінансово-кредитної інфраструктури.

Третій етап кластеризації знаменує поглиблення вже існуючої горизонтальної інтеграції шляхом створення спільних горизонтальних групових структур. Однією з таких структур може стати *спільний фонд регіонального кластеру машинобудування Одеського регіону*, кошти якого будуть формуватися за рахунок внесків підприємств-учасників з отриманого прибутку. Це дозволить акумулювати достатньо фінансових коштів для проведення необхідних досліджень та опанування нових технологій. Отримані технології будуть запатентовані та розповсюджені між підприємствами-учасниками регіонального кластеру. Крім того, кошти даного фонду можуть бути використані для страхування від кредитних та валютних ризиків при здійсненні експортної діяльності, а також для отримання необхідних дозвільних документів для виходу на ринки сусідніх країн. При накопичуванні достатніх коштів, можуть бути ініційовані проекти будівництва нових заводів та/або реконструкції старих, модернізації виробничих потужностей тощо. Створення такого фонду також дозволить вирішити багато інших проблем виробничого та управлінського характеру, які не можуть бути вирішені кожним підприємством окремо в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

Таким чином, завершення третього етапу кластеризації призведе до формування спільного фонду в рамках регіонального кластеру машинобудування Одеської області, який по суті являється однополярним транскордонним кластером з періодичними економічними зв'язками транскордонного характеру з підприємствами по інший бік кордону.

Четвертий етап кластеризації. Функціонування регіонального кластеру машинобудування Одеської області викличе «ефект доміно», який призведе до формування аналогічних кластерних структур по інший бік кордону, які, в перспективі, зможуть увійти до транскордонного кластеру машинобудування, тим самим формуючи багатопольний транскордонний кластер.

Транскордонний кластер машинобудування буде складатися з підприємств, які функціонують на прикордонних територіях трьох країн – України, Румунії та Республіки Молдова. Визначившись з українською складовою, перейдемо до розгляду інших частин потенційного транскордонного кластеру машинобудування.

При розгляді *потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств Республіки Молдова*, як правило, розглядається вся територія країни, що пояснюється специфікою її географічного розміщення. Так, в рамках програм транскордонного співробітництва таких як «Румунія-Україна-Республіка Молдова» 2007-2013 рр., «Молдова-Україна» 2014-2020 рр., що фінансуються Європейським Союзом, до програмної території включається вся територія країни [57, 156].

Частина потенціалу машинобудівної галузі Республіки Молдова представлена виробництвом насосної техніки різного призначення – промислові, електронасоси та герметичні насоси. Їх виробництвом займаються АТ «Молдовахідромаш», ЗАТ «Рибницький насосний завод», АТ «Хідропомпа», АТ НТЦ «Hidrotehnica». Дані підприємства можуть бути доповнені потенціалом ПрАТ «Будгідравліка», машинобудівним підприємством Одеської області, одними із видів продукції якого є

виробництво насосів, компресорів та гідравлічних систем. Разом вони можуть скласти підкласстер з виробництва насосного устаткування, який увійде до транскордонного машинобудівного кластеру. Молдавських машинобудівних підприємств також цікавить можливість використання нашої транспортної інфраструктури, представленої п'ятьма портами річного та морського призначення.

Розширити свої виробничі потужності також зможе ПАТ «Одескабель» за рахунок співробітництва з ЗАТ «Молдавкабель», яке є ведучим виробником кабельно-провідникової продукції Республіки Молдова.

Цікавим для вітчизняних підприємств є транскордонний потенціал ВАТ «Кишинівський тракторний завод «Трак», співробітництво з яким може розпочати відродження підгалузі сільськогосподарського машинобудування в Одеській області. Дане підприємство виробляє трактори різного призначення, культиватори та інше обладнання для сільського господарства. Ще одним підприємством важкого машинобудування є ЗАТ «Дністер-Авто», яке виробляє причепи, будівельну техніку, лісопереробне обладнання тощо.

Також, молдавська складова включає ДП «Бендерський машинобудівний завод» (виробляє протипожежне обладнання та деталі для авіаційної промисловості), АО СП «Завод «Топаз» (станки, установки та прилади різного призначення) та ФДУП «Завод «Прибор» (розробка та виробництво металовиробів, інструментів), ВАТ «Бендерський завод «Електроапаратура» (електричне обладнання).

Розглядаючи румунську складову, то її транскордонний потенціал представлений в першу чергу підприємствами жудеца Тулча, який має спільний кордон з Одеською областю, та підприємствами прилеглих до нього жудеців Галац та Браїла. Головною підгалуззю машинобудування прикордонних територій Румунії є суднобудування, яке представлено шістьма заводами VARD компанії Fincantieri (Vard Braila SA, Vard Tulcea SA, Vard Electro Braila SRL, Vard Electro Tulcea SRL, Vard Accommodation Tulcea SRL, Vard Piping Tulcea SRL), які здійснюють повний цикл

виробництва суден – починаючи безпосереднім будуванням та закінчуючи проведенням електрики та налагодженням трубопроводів. Їх конкурентами є такі суднобудівні підприємства як ELECTRO APEX S.A. (жудец Тулча), DAMEN SHIPYARDS GALATI (жудец Галац), S.P.A.T. S.A. (жудец Галац), TRIPOMET S.R.L. (жудец Галац), VERBLAS S.R.L. (жудец Галац). Даний потенціал та рівень технологій суднобудівної підгалузі Румунії надзвичайно важливий для української сторони, яка має також значний потенціал в цій сфері та може скласти субкластер суднобудування Одеської області (ДП «Морський торговий порт», ДП «Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод», ДП «Ізмаїльський суднобудівельно-судноремонтний завод», ДП «Іллічівський судноремонтний завод»).

Інша частина транскордонного потенціалу прикордонних регіонів Румунії представлена такими підприємствами як ITALROM ELECTRONICS S.R.L. (виробництво холодильного та вентиляційного обладнання промислового призначення), FEROPLASTIC S.R.L. (виробництво автомобілів, причепів, корпусів для автотранспортних засобів та ін.), FRIGOREX S.R.L. (виробництво промислового холодильного та вентиляційного обладнання), INTERNATIONAL MOTOARE LEADER S.R.L. (виробництво двигунів, окрім авіаційних, автомобільних та мотоциклетних), LACON ELECTRONIC S.R.L. (виробництво електронних та електричних проводів та кабелів), MENID S.A. (виробництво сталевих конструкцій для обладнання, осі, колеса та шасі для різних галузей промисловості), MENAROM P.E.C. S.A. (механічне обладнання, військово-морська техніка, електричні станції управління тощо). Окремо слід виділити підприємство MORELL WELDING INDUSTRIES S.R.L., яке займається виробництвом унікальних машин для високотехнологічного різання металу та сварки.

Крім цього, на прикордонних територіях Румунії працює близько чотирьох десятків металообробних підприємств та підприємств з виготовлення первісних конструкцій та деталей, потенціал яких можуть

використати машинобудівні підприємства Одеської області, відмовившись від продукції, яка йде з географічно більш віддалених країн.

Ближче до центру країни, Румунська сторона представлена підприємствами сільськогосподарського машинобудування (SC MAT SA Craiova, SC IRUM SA Reghin, SC GEDA PRODEXIM SRL, TEHNOFAVORIT SA Bonțida, SC MECANICA CEANLĂU Piatra Neamț, SC GRUP ROMET SA Buzău, SC LEGMAS SA Năvodari, SC NOVUS SRL Constanța, SC SERVOLPANT SRL București, SC INSTIRIG SA Balș, SC DIEM SRL Brașov, RURIS IMPEX SRL Craiova, SC IRIDEX GROUP IMPORT EXPORT SRL București), досвід яких є надзвичайно актуальним для підприємств машинобудування Одеської області, які бажають відродити нещодавно втрачений потенціал даного сектору. Отже, на четвертому етапі кластеризації сформуються аналогічні кластерні структури уздовж кордону, які складуть частину транскордонного багатополярного кластеру. З сформованих кластерних структур виділяться підприємства-лідери, які увійдуть до ядра транскордонного машинобудівного кластеру та будуть впливати на загальне управління кластером, лобіюючи інтереси підприємств своєї держави.

На останньому **п'ятому етапі кластеризації** повинна бути здійснена вертикальна інтеграція, яка забезпечить спільне виробництво продукції, її реалізацію через спільну маркетингову й транспортну мережу та післяпродажне обслуговування. На початку даного етапу та в середньостроковій перспективі важливим є державна підтримка, надана у вигляді державних закупівель виготовляємої кластером продукції. Це забезпечить попит на машинобудівну продукцію кластеру та дозволить виявити й усунути недоліки спільного процесу виробництва та реалізації продукції, тим самим підвищуючи ефективність взаємодії учасників кластеру та функціонування кластерної структури в цілому. В результаті отримаємо транскордонний кластер машинобудування «UA-RO-MD», карта потенційного кластероутворюючого блоку якого представлена на рис.3.6.

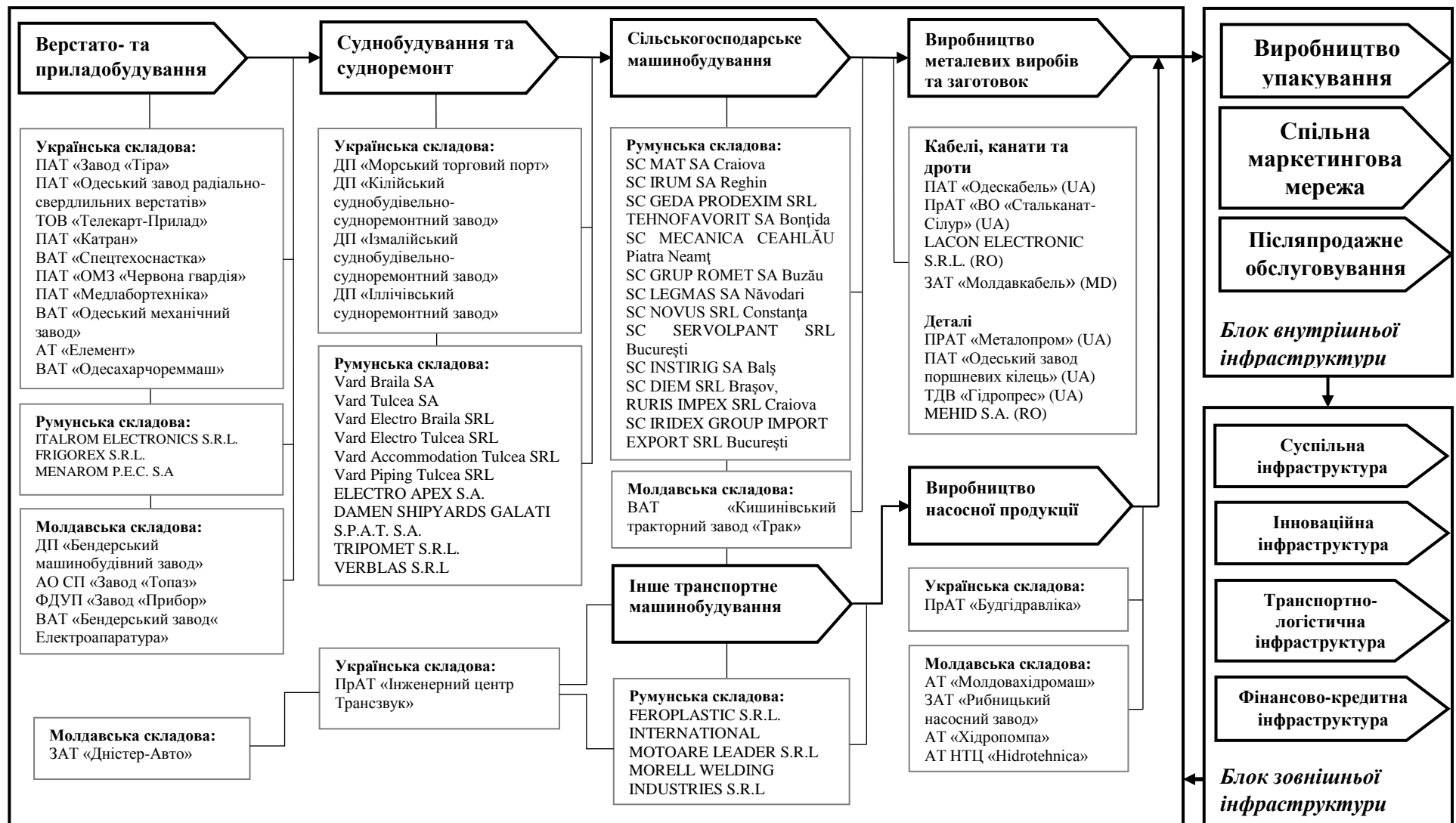


Рисунок 3.6 – Карта потенційного кластероутворюючого блоку транскордонного кластеру машинобудування «UA-RO-MD» (авторська розробка)

Таким чином, наявність зрілого транскордонного машинобудівного кластеру надасть змогу розширити асортиментну групу товарів, що дозволить задовольнити транскордонні потреби зацікавлених сторін. Це, в свою чергу, призведе до зростання попиту, яке, як наслідок, стимулюватиме споживчий попит. Пожвавлення споживчого попиту забезпечить зростання податкових надходжень до держбюджету країн, підприємства яких беруть участь в транскордонному співробітництві. Останні являються «кровоносною системою», яка приводить в рух окремі складові механізми функціонування будь-якої держави. Таким чином, функціонування кластерної структури виступає в ролі каталізатора економічного розвитку транскордонних територій та підвищення рівня життя населення, проживаючого на них.

Однак формування життєздатних кластерних структур не можливе без істотної підтримки з боку різного роду інституцій. Існуючий рівень інституційного забезпечення транскордонного співробітництва підприємств є неефективним та низьким. Так, єврорегіон «Нижній Дунай» не стимулює транскордонне співробітництво підприємств належним чином, а агентства регіонального розвитку сфокусувалися на опануванні грантових фондів, майже ігноруючи всі останні функції. Це говорить про існування ряду передумов, сприяючих появі необхідності в створенні певної структури, яка б змогла регулювати стосунки між підприємствами прикордонних територій сусідніх країн, а також сприяти їх зближенню, вирівнюванню їх виробничих та економічних потужностей, підвищенню економічного потенціалу та кваліфікації робочої сили, а також рівня їх міжнародної конкурентоспроможності. Такою структурою може стати *агентство кластерного розвитку машинобудування на транскордонних територіях (далі Агентство)*, самостійна інституція, яка буде тісно співпрацювати зі всіма ключовими агентами транскордонної співпраці.

Діяльність Агентства буде сприяти:

– переоснащенню виробничих потужностей машинобудівних підприємств Одеської області відповідно до сучасних світових стандартів;

- підготовці кваліфікованої робочої сили в сфері транскордонного співробітництва;
- отриманню своєчасної інформації про стан транскордонного ринку продукції машинобудування та перспективи його кон'юнктурних змін;
- створенню інформаційної дослідницької бази з питань транскордонного співробітництва та кластерного розвитку.

Вищевказане підтверджує актуальність створення даної інституційної одиниці, яка буде виконувати наступні функції:

- знаходження нових шляхів використання наявного потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств Одеської області, оскільки даний потенціал використовується нераціонально та неповністю;
- надання інформації щодо потенційних можливостей транскордонного співробітництва в галузі машинобудування шляхом налагодження сталих економічних зв'язків з підприємствами прикордонних територій сусідніх країн;
- надання інформаційних послуг з приводу формування кластеру машинобудування Одеської області, що дозволить підвищити загальну ефективність функціонування галузі машинобудування України;
- надання можливості підвищення кваліфікації робочої сили в сфері транскордонного співробітництва та формування кластерних структур шляхом проведення майстер-класів, тренінгів, стажувань тощо.

Функціонування Агентства буде сприяти повному використанню економічного потенціалу Одеської області. В свою чергу, машинобудівні підприємства отримають доступ до інформації та рекомендацій щодо розвитку транскордонного співробітництва. Також, Агентство сприятиме формуванню інноваційних форм ведення бізнесу, оскільки саме вони сьогодні створюють базу успішного функціонування будь-якої сфери господарської діяльності. В кінцевому підсумку, її діяльність приведе до

встановлення діалогу між машинобудівними підприємствами по різні боки спільного кордону.

Організацію ефективної роботи Агентства необхідно здійснити шляхом системного запуску паралельної роботи відразу двох секторів: сектору розробки рекомендацій з формування кластеру машинобудування та сектору з організації тренінгів, консалтингових заходів і стажувань. Крім того, діяльність Агентства необхідно скоординувати з Головним управлінням зовнішньоекономічної діяльності і Європейської інтеграції Одеської обласної державної адміністрації, Одеською регіональною торгово-промисловою палатою та керівними органами єврорегіону «Нижній Дунай», що сприятиме отриманню додаткових інструментів впливу на процес формування кластерних структур. За цим повинно слідувати створення бази даних, залучення і інформування потенційних клієнтів про можливості Агентства і переваги транскордонної співпраці. Налагодження роботи Агентства повинно здійснитися протягом трьох місяців, проте повна функціональна придатність може бути досягнута за дворічний період, з врахуванням необхідного часу для формування інформаційної та клієнтської баз даних, введення в курс ключових агентів про переваги транскордонного співробітництва, проведення маркетингових та консалтингових заходів, організації стажувань та перепідготовчих курсів тощо.

При досягненні стабільної діяльності Агентства, необхідно буде розширювати співпрацю з іншими інститутами, що функціонують у сфері машинобудування в цілях поліпшення економічної ситуації в Одеській області та знаходженні нових шляхів використання наявного потенціалу транскордонного співробітництва. Агентство передбачає співпрацю з господарюючими суб'єктами різних організаційно-правових форм транскордонної території (СПД, ТОВ, ВАТ, СФГ, кооперативи), надаючи їм інформацію про переваги співпраці, консультуючи і розробляючи для них нові шляхи підвищення конкурентоспроможності в сфері машинобудування. Паралельно, Агентство повинно активно працювати над оформленням

нормативних документів відносно кластерної моделі розвитку та підтримкою формування агломераційних утворень в галузі машинобудування, і як результат – надати їх на розгляд органам місцевої та регіональної влади.

Таким чином, агентство кластерного розвитку машинобудування Одеської області може стати відправним етапом в формуванні нового елементу організаційної структури міжнародних інтеграційних процесів на транскордонних територіях та сприяти посиленню і поглибленню господарських відносин між підприємствами машинобудування, які знаходяться під юрисдикцією двох або декількох договірних сторін шляхом укладання необхідних міжнародних договорів та застосуванні системи заходів, яка передбачає забезпечення сталого економічного розвитку галузі машинобудування Одеської області за допомогою: створення кластерної концепції, адаптованої до особливостей ведення транскордонного співробітництва та державного регулювання в сфері машинобудування; погодження взаємодії підприємств машинобудування по різні сторони спільного кордону; пробудження зацікавленості у машинобудівних підприємств Одеської області в здобутті інформації стосовно переваг та можливостей, які надає транскордонний ринок; створення подібних інституційних одиниць та кластерних структур по іншій бік кордону і їх функціонування на транскордонній території як єдиної цілісної системи.

Фінансова підтримка Агентства повинна забезпечуватися, перш за все, за рахунок потенційних учасників кластеру машинобудування. Крім того, стабільні фінансові надходження можуть очікуватися від користувачів послуг Агентства, які повинні надаватися на постійній основі: інформаційні послуги з концептуальних питань, питань налагоджування міжнародних зв'язків та використання технічної допомоги. Також, можуть очікуватися фінансові надходження від проведення різного роду заходів (тренінгів, семінарів, конференцій, круглих столів, бізнес-форумів), від надання консалтингових послуг, організації програм стажувань на машинобудівних підприємствах Одеської області та різного рівня державних фондів.

Використання вищезгаданих можливостей дозволить Агентству продовжити стабільне існування і розвиток без загрози відсутності фінансової підтримки.

На інституційному рівні велику роль гратиме держава як головний інститут, який зможе забезпечити законодавчу опору для функціонування Агентства шляхом внесення змін до чинного законодавства в сфері транскордонного співробітництва. На регіональному рівні можливість розвитку і підтримку Агентству зможуть забезпечити губернатор Одеської області, який зацікавлений в плідній співпраці з прикордонними територіями сусідніх держав, а також Одеська обласна державна адміністрація, яка також отримає дивіденди від участі Агентства у вирішенні певних питань і завдань, поставлених перед нею (залучення прямих іноземних інвестицій, укріплення транскордонних зв'язків і т.п.).

Агентство також сприятиме поліпшенню економічних стосунків між країнами-сусідами шляхом сприяння підписанню зовнішньоекономічних угод, які, в першу чергу, вплинуть на спрощення митних процедур, допоможуть вирішити спірні питання в області митної політики відносно пересічення національних кордонів чинниками виробництва (робоча сила, капітал та технології). Крім того, з'явиться новітня структура – кластер, який сприятиме вирішенню проблем у сфері машинобудування. До того ж, це буде новий крок в розвитку стосунків на рівні суб'єктів підприємницької діяльності, зокрема, вирішення проблеми здійснення господарської діяльності на території іноземної держави, спірних питань в законодавстві держав. Діяльність Агентства також матиме позитивний вплив на стійкість і стан довкілля, оскільки вона буде просувати принципи екологічного менеджменту. Спільна співпраця підприємств машинобудування прикордонних територій сусідніх держав призведе до поліпшення екологічної ситуації в транскордонному регіоні, оскільки забезпечить об'єднання зусиль в запобіганні забрудненням і викидам, а додаткова

підтримка буде направлена на використання устаткування, яке скоротить збиток, що наноситься екології, до мінімуму.

Таким чином, завдання щодо стимулювання транскордонної співпраці найкращим чином зможе виконати запропонований автором організаційно-інституційний механізм, який передбачає втілення в життя організаційно-економічної моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та створення агентства кластерного розвитку машинобудування Одеської області з метою забезпечення інституційної підтримки розвитку кластерних структур. Приведення в дію згаданого вище організаційно-інституційного механізму сприятиме створенню машинобудівного кластеру Одеської області та його подальшій трансформації в транскордонний кластер машинобудування. Це, в свою чергу, призведе до зростання продуктивності та інноваційної активності підприємств, які входять до складу кластера, а також забезпечить підвищення інтенсивності розвитку малого і середнього підприємництва, активізацію залучення інвестицій, прискорення соціально-економічного розвитку прикордонних територій розміщення кластерів, що, в кінцевому результаті, дозволить збільшити кількість робочих місць, рівень заробітної плати та надходження до бюджетів усіх рівнів, тим самим підвищивши стійкість та конкурентоспроможність економіки задіяних в співпраці держав в цілому.

3.3 Оцінка економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств

Врахування чинника економічної ефективності транскордонного співробітництва при поглибленні зв'язків між суб'єктами господарювання прикордонних територій сусідніх країн виступає важливою передумовою для прийняття рішень стосовно напрямків розвитку такої співпраці та її доцільності в цілому. Оцінка економічної ефективності транскордонного

співробітництва машинобудівних підприємств відіграє велике значення для планування господарської діяльності та правильної, з економічної точки зору, організації виробничо-збутового процесу. Крім того, знання її рівня дає уявлення про результативність використання наявного виробничого потенціалу підприємств-учасників та можливість його задіяння в напрямі інноваційного розвитку.

Сьогодні існує велика кількість методів оцінювання економічної ефективності функціонування підприємств, які різняться один від одного в залежності від сфери їх діяльності, рівня здійснюваної господарської співпраці (підприємництво в межах національних кордонів, транскордонне співробітництво, зовнішньоекономічна діяльність, міжнародне підприємництво), цілей оцінки, очікуваних результатів та чинників впливу на рівень економічної ефективності тощо. Дане положення вказує на необхідність застосування конкретного методичного підходу, який би найкращим чином відповідав специфіці транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та дозволив би відповісти на питання стосовно економічної доцільності або недоцільності участі підприємств в транскордонних економічних зв'язках.

Для оцінки економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівного підприємства не достатньо проаналізувати його загальний фінансово-економічний стан в період його участі в такій співпраці або успішність використовуваної бізнес-моделі. Необхідно застосувати особливий підхід, який дозволить визначити економічний ефект від участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві.

З огляду на вказані вище особливості, автор пропонує методичний підхід оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств на засадах послідовності, етапності та універсальності. Особливість використання підходу щодо визначення економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств, в першу чергу, полягає в дотриманні логічно побудованої

послідовності виконання взаємопов'язаних етапів. Визначені етапи відображають систему показників, яка побудована на основі причинно-наслідкових зв'язків, що відображають процес формування економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств.

Етап 1. Встановлення вихідних даних. При визначенні властивостей будь-якого економічного процесу чи явища (доцільності виходу підприємства на транскордонний ринок, вплив транскордонного співробітництва на економічну ефективність функціонування підприємства тощо), постає необхідність у встановленні вихідних положень у вигляді накладених рамок та/або обмежень на об'єкт дослідження, що дозволяє його розглядати в конкретному випадку й отримати відповідь на поставлене питання. Окрім проблемного питання, автор виділяє такі вихідні положення як об'єкт дослідження, нововведення та чинники, що впливають на нововведення.

Етап 1.1. Формулювання проблемного питання та вибір об'єкту дослідження. Визначившись з проблемним питанням стосовно економічної ефективності, необхідно обрати об'єкт дослідження, – машинобудівне підприємство, яке приймає активну участь в налагодженні транскордонних економічних зв'язків та на базі якого буде проведене оцінювання.

Етап 1.2. Вибір нововведення. Нововведенням може виступити будь-яке управлінське рішення на підприємстві, прийняття якого безпосередньо впливатиме на стан транскордонного співробітництва об'єкта дослідження. Прикладом нововведень можуть бути наступні: вихід підприємства на транскордонний ринок; зміна сегменту транскордонного ринку, запуск виробництва нової продукції для транскордонного ринку та ін. Тобто, нововведення обирається в залежності від цілей дослідження та дозволяє знайти відповідь на проблемне питання.

Етап 1.3. Аналіз чинників, які впливають на нововведення. Життєво важливим для забезпечення логічності переходу до наступного етапу оцінки є визначення чинників, які формують економічну ефективність в контексті

поставленого питання та обраного нововведення. Даний аналіз дозволить розглянути економічну ефективність з необхідної для цілей дослідження точки зору та визначитись з порядком подальшого оцінювання.

Етап 2. Підбір показників оцінки економічної ефективності. Кожне підприємство включає певний набір функціональних підсистем (виробничу, інноваційну, маркетингову, інвестиційну, фінансову, кадрову тощо), які впливають на економічну ефективність його функціонування. Виявлені чинники на етапі 1.3 визначають відповідну активну функціональну підсистему та дозволяють визначитись з системою показників оцінки економічної ефективності транскордонного співробітництва обраного підприємства. На даному етапі, при необхідності, можуть вестись етапи нижчого порядку (2.1, 2.2 і т.д.), виділяючи показники, що характеризують ту чи іншу сторону економічної ефективності. Крім того, в рамках даного етапу оцінки економічної ефективності, можуть бути внесені всі необхідні уточнення до змінних, використовуваних для розрахунку обраних показників.

Етап 3. Безпосередній розрахунок обраних показників ефективності та економічне трактування отриманих результатів. Третій етап є заключним та передбачає проведення математичних розрахунків за обраними на попередньому етапі показниками економічної ефективності, результати яких дозволяють оцінити її рівень на підприємстві.

Таким чином, оцінка економічної ефективності транскордонного співробітництва обраного підприємства в три етапи дозволить найбільш точно та ґрунтовно відповісти на проблемне питання, яке часто стоїть перед керівництвом підприємства. В разі позитивної відповіді, підприємство з впевненістю включить проект нововведення в стратегію розвитку підприємства, а в разі негативної – уникне потенційно можливих витрат.

Проведемо апробацію методичного підходу на прикладі одного з досліджуваних підприємств, проходячи послідовно всі етапи оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств.

Етап 1. Встановлення вихідних даних.

Етап 1.1. Формулювання проблемного питання та вибір об'єкту дослідження. В контексті завдань дисертаційного дослідження, автор ставить наступне питання: чи підвищує економічну ефективність функціонування машинобудівних підприємств їх участь в транскордонному співробітництві? Для відповіді на проблемне питання оберемо об'єкт дослідження, – оцінку економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств будемо здійснювати на прикладі ПАТ «Одескабель». Даний вибір пояснюється тим, що ПАТ «Одескабель» планує реалізувати проект з модернізації виробництва волоконно-оптичних кабелів, обсяг фінансування якого становить 4 млн. грн. В рамках проекту передбачене розширення обсягу виробництва волоконно-оптичних кабелів і відповідно стоїть питання знаходження нових ринків збуту або розширення сегментів на вже опанованих ринках. Тобто, керівництву підприємства необхідно розглянути можливі заходи, в які можуть бути інвестовані 4 млн. грн. капіталовкладень (потенційні нововведення) та оцінити їх економічну ефективність.

Етап 1.2. Вибір нововведення. За вихідну береться ситуація, коли ПАТ «Одескабель» збільшує обсяги експорту виготовляємої продукції шляхом задоволення попиту зарубіжних споживачів транскордонного ринку. Важливим моментом, на який необхідно звернути увагу, є те, що транскордонний ринок включає прикордонні території всіх держав, суб'єкти господарювання яких беруть участь в транскордонному співробітництві. Тому, тут і в подальшому, при використанні терміну «транскордонний ринок», будемо мати на увазі саме ту його частину, яка знаходиться під юрисдикцією сусідніх держав України – Румунії та Республіки Молдова. Адже саме той факт, що частини транскордонного ринку сусідніх держав знаходяться в різних національних економічних системах, і породжує передумови для виникнення економічної ефективності в результаті відмінностей в цінах, рівня попиту та пропозиції, правил ведення бізнесу тощо. Таким чином, в контексті вирішення завдань дисертаційної роботи

нововведенням виступить задоволення попиту зарубіжних споживачів прикордонних регіонів сусідніх держав в машинобудівній продукції.

Етап 1.3. Аналіз чинників, які впливають на нововведення. В рамках транскордонного співробітництва підприємств та обраного нововведення, пов'язаного зі збільшенням обсягів виробництва для потреб транскордонного ринку, економічна ефективність може формуватися під впливом двох чинників: зниження собівартості виготовляємої продукції та збільшення прибутку від реалізації даної продукції.

Зниження собівартості виготовляємої продукції внаслідок участі підприємства в транскордонному співробітництві досягається за рахунок зменшення трансакційних та транспортних витрат із-за порівняно близького географічного розташування кінцевих споживачів та зменшення витрат на локалізацію продукту завдяки спільним культурно-історичним цінностям транскордонної території, що призводить до зменшення витрат часу робітника на підготовку продукції до продажу, і відповідно – до економії заробітної плати.

В свою чергу, збільшення прибутку підприємства внаслідок його участі в транскордонному співробітництві може досягатися за рахунок зростання обсягів експорту до прикордонних регіонів сусідніх держав. Одним з ключових чинників, що зумовлюють зростання обсягів отриманого прибутку, можна вважати різницю в цінах на виготовляему продукцію і матеріали, необхідні для її виробництва на внутрішньому ринку у порівнянні з відповідним сегментом транскордонного ринку.

Етап 2. Підбір показників оцінки економічної ефективності.

Для врахування впливу вищезгаданих чинників та отримання відповіді на проблемне питання, найкращим чином підійдуть показники річної економічної ефективності діяльності підприємств, які беруть участь в транскордонному співробітництві. Дані показники, їх позначення та формули розрахунку представлені в табл.3.7.

Таблиця 3.7 – Основні показники річної економічної ефективності при транскордонному співробітництві машинобудівних підприємств

№	Назва показника економічної ефективності	Позначення	Формула розрахунку
1	Економія заробітної плати	E_{zn}	$E_{zn} = (p_1 - p_2) \times (1 + \frac{D}{100}) \times (1 + \frac{H}{100}) \times B_2$
2	Зміна умовно-постійних витрат	E_{ynv}	$E_{ynv} = (УПВ_1 - УПВ_1 \frac{v}{a}) \times B_2$
3	Зміна витрат на амортизацію обладнання	$З_{ам}$	$З_{ам} = \frac{K_2 - K_1 \times (B_2 / B_1)}{100} \times H_a$
4	Зміна витрат на утримання і експлуатацію обладнання	$З_{ye}$	$З_{ye} = \frac{K_2 - K_1 \times (B_2 / B_1)}{100} \times H_{ye}$
5	Умовно-річна економія витрат	ΔC	$\Delta C = E_{zn} + E_{ynv} - З_{ам} - З_{ye}$
6	Фактична річна економія	E_{ϕ}	$E_{\phi} = \frac{\Delta C \times n}{12}$
7	Річний економічний ефект	E_p	$E_p = \Delta C - K_{\phi} \times \Delta K_{\delta}$
8	Термін окупності капіталовкладень	T_{κ}	$T_{\kappa} = \frac{K_2 - K_1}{\Delta C}$
9	Річний економічний ефект від збільшення обсягів продажу продукції завдяки виходу на транскордонний ринок	$E_{рефткс}$	$E_{рефткс} = \Delta C + \Delta\Pi_{\delta} - K_{\phi} \times \Delta K_{\delta}$

Умовні позначення:

p_1 та p_2 – розцінки на проведення операції відповідно до і після виходу на транскордонний ринок; D та H – відсоток додаткової заробітної плати і нарахувань на заробітну плату відповідно; B_1 та B_2 – річний обсяг випуску продукції до та після виходу на транскордонний ринок; $УПВ_1$ – умовно-постійні витрати на одиницю продукції до виходу на транскордонний ринок; v – індекс зміни умовно-постійних витрат; a – індекс зміни обсягу продажу продукції; K_1 та K_2 – вартість основних засобів до і після виходу на транскордонний ринок; H_a – норма амортизації (в %); H_{ye} – норма витрат на утримання та експлуатацію обладнання (в %); n – кількість місяців для модернізації обладнання у зв'язку з нововведенням; K_{ϕ} – коефіцієнт ефективності, який залежить від прийнятного для підприємства рівня віддачі від капіталовкладень; $\Delta\Pi_{\delta}$ – додатковий прибуток, отриманий завдяки збільшенню обсягів продажу продукції внаслідок виходу на транскордонний ринок; ΔK_{δ} – додаткові капіталовкладення, пов'язані з прийняттям рішення щодо виходу на транскордонний ринок.

Примітка: складено автором на базі [15, 104, 125, 127, 146];

– введено автором.

Представлені показники в табл.3.7 є загальновідомими та часто використовуються в сучасній економічній літературі, окрім останнього, який виступає адаптованим річним економічним ефектом до цілей дослідження. Тому, наступним логічним кроком буде розрахунок основних показників річної економічної ефективності транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель» при виробництві волоконно-оптичного кабелю для задоволення потреб зарубіжних споживачів та капіталовкладеннях в розмірі 4 млн. грн.

Етап 3. Безпосередній розрахунок обраних показників ефективності та економічне трактування отриманих результатів.

Показники оцінки економічної ефективності транскордонного співробітництва представлені комплексною системою, в рамках якої розрахунок кожного складового елемента шляхом підстановок забезпечує розрахунок наступного, тим самим формуючи послідовність обчислення. Так, для розрахунку умовно-річної економії, спочатку визначимо показники економії заробітної плати, зміни умовно-постійних витрат, зміни витрат на амортизацію обладнання та зміни витрат на утримання і експлуатацію обладнання.

Етап 3.1. Економія заробітної плати на ПАТ «Одескабель» буде отримана внаслідок направлення його виробничих потужностей на задоволення попиту зарубіжних споживачів транскордонного ринку. Використовуючи фактичні дані та провівши необхідні розрахунки, економія заробітної плати становитиме 607953,4 грн. Тобто, при виході на транскордонний ринок, ПАТ «Одескабель» зекономить на заробітній платі 607953,4 грн. Дана економія буде отримана частково внаслідок зменшення трансакційних витрат, пов'язаних з юридичними зобов'язаннями з приводу оформлення операцій купівлі-продажу, що, в кінцевому підсумку, призведе до зменшення заробітної платні робітників юридичного відділу та відділу експортних продажів. Інша частина економії заробітної платні буде отримана шляхом перенаправлення частини продукції з ринків країн далекого

зарубіжжя на транскордонний ринок, що, в свою чергу, приведе до зменшення заробітної платні працівникам виробничих цехів у зв'язку зі зменшенням обсягу робіт, пов'язаних з локалізацією продукції до вимог ринку, на яку експортуватиметься товар.

Етап 3.2. Зміна умовно-постійних витрат. При прийнятті управлінського рішення ПАТ «Одескабель» вийти на транскордонний ринок, збільшаться обсяги реалізації продукції, що в свою чергу, буде вказувати на зміну умовно-постійних витрат, розрахована економія складе 15787,5 грн.

Значна потенційна економія умовно-постійних витрат в розмірі 15787,5 грн. говорить про наявність невикористаних виробничих потужностей на ПАТ «Одескабель», які успішно можуть бути задіяні шляхом участі підприємства в транскордонному співробітництві. Ця економія буде отримана внаслідок зменшення умовно-постійних витрат, пов'язаних з накладними витратами, а саме: зменшенням витрат на обслуговування виробництва продукції та на її збут до транскордонного ринку. Тобто, маємо два економічних ефекти, перший з яких отримуємо внаслідок скорочення терміну експлуатації виробничих споруд, а другий – внаслідок зменшення терміну доставки продукції на транскордонний ринок завдяки його географічній близькості.

Етап 3.3.-3.4. Зміна додаткових експлуатаційних витрат буде також викликана виходом ПАТ «Одескабель» на транскордонний ринок. Складовими елементами додаткових експлуатаційних витрат є витрати на амортизацію обладнання та на його утримання і експлуатацію. Провівши необхідні розрахунки, отримаємо зміну амортизаційних витрат в розмірі 77856,3 грн. та зміну витрат на утримання і експлуатацію обладнання в розмірі 46713,8 грн. Отримане потенційне зростання додаткових експлуатаційних витрат, яке склало в цілому 124570,1 грн., говорить про економічну доцільність реалізації запропонованого нововведення в контексті виходу ПАТ «Одескабель» на транскордонний ринок.

Етап 3.5. Знайдені вище показники дозволяють розрахувати один з основних показників річної економічної ефективності при транскордонному співробітництві підприємств – *умовно-річну економію витрат* ПАТ «Одескабель», яка дозволяє оцінити величину отриманої економії від його участі в транскордонній співпраці. В нашому випадку, умовно-річна економія складе 400170,8 грн. Тобто, ПАТ «Одескабель» внаслідок виходу на транскордонний ринок отримає економію в розмірі 400170,8 грн. завдяки здійсненню заходу, суть якого полягає в експорті виробленої продукції на прикордонні території сусідніх держав. Отриманий результат говорить про можливість підвищення економічної ефективності діяльності ПАТ «Одескабель» шляхом його участі в транскордонному співробітництві.

Етап 3.6. Для підтвердження наявності позитивного економічного ефекту від участі ПАТ «Одескабель» в транскордонному співробітництві визначимо також *фактичну економію витрат*, яка розраховується за шестимісячний період. Вибір даного періоду пояснюється специфікою волоконно-оптичних кабелів, для модернізації виробництва яких потрібно півроку. Привівши умовно-річну економію до періоду використання нововведення, отримаємо фактичну економію витрат в розмірі 249584,4 грн.

Проведенні розрахунки вказують на то, що за час впровадження нововведення фактична економія витрат для ПАТ «Одескабель» складе 249584,4 грн. Розмір фактичної економії витрат складає 62,4% розміру умовно-річної економії витрат ПАТ «Одескабель», що говорить про ефективність запропонованого нововведення, адже фактична економія витрат менше умовно-річної економії витрат.

Етап 3.7. Розглянувши умовно-річну економію зі всіма її складовими та фактичну економію витрат, перейдемо до розгляду *річного економічного ефекту*, в результаті розрахунку якого отримаємо мінусове значення (-100829,2 грн.). Отриманий результат показує, що внаслідок виконання ПАТ «Одескабель» виробничої програми, пов'язаної з модернізацією виробництва волоконно-оптичного кабелю, його затрати зменшаться на 100829,2 грн.

Таким чином, виходячи з вищевказаного, можна зробити висновок, що участь ПАТ «Одескабель» в транскордонному співробітництві підвищить економічну ефективність його діяльності. Однак, розглянуті вище показники не дають можливість визначити доцільність впровадження нововведення, тому отримані суми необхідно співставити з терміном окупності капітальних вкладень, який покаже за який період часу окупляться витрати, понесені внаслідок виходу ПАТ «Одескабель» на транскордонний ринок.

Етап 3.8. Термін окупності капіталовкладень являється показником оптимальності терміну окупності вкладених інвестицій. Для ПАТ «Одескабель» в разі вкладення 4 млн. грн. в відкриття виробничих потужностей для забезпечення експорту волоконно-оптичного кабелю на транскордонний ринок, він складе 8,01 року. Як показує досвід машинобудівних підприємств індустріально розвинутих країн, оптимальний термін окупності для галузі машинобудування вварюється від 4 до 9 років в залежності від виду її підгалузі. В нашому випадку показник склав 8 років, що свідчить про потенційну вигідність прийнятого ПАТ «Одескабель» рішення стосовно виходу на транскордонний ринок.

Етап 3.9. І останнім кроком оцінки економічної ефективності транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель» буде розгляд річного економічного ефекту з урахуванням потенційного збільшення обсягів продажу продукції за рахунок попиту з боку споживачів прикордонних територій сусідніх держав. В нашому випадку, даний показник характеризує результативність нововведення, що проявляється в отриманні додаткового прибутку завдяки збільшенню обсягів продажів та включає економію виробничих витрат як результат розвитку транскордонних економічних зв'язків. Джерелом отримання додаткового прибутку являється різниця цін на частинах транскордонного ринку, які знаходяться під юрисдикцією різних держав, і відповідно, в рамках різних національних економічних систем (різна валюта, різні стандарти ведення бізнесу тощо).

Використавши метод підстановок та провівши необхідні розрахунки, отримаємо річний економічний ефект з урахуванням збільшення обсягів продукції завдяки виходу ПАТ «Одескабель» на транскордонний ринок в розмірі 1193198,86 грн. Даний результат показує, що внаслідок впровадження нововведення, отриманий прибуток ПАТ «Одескабель» покrije витрати підприємства завдяки різниці в цінах на внутрішньому ринку у порівнянні з транскордонним. Все це вказує на достатньо високу економічну ефективність транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель».

Таким чином, отримані результати дозволяють говорити про наявність позитивної відповіді на поставлене автором питання стосовно підвищення економічної ефективності машинобудівних підприємств завдяки їх участі в транскордонному співробітництві, адже ПАТ «Одескабель» за вирахуванням капіталовкладень отримає 1193198,86 грн. прибутку у разі виходу на транскордонний ринок. Відповідно, можна рекомендувати керівництву ПАТ «Одескабель» проводити модернізацію виробництва волоконно-оптичних кабелів в контексті розвитку транскордонного співробітництва.

Отже, проведені розрахунки на прикладі ПАТ «Одескабель» підтверджують, що транскордонне співробітництво є важливим інструментом підвищення економічної ефективності діяльності підприємств. При цьому, транскордонне співробітництво сприяє балансуванню рівнів економічного розвитку підприємств по різні боки кордону, тим самим створюючи мультиплікативний ефект для економічного піднесення територій, на яких вони функціонують. Запровадження в практику участі вітчизняних машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві та використання запропонованого автором підходу щодо оцінки економічної ефективності транскордонної співпраці підприємств, дозволить виявити невикористаний виробничий потенціал та реалізувати його у вигляді конкурентних переваг на транскордонному ринку, які стануть передумовами активізації економічного розвитку через використання різних економічних моделей та форм участі підприємств в даному виді співпраці.

Відсутність фактичної статистичної інформації досліджуваної галузі з обох сторін кордону в рамках транскордонного співробітництва не дало можливість в повній мірі оцінити ефективність економічних взаємозв'язків на всіх етапах транскордонного співробітництва підприємств, що говорить про перспективність подальших досліджень з даної проблематики.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі дисертаційної роботи побудовано модель транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств на засадах кластерного аналізу, розвинуто інструментарій формування організаційно-інституційного механізму стимулювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та проведено оцінювання економічної ефективності даної співпраці, а саме:

1. Застосовано методи багатовимірного статистичного аналізу, які дозволили запропонувати оптимальну структуру кластерних об'єднань машинобудівних підприємств Одеської області, де ядром кластеру та ініціаторами кластеризації можуть виступити підприємства-лідери – ПАТ «Одескабель» та «ПАТ «Стальканат-Сігур».

2. На базі отриманих кластерних структур, побудовано організаційно-економічну модель транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Дана модель виступила базисом для розробки шляхів стимулювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств Одеської області, направлених на більш повну реалізацію наявного виробничого потенціалу та використання переваг, що надаються транскордонним співробітництвом.

3. Імплементацию організаційно-економічної моделі запропоновано здійснювати в п'ять етапів кластеризації машинобудівних підприємств, які функціонують на транскордонних територіях сусідніх держав – України, Румунії та Республіки Молдова. Результатом імплементации моделі в

перспективі має стати створення та стабільне функціонування транскордонного кластеру машинобудування «UA-RO-MD» на означеній території.

4. Розвинуто інструментарій формування організаційно-інституційного механізму стимулювання економічного розвитку машинобудівних підприємств в контексті транскордонного співробітництва, який передбачає приведення в дію побудованої організаційно-економічної моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та створення Агентства кластерного розвитку машинобудування для його дієвої підтримки. Обґрунтовано, що його застосування призведе до формування спільних виробничих програм між машинобудівними підприємствами по різні боки спільного кордону та забезпечить вирішення ряду проблем розвитку вітчизняної машинобудівної галузі.

5. З метою оцінки доцільності імплементації запропонованих шляхів активізації та розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, проведено оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва на прикладі одного із вітчизняних машинобудівних підприємств – ПАТ «Одескабель». При проведенні оцінки економічної ефективності діяльності ПАТ «Одескабель» використано підхід, який дозволив оцінити переваги, які може отримати машинобудівне підприємство завдяки його участі в транскордонному співробітництві. Отримані результати дозволили зробити висновок, що у разі виходу ПАТ «Одескабель» на транскордонний ринок, буде отриманий річний економічний ефект в розмірі 1193198,86 грн. Це підтверджує доцільність участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві та дозволяє рекомендувати керівництву ПАТ «Одескабель» проводити модернізацію виробництва волоконно-оптичних кабелів в контексті розвитку транскордонного співробітництва

Основні результати розділу опубліковані в роботах [95, 96, 217, 219, 220].

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та розв'язання наукового завдання із обґрунтування та удосконалення теоретично-методичних та практичних положень з розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Отримані у дисертації наукові результати сприятимуть активізації транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та створенню кластерних структур на транскордонних територіях. За результатами дисертаційного дослідження отримані наступні висновки теоретичного та прикладного характеру:

1. Узагальнення теоретичних основ з питань транскордонного співробітництва дозволило уточнити категоріально-понятійний апарат за даною проблематикою та визначити зміст поняття «транскордонне співробітництво підприємств», знання та розуміння яких допоможе керівництву визначити місце транскордонного співробітництва в господарській діяльності підприємств, тим самим створюючи умови для отримання потенційних переваг, які надаються даною співпрацею.

2. Проведено систематизацію принципів розвитку транскордонного співробітництва підприємств, закріплених в нормативно-правових актах міжнародного, міждержавного, національного та місцевого рівнів за трьома логічно взаємопов'язаними блоками (загальноєвропейські, національні та підприємницькі) та надана їх характеристика. Розуміння системності впливу даних принципів, їх знання та використання керівниками вітчизняних підприємств, які ведуть свою основну господарську діяльність на прикордонних територіях, забезпечить їм ряд потенційних переваг в умовах конкурентної боротьби за ринки збуту та сприятиме підвищенню рівня їх міжнародної конкурентоспроможності.

3. Доповнено науково-методичні положення з оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств інтегральним методом, який дозволяє оцінити стан та активність використання наявного потенціалу даної співпраці, а також виявити різносторонній вплив факторів ендогенного та екзогенного середовищ функціонування на економічний стан та розвиток суб'єктів господарювання машинобудівної галузі. Використання даних положень дасть змогу керівникам відділів зовнішньоекономічної діяльності на машинобудівних підприємствах виявити невикористані виробничі потужності в сфері транскордонного співробітництва та оцінити ступінь інтегрованості транскордонної співпраці в господарську діяльність підприємств.

4. Удосконалено систему факторів впливу на транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств шляхом застосування мультирівневого підходу до їх систематизації, який розглядає чотири рівні: підприємства, регіону, держави та глобальний рівень. Врахування факторів мікрорівня та розуміння їх місця в системі факторів впливу дозволять менеджерам інвестиційних відділів машинобудівних підприємств при розширенні виробництва для виходу на транскордонний ринок більш повно оцінити їх вплив та ризики, що вони несуть.

5. Розвинуто теоретико-методологічне підґрунтя формування організаційно-інституційного механізму стимулювання економічного розвитку машинобудівних підприємств в контексті транскордонного співробітництва, який передбачає приведення в дію побудованої організаційно-економічної моделі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств та створення Агентства кластерного розвитку машинобудування для його дієвої підтримки. Застосування даного інструментарію не тільки сприятиме формуванню кластерних структур в галузі машинобудування на транскордонних територіях, а й забезпечить поінформованість власників та керівників машинобудівних підприємств про переваги участі в транскордонному співробітництві, тим самим

популяризуючи даний вид співпраці. В кінцевому підсумку, це призведе до формування спільних виробничих програм між машинобудівними підприємствами по різні боки спільного кордону та забезпечить вирішення ряду проблем розвитку вітчизняної машинобудівної галузі.

6. Удосконалено науково-методичний підхід до оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств, що дозволяє визначити економічний ефект від виходу машинобудівних підприємств на транскордонний ринок. Це дає змогу керівникам машинобудівних підприємств та їх зовнішньоекономічних відділів прийняти правильне управлінське рішення стосовно доцільності виходу на транскордонний ринок або розширення його сегменту.

Практична цінність одержаних результатів підтверджується тим, що вони пройшли експертизу і отримали позитивні відгуки від вітчизняних машинобудівних підприємств, які приймають активну участь в транскордонному співробітництві, та були опробуванні при виконанні міжнародного проекту в рамках програми транскордонного співробітництва. Копії актів і довідок впровадження результатів дисертаційного дослідження представлені в Додатку Р.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авдей О.К. Тенденції розвитку машинобудівного комплексу України: сучасний стан та перспективи / О. К. Авдей // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: зб. наук. праць. – Маріуполь, 2011. – Вип. 3. – С. 143-147.
2. Акольська О.В. Управлінський облік та проблеми його функціонування в сучасних умовах управління підприємством / О.В. Акольська, О.В. Білоцерківський // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2009. – №3. – С. 52-61.
3. Андріанов Ю.О. Інвестиційний потенціал машинобудівних підприємств: поняття, класифікації, методичні рекомендації / Ю.О. Андріанов // Вісник Національного університету «Львівська Політехніка». – 2008. – № 611. – С. 41-47.
4. Алексеев С.Б. Теоретические аспекты конкурентоспособности предприятий / С.Б. Алексеев // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. – Вип. 191, Т. 2/4. – С. 614-619.
5. Алісова О. Кордон як один з чинників транскордонного співробітництва (на прикладі українсько-польського прикордоння) / О. Алісова, Р. Коцан // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Політичні науки: зб. наук. праць. – Острог, 2010. – Вип. 4. – С. 48-58.
6. Альдикенова С.М. Трансформування функції кордонів у прикордонних територіях / [С.М. Альдикенова, А.П. Голіков, Н.І. Гончаренко, О.В. Ханова] // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Економічні науки. – Черкаси, 2009. – Вип. 24. – С. 237-243.
7. Артьомов І.В. Транскордонне співробітництво в євроінтеграційній стратегії України : [моногр.] / І.В. Артьомов. – Ужгород: Ліра, 2009. – 520 с.

8. Артьомов І.В. Транскордонне співробітництво як важливий чинник підвищення регіональної конкурентоспроможності / І.В. Артьомов // Науковий вісник Ужгородського університету. Історія: зб. наук. праць. – Ужгород, 2013. – Вип. 2. – С. 44-51.

9. Балабанов К.В. Проблеми інтеграції України у світовий економічний ріст : [моногр.] / К.В. Балабанов. – Донецьк: «Вебер» (Донецька філія), 2007. – 234 с.

10. Балян А.В. Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення Європейського Союзу (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини : [моногр.] / А.В. Балян. – Ужгород : Ліра, 2005. – 320 с.

11. Балян А.В. Міжрегіональне транскордонне співробітництво України та Угорщини в умовах розширення Європейського Союзу (питання методологія, методів і практики) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. екон. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / А.В. Балян. – Львів, 2006. – 29 с.

12. Бізнес-каталог України [Електронний ресурс] : [довідн.]. – Режим доступу : <http://bizinua.info>.

13. Білик Р.С. Фактори і тенденції розвитку економічних зв'язків прикордонних територій (на прикладі Чернівецької області та євро регіону «Верхній Прут») : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. екон. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / Р.С. Білик. – Л., 2006. – 20 с.

14. Близнюк Н.В. Транскордонне співробітництво як напрямок євроінтеграційних процесів в Україні [Електронний ресурс] / Н.В. Близнюк // Науковий вісник ЧТЕІ КНТЕУ. Економічні науки: Зб. наук. праць. – Чернівці, 2010. – Вип. 6. – С. 1-6. – Режим доступу : http://chtei-knteu.cv.ua/herald/content/download/archive/2010/v2/NV-2010-V2_5.pdf. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

15. Бондарєва Т.І. Оцінка ефективності експортної діяльності підприємства / Т.І. Бондарєва, А.І. Осадчук // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі : проблеми теорії та практики. – 2011. – №3, (15). – С. 91-104.

16. Бостан С.І. Особливості транскордонного співробітництва України та Румунії / С.І. Бостан // Наукові праці Чорноморського державного університету імені Петра Могили. Політологія: Зб. наук. праць. – Миколаїв, 2011. – Вип. 143, Т. 155. – С. 4-8.

17. Будкин В.С. Проблемы развития приграничных экономических отношений СССР с европейскими странами членами СЭВ / В.С. Будкин. – К. : ИСПЭПЗС АН УССР, Препринт, 1988. – 51 с.

18. Будкін В.С. Прикордонне співробітництво в системі адаптації економіки України до європейського господарського простору : Матеріали українсько-польського семінару [“Проблеми співробітництва прикордонних територій України і Польщі”], (Ужгород, травень 1993р.) / В.С. Будкін. – 1993. – №3. – С. 169-179.

19. Будкін В.С. Сутнісні характеристики та форми транскордонного економічного співробітництва / В.С. Будкін // Економіка України. – 2008. – № 12. – С. 52-63.

20. Булюк В.В. Методичні підходи до оцінки ефективності транскордонного співробітництва / В.В. Булюк // Культура народів Причорномор'я. – 2008. – № 140. – С. 79-81.

21. Вахович І.М. Розвиток креативної економіки в умовах транскордонного співробітництва / І.М. Вахович, О.М. Чуль // Проблеми економіки. – 2014. – №3. – С. 182-186.

22. Ващук Ф.Г. Актуальні аспекти нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва України : Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. [“Ефективність транскордонного співробітництва через міжнародний моніторинг та координацію діяльності

національних суб'єктів”], (Ужгород, 8-9 квітня 2011 р.) / Ф.Г. Ващук, О.М. Ващук. – Ужгород : [б. в.], 2011. – С. 39-55.

23. Витвицька О.Д. Кластер як сучасна форма участі машинобудівних підприємств в транскордонному співробітництві [Електронний ресурс] / О.Д. Витвицька // Ефективна економіка. – 2015. – №4. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4118>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

24. Виявлення чинників та шляхів розвитку транскордонного співробітництва прикордонних регіонів України на основі дослідження громадської думки [Електронний ресурс] // Офіційна інтернет-сторінка Регіонального Філіалу НІСД у м. Львові. – Режим доступу : <http://www.niss.lviv.ua/analytics/111.htm>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

25. Внукова Н.М. Транскордонні кластери : закордонний та вітчизняний досвід [Електронний ресурс] : Матеріали всеукр. інтернет-конф. [«Проблеми создания и развития кластеров в Украине. Роль кластеров в развитии инновационной экономики Украины»], (Харьков, 26-30 октября 2009г.) / Н.М. Внукова. – 2009. – №10. – Режим доступу : <http://www.inno.kharkov.ua/wp-content/uploads/2009/10/transkordonnd196-klasteri1.pdf>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

26. Воронкова А.Э. Стратегическое управление конкурентоспособным потенциалом предприятия: диагностика и организация / А.Э. Воронкова. – Луганск: Восточноукр. нац. ун-т, 2000. – 315 с.

27. Газуда Л.М. Спільні інвестиційні проекти та програми транскордонного співробітництва і зовнішньоекономічна діяльність регіону / Л.М. Газуда, М.А. Рубіш // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Економіка: Зб. наук. праць. – Мукачево, 2014. – Вип. 1. – С. 55-62.

28. Галяс В.І. Роль прикордонних регіонів у формуванні державної регіональної політики / В.І. Галяс // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. – 2007. – №2. – С. 212-216.

29. Гарагонич В.В. Концептуальні засади транскордонного співробітництва України / В.В. Гарагонич // Наукові праці: науково-методичний журнал. Історичні науки: Зб. наук. праць. – Миколаїв, 2009. – Вип. 191, Т. 115. – С. 69-73.

30. Герасимчук З.В. Міжнародний досвід використання транскордонної співпраці для розвитку митної інфраструктури прикордонних регіонів / З.В. Герасимчук, О.В. Смолич // Економічний форум. – 2014. – № 3. – С. 37-46.

31. Герасимьяк Н.В. Модель розвитку інноваційного потенціалу підприємства / Н.В. Герасимьяк, В.Є. Іванчук // Бізнес-Інформ. – 2012. – №8. – С. 22-25.

32. Герзанич В.М. Інвестиції як ключовий фактор розвитку транскордонного регіону / В.М. Герзанич // Науковий вісник НЛТУ України: Зб. наук. праць. – Львів, 2011. – Вип. 21, (10). – С. 189-194.

33. Гончаренко Н.І. Напрямки вдосконалення політики транскордонного співробітництва України з Євросоюзом у контексті євроінтеграційних спрямувань України / Н.І. Гончаренко // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. – 2013. №1042. – С. 8-10.

34. Господарський кодекс України : від 16.01.2003 № 436-IV [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 2003 р., № 18-22, ст. 144 станом на 04.07.2013. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/go/436-15>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

35. Гошта А.В. Розвиток менеджменту зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств [Електронний ресурс] : Матеріали наук. конф. [“Сучасність, наука, час. Взаємодія та взаємовплив”], (Київ, 18-20

лист. 2013р.) / А.В. Гошта, А.О. Климчук. – К., 2013. – Режим доступу : <http://int-konf.org/konf112013/595-goshta-a-v-klimchuk-a-o-rozvitok-menedzhmentu-zovnishnoekonomichnoyi-dyalnost-vtchiznyanih-rpdriyemstv.html>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

36. Гращенко І.С. Економічна сутність категорії «стратегічний потенціал підприємства» / І.С. Гращенко, Г.О. Хіміч, В.А. Хіміч // *Агросвіт*. – 2013. – №3. – С. 45-48.

37. Гришина Л.О. Економічний потенціал машинобудівного підприємства і методи його оцінки [Електронний ресурс] / Л.О. Гришина, Д.В. Козак // *Збірник наукових праць студентів Національного університету кораблебудування. Економіка та управління підприємствами*. – Миколаїв, 2011. – Вип. 2. – Режим доступу : <http://sjn.nuos.edu.ua/article/view/24690/22166>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

38. Гришко Н.В. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні та незалежний аудит / Н.В. Гришко, О.Е. Лубенченко // *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Економічні науки*. – 2013. – № 2. – С. 377-385.

39. Гришко Р.О. Роль транскордонного співробітництва у розвитку українсько-польських відносин в галузі туризму / Р.О. Гришко // *Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ. Економіка, право, політологія, туризм: Зб. наук. праць*. – К., 2011. – Вип. 2, (4). – С. 115-120.

40. Грузд М.В. Методичні підходи до аналізу та оцінки інтеграційного потенціалу транскордонного регіону / М.В. Грузд // *Бізнес-Інформ*. – 2012. – № 6. – С. 50-52.

41. Губрій М.В. Реструктуризація підходів щодо розвитку форм виходу підприємств на зовнішній ринок [Електронний ресурс] : *Матеріали за 7-а междунар. научн. практ. конф. ["Achievement of high school. Економічні науки. Зовнішньоекономічна діяльність"]*, (Болгарія, Софія, 17-25 November, 2011) / М.В. Губрій, Л.М. Римарева. – Софія: «Бял ГРАД-БГ»

ООД, 2011. – Т. 1. – С. 70-72. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/29_DWS_2011/Economics/2_95504.doc.htm. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

42. Давыденко Л.Н. Принципы трансграничного сотрудничества / Л.Н. Давыденко, А.И. Литвинюк // Беларусь и мировые экономические процессы : сб. научн. трудов. – Минск: БГПУ, 2010. – Вып. 7. – С. 50-64.

43. Давыденко Л.Н. Теоретико-методологические основы регулирования трансграничного сотрудничества / Л.Н. Давыденко, А.И. Литвинюк // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. Міжнародні відносини. – 2009. – № 4. – С. 6-12.

44. Дацків Р.М. Транскордонні економічні зв'язки Карпатського Єврорегіону та їх ефективність: : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.05.01 “Світове господарство і міжнародні відносини” / Р.М. Дацків. – К., 1999. – 19 с.

45. Демідова О.М. Механізм управління організаційним потенціалом суб'єктів реального сектору економіки : дис. канд. наук : 08.00.03 / О.М. Демідова. – Донецьк, 2008. – 222 с.

46. Демків Я.В. Проблеми та перспективи розвитку вітчизняних високотехнологічних виробництв у машинобудуванні / Я.В. Демків // Вісник національного університету «Львівська політехніка». – 2012. – № 725. – С. 64-70.

47. Демченко В.В. Сучасні форми економічної кооперації в транскордонному просторі / В.В. Демченко // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2009. – №3. – С. 28-34.

48. Державний класифікатор України «Класифікація організаційно-правових форм господарювання» ДК 002:2004 від 01.06.2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ST000948.html. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

49. Добре́ва Н.Ф. Основні напрями розвитку транскордонних кластерів в Україні / Н.Ф. Добре́ва // Ефективність державного управління: Зб. наук. праць. – Львів, 2013. – Вип. 34. – С. 246-253.

50. Добре́ва Н.Ф. Правове забезпечення транскордонного співробітництва в Україні: проблеми та шляхи вирішення / Н.Ф. Добре́ва // Теорія та практика державного управління: Зб. наук. праць. – Харків, 2012. – Вип. 2. – С. 428-434.

51. Добре́ва Н.Ф. Удосконалення системи державного управління транскордонним співробітництвом в Україні : дис. канд. наук. з держ. упр. : спец. 25.00.02 / Н.Ф. Добре́ва. – Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2013. – 188 с.

52. Додатковий протокол до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями : від 09.11.1995 №994_099 [Електронний ресурс] // Збірка договорів Ради Європи. – Оф. переклад, ратифікація від 28.07.2004р. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_099. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

53. Дубинська О.С. Визначення сутності інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства / О.С. Дубинська, С.В. Колесов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2014. – № 2, (1). – С. 73-77.

54. Ерохин В.Л. Совершенствование организационно-экономического механизма функционирования регионального предпринимательства при вступлении России в ВТО (На материалах Ставропольского края) : дис. канд. экон. наук : спец. 08.00.05 / В.Л. Ерохин. – Ставрополь, 2006. – 198 с.

55. Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями : від 21.05.1980, №995_106 [Електронний ресурс] // Збірка договорів Ради Європи. – Оф. переклад, станом на 16.11.2009р. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_106. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

56. Європейська хартія місцевого самоврядування : від 15.10.1985, №994_036 [Електронний ресурс] // Збірка договорів Ради Європи. – Оф. переклад, ратифікація від 15.06.1997р. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_036. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

57. Європейський інструмент сусідства та партнерства, Спільна операційна програма «Румунія-Україна-Республіка Молдова» 2007-2013 [Електронний ресурс] // Європейський інструмент сусідства та партнерства. – 2008. – 140 с. – Режим доступу : <http://ved.odessa.gov.ua/files/ved/documents/rom1.pdf>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

58. Єгорова О.О. Транскордонні індустріальні парки : зарубіжний досвід і перспективи створення в Україні / О.О. Єгорова // Вісник Дніпропетровського університету. Економіка: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8, (1), Т. 22. – С. 120-129.

59. Єрмакова О.А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні / О.А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2008. – № 4. – С. 141-146.

60. Жилінкова І.В. Транскордонне співробітництво суб'єктів місцевого самоврядування / І.В. Жилінкова // Державне будівництво та місцеве самоврядування: Зб. наук. праць. – Х. : Право, 2004. – Вип. 7. – С. 74-81.

61. Журба І.Є. Місце та роль інституційного та фінансового забезпечення транскордонного співробітництва в Україні / І.Є. Журба // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2010. – № 4, Т. 1. – С. 211-214.

62. Журба І.Є. Науково-методологічні засади трансформації економічних систем транскордонного співробітництва країн Центральної та Східної Європи / І.Є. Журба // Збірник наукових праць Хмельницького

інституту соціальних технологій Університету «Україна». – Хмельницьк, 2010. – Вип. 2. – С. 183-189.

63. Журба І.Є. Науково-теоретичні засади економіки транскордонного співробітництва / І.Є. Журба // Університетські наукові записки. – 2013. – № 2. – С. 102-112.

64. Журба І.Є. Транскордонне співробітництво країн Центральної та Східної Європи в умовах розширеного ЄС (питання теорії та практики) : [моногр.] / І.Є. Журба. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – 311 с.

65. Журба І.Є. Формування інноваційного простору Центральної і Східної Європи у системі транскордонного співробітництва / І.Є. Журба // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2013. – № 5, Т. 1. – С. 79-84.

66. Закон України “Про зовнішньоекономічну діяльність” від 16.04.1991 № 959-ХІІ [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 1991р., № 29, ст. 377, станом на 02.03.2015. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

67. Закон України “Про транскордонне співробітництво” від 24.06.2004 № 1861-IV [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 2004р., № 45, ст. 499, станом на 02.12.2012. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

68. Закон України “Про холдингові компанії в Україні” від 15.03.2006 № 3528-IV [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 2006р., № 34, ст. 291, станом на 08.04.2012. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3528-15>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

69. Зеленкіна К.І. Особливості транскордонного вектору розвитку кластерної взаємодії підприємства / К.І. Зеленкіна // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2011. – №4/3. – С. 222-227.

70. Зеленкіна К.І. Розвиток транскордонного співробітництва промислових підприємств на основі кластерного підходу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 “Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)” / К.І. Зеленкіна. – Луганськ, 2014. – 20 с.

71. Зеленкіна К.І. Розвиток потенціалу підприємства в умовах економіки знань : [моногр.] / К.І. Зеленкіна; [За заг. ред. А.Е. Воронкової та Ю.С. Погорелова]. – Луганськ : Ноулідж, 2012. – С. 198-210.

72. Іванов Д.В. Проблеми розвитку євро регіонів в Україні / Д.В. Іванов // Наукові праці. Державне управління. – Миколаїв: ЧДУ ім. П. Могили, 2012. – №196, (208).– С. 50-53.

73. Індустріальні парки в регіонах України [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Державного агентства з інвестицій та управління національними проектами України. – Режим доступу : <http://www.ukrproject.gov.ua/page/industrialni-parki-v-regionakh-ukraini>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

74. Індустріальні парки в Україні [Електронний ресурс] // Інформаційний вісник мережі регіональних центрів з інвестицій та розвитку «Енергія розвитку». – 2014. – №20. – 64 с. – Режим доступу: http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/visnik_cherven_2014.pdf. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

75. Інформаційне забезпечення транскордонного співробітництва України: практичні аспекти : [моногр.] / [Є.Б. Тихомирова, Н.П. Карпчук, Б.М. Юськів та ін.]; за заг. ред. А.М. Митко. – Луцьк: Вежа – друк, 2014. – 288 с.

76. Карпусь В.Є. Автоматизація багатокритеріального вибору оптимальних рішень / В.Є. Карпусь, О.В. Котляр, В.О. Іванов // Вісник СевНТУ. Машиноприладобудування та транспорт: зб. наук. праць. – 2012. – Вип. 128. – С. 103-108.

77. Кифяк В.Ф. Транскордонне співробітництво у контексті формування політики регіонального розвитку / В.Ф. Кифяк // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки: зб. наук. праць. – Чернівці, 2013. – Вип. 2. – С. 101-105.

78. Кіш Є.Б. Інноваційний потенціал транскордонного співробітництва регіонів України та Угорщини / Є.Б. Кіш // Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. Історичні науки: зб. наук. праць. – Миколаїв, 2013. – Вип. 3, (35). – С. 197-201.

79. Кіш Є.Б. Концепція логістичного кластеру українсько-угорського транскордонного регіону / Є.Б. Кіш // Перспективи транскордонного співробітництва. – Ньїредьгаза, 2008. – С. 17-21.

80. Кіш Є.Б. Політика Євросоюзу щодо транскордонного співробітництва з Україною після розширення ЄС / Є.Б. Кіш // Науковий вісник Ужгородського університету. Історія: зб. наук. праць. – Ужгород, 2008. – Вип. 20. – С. 168-172.

81. Кіш Є.Б. Проблеми транскордонного співробітництва України і Євросоюзу / Є.Б. Кіш // Політичний менеджмент. – 2006. – №5. – С. 131-144.

82. Кіш Є.Б. Транскордонне співробітництво [Моногр.] / Є.Б. Кіш. – Печ. : Діалог Кампус, 2009. – 492 с.

83. Кіщак І. Морський транскордонний кластер як організаційно-економічний інструмент розвитку суднобудування на Півдні України / І. Кіщак, С. Шевчук // Збірник наукових праць ЧДТУ. Економічні науки. – Черкаси, 2014. – Вип. 36, Ч. 1/2. – С. 30-35.

84. Клімович О.М. Фактори впливу на формування міжрегіонального співробітництва [Електронний ресурс] / О.М. Клімович // Ефективна економіка. – 2014. – №4. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3225>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

85. Коваль Л.В. Економічний потенціал підприємства: сутність та структура / Л.В. Коваль // Вісник національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – № 690. – Львів, 2010. – С. 59-65.

86. Конвенція ООН “Про міжнародні змішані перевезення вантажів” : від 24.05.1980 [Електронний ресурс] // Положення Верховної Ради України. – Оф. міжнар. документ станом на 06.09.2010. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_189. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

87. Кордон М.В. Європа регіонів [Електронний ресурс] / М. В. Кордон // Світові війни ХХ століття та історична пам’ять: зб. наук. праць. – Дніпропетровськ, 2013. – С. 252-256. – Режим доступу : <http://eprints.zu.edu.ua/10279>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

88. Король К.В. Економічний стан та проблеми розвитку галузі машинобудування в Україні / К.В. Король // Економічний вісник Донбасу. – 2014. – № 1. – С. 157-162.

89. Корольчук Л.В. Активізація транскордонного співробітництва регіонів : : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.05 “Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка” / Л.В. Корольчук. – Л., 2008. – 21 с.

90. Корольчук Л.В. Активізація транскордонного співробітництва регіонів : дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / Л.В. Корольчук. – Луцьк, 2008. – 203 с.

91. Корольчук Л.В. Оцінка інноваційного потенціалу транскордонного регіону як передумова ефективної міжрегіональної співпраці в сучасних умовах розвитку світової економіки / Л.В. Корольчук // Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету. Економічні науки. Економіка та менеджмент. – Луцьк, 2011. – Вип. 8, (30). – С. 141-148.

92. Коршунова Г.С. Механізм державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності: методологічний аспект : дис. на здобуття

наук. ступеня канд. екон. наук. спец. 08.00.01 “Економічна теорія та історія економічної думки” / Г.С. Коршунова. – Донецьк, 2009. – 233 с.

93. Кравченко Є.В. Інноваційний розвиток економіки: процеси та явища : [моногр.] / О.Є. Кузьмін, Є.В. Кравченко; [За ред. В.Я. Швеця, М.С. Пашкевич]. – Д.: НГУ, 2013. – 612 с.

94. Кравченко Є.В. Єврорегіон: сучасна методологія аналізу : Матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. [“Сучасні проблеми економічної теорії та практики господарювання в ринкових умовах”], (Одеса, 8 жовтня 2010р.) / Є.В. Кравченко. – Одеса: ОДЕУ, 2010. – С. 148-152.

95. Кравченко Є.В. Формування сучасних механізмів розвитку інноваційної сфери економіки : [моногр.] / Ю.Н. Сотніков, Є.В. Кравченко; [За наук. ред. І.Ю. Швець]. – Сімферополь : ДІАЙП, 2013. – 386 с.

96. Кравченко Є.В. Механізми та інструменти використання переваг транскордонного співробітництва у підвищенні конкурентоспроможності Одеського регіону / Ю.М. Сотніков, Є.В. Кравченко // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: зб. наук. праць. – Маріуполь, 2012. – Вип. 1/3, (2). – С. 84-88.

97. Кравченко Є.В. Нормативно-правове забезпечення транскордонного співробітництва промислових підприємств / О.Є. Кузьмін, Є.В. Кравченко // Бізнес-Інформ. – 2013. – №12. – С. 61-65.

98. Кравченко Є.В. Принципи транскордонного співробітництва підприємств / Є.В.Кравченко // Науковий вісник Одеського національного економічного університету: зб. наук. праць. – Одеса, 2013. – Вип. 2, (181). – С. 93-103.

99. Кравченко Є.В. Розвиток агробізнесу на транскордонних територіях за допомогою європейського інструменту сусідства та партнерства / Є.В. Кравченко // Науковий вісник Одеського національного економічного університету: зб. наук. праць. – Одеса, 2012. – Вип. 10, (162) – С. 19-25.

100. Кравченко Є.В. Транскордонне співробітництво: методика аналізу ефективності / Є.В. Кравченко // Науковий вісник Одеського державного економічного університету: зб. наук. праць. – Одеса, 2011. – Вип. 3, (128). – С. 41-48.

101. Кравченко Є.В. Функціонування українських підприємств в системі транскордонного співробітництва : Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. [“Економіка: реалії часу і перспективи”], (Одеський національний політехнічний університет, м. Одеса, 20-21 лютого 2014р.) / М.А. Заєць, Є.В. Кравченко. – Одеса, ОНПУ, 2014. – Т. 1. – С. 71-74.

102. Кузьменко О.В. Обґрунтування методичних підходів до оцінки ресурсного потенціалу підприємства / О.В. Кузьменко // Бюлетень міжнародного економічного форуму. – 2014. – №1, (7). – С. 280-286.

103. Кузьмін О.Є. Діагностика потенціалу підприємства / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – № 1. – С. 155-166.

104. Кузьмін О.Є. Оцінювання економічної ефективності досягнення стратегій машинобудівних підприємств / О.Є. Кузьмін, Н.Я. Петришин // Фінанси України. – 2008. – №9. – С. 103-110.

105. Кулько І.В. Ефективне використання виробничих потужностей машинобудівних підприємств в умовах перехідної економіки / І.В. Кулько // Європейський вектор економічного розвитку. – 2013. – №1, (14). – С. 105-110.

106. Куцаб-Бонк К. Механізми інституційного забезпечення розвитку українсько-польського транскордонного регіону : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / К. Куцаб-Бонк. – Л., 2006. – 17 с.

107. Куцалаба Н. Економіко-правові фактори розвитку транскордонних територій в Україні / Н. Куцалаба, С. Федішин // Вісник Львівського університету. Економіка: зб. наук. праць. – Львів, 2011. – Вип. 45. – С. 172-178.

108. Куцик В.І. Економічні основи обґрунтування зовнішньоекономічної діяльності підприємства / В.І. Куцик // Економічний форум. – 2012. – №3. – С. 1-4.

109. Кунцевич В.О. Поняття фінансового потенціалу розвитку підприємства та його оцінки / В.О. Кунцевич // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – №7, (37). – С. 123-130.

110. Кушніренко О.М. Державна підтримка розвитку транскордонного співробітництва : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня з держ. управління: спец. 25.00.02 “Механізми державного управління” / О.М. Кушніренко. – К., 2007. – 20 с.

111. Левчук Е. Приграничная торговля как фактор экономического развития современной Европы [Электронный ресурс] / Е. Левчук // Проблемы соврем. экономики. – 2009. – №4, (32). – С. 86-90. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/prigranichnaya-torgovlya-kak-faktor-ekonomicheskogo-razvitiya-sovremennoy-evropy>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

112. Литвин Н.Ю. Державне регулювання організаційно-фінансової підтримки зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання в Україні : дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук. : спец. 08.00.03 “Економіка та управління національним господарством” / Н.Ю. Литвин. – Київ, 2014. – 180 с.

113. Лукаш О.А. Методичні підходи до оцінки еколого-економічної ефективності транскордонного співробітництва / О.А. Лукаш // Механізм регулювання економіки. – 2008. – №3/1. – С. 181-185.

114. Любімова С.Ю. Сутність адміністративно-правових засад діяльності приватних підприємств / С.Ю. Любімова // Науковий вісник Чернівецького університету. Правознавство: зб. наук. праць. – Чернівці, 2012. – Вип. 636. – С. 88-93.

115. Макогон Ю.В. Формы и направления межрегионального трансграничного экономического сотрудничества / Ю.В. Макогон, В.И. Ляшенко. – [2-е изд. испр. и доп.]. – Донецк: Юго-Восток, 2003. – 510 с.

116. Малик Я.Й. Нормативно-правове забезпечення транскордонного співробітництва України / Я.Й. Малик, О.І. Береза // Ефективність державного управління: зб. наук. праць. – Львів, 2013. – Вип. 35. – С. 13-19.

117. Малюта Л. Індустріальні парки – інноваційний вектор розвитку промислового виробництва [Електронний ресурс] / Л. Малюта // Соціально-економічні проблеми і держава: зб. наук. праць. – Тернопіль, 2014. – Вип. 1 (10). – С. 264-276. – Режим доступу : <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2014/14mlyrpv.pdf>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

118. Мандельброт Б. Фракталы, случай и финансы / Б. Мандельброт; [Пер. с фр. В.В. Шуликовской]. – М.: Эдиториал УРСС, 2004. – 256 с.

119. Маргіта М.В. Людський фактор інноваційного розвитку прикордонних територій Закарпатської області / М.В. Маргіта // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – 2008. – № 623. – С. 150-154.

120. Маркович В.В. Критерії соціально-економічної ефективності транскордонного співробітництва / В.В. Маркович // Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету. Економічні науки: зб. наук. праць. – Чернівці, 2014. – Вип. 27. – С. 344-350.

121. Маслак О.І. Особливості формування економічного потенціалу підприємства в умовах циклічних коливань / О.І. Маслак, Л.А. Квятковська, О.О. Безручко // Актуальні проблеми економіки. – 2012. – №9. – С. 36-46.

122. Махновська Н.Д. Стратегічний альянс як передумова створення національних кластерів / [Н.Д. Махновська, Т.О. Журавльова, Ю.О. Жаданова, А.Д. Петрашевська] // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. – 2012. – №6. – С. 196-201.

123. Меліхов А.А. Оцінка результатів функціонування інтегрованих підприємств металургії за показниками конкурентоспроможності / А.А. Меліхов // Схід. – 2014. – №5, (131). – С. 25-31.

124. Мельник О.Г. Полікритеріальні системи діагностики діяльності машинобудівних підприємств на засадах бізнес-індикаторів : дис. д-ра екон. наук : 08.00.04 / О.Г. Мельник. – Львів, 2010. – 516 с.

125. Мельник О.Г. Система показників оцінювання діяльності підприємства : сутність, аналіз та умови застосування / О.Г. Мельник // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. – Львів, 2007. – №580. – С. 274-282.

126. Мельник Т.М. Потенціал підприємства : сутність, форми та види / Т.М. Мельник, О.В. Дейнека // Проблеми та перспективи розвитку банківської системи України: зб. наук. праць. – Суми, 2007. – №19. – С. 216-223.

127. Методичні вказівки до виконання практичних занять з дисципліни «Інноваційний менеджмент» (для студентів 6 курсу заочної форм навчання освітньо-кваліфікаційного рівня спеціаліст, спеціальності 7.03050401 «Економіка підприємства (за видами економічної діяльності)» / [Н.М. Богдан та ін.]. – Х. : ХНАМГ, 2012. – 20 с.

128. Митко А.М. Форми транскордонного співробітництва в практиці європейських держав : Матеріали I Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. [“Інформаційне забезпечення транскордонного співробітництва України”], (м. Луцьк, 14-15 травня 2013 р.) / А.М. Митко. – Т. 1. – Луцьк: Вежа-Друк, 2013. – С. 88-91.

129. Міжнародна конвенція РМС “Про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція)” : від 26.06.1999 [Електронний ресурс] // Положення Верховної Ради України. – Оф. міжнар. документ станом на 05.03.2011. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_643. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

130. Мікула Н.А. Єврорегіони: досвід та перспективи : [моногр.] / Н.А. Мікула. – Львів: ІРД НАН України, 2003. – 222 с.

131. Мікула Н.А. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво : [Моногр.] / Н.А. Мікула – Львів: ІРД НАН України, 2004. – 395 с.

132. Мікула Н. Розвиток нових форм транскордонного співробітництва / Н. Мікула, Є. Матвеєв // Економіст. – 2011. – №5. – С. 20-23.

133. Мікула Н.А. Стратегія формування та підтримки розвитку транскордонних кластерів / Н.А. Мікула // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних регіонів: Зб. наук. праць. – Львів, 2008. – Вип. 3, (71). – С. 129-141.

134. Мікула Н.А. Транскордонне співробітництво в умовах інтеграційних процесів України: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / Н.А. Мікула. – Л., 2005. – 40 с.

135. Міценко Н.Г. Методичні підходи до оцінювання фінансового потенціалу підприємства / Н.Г. Міценко, М.Р. Мудрий // Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України: зб. наук.-техн. пр. – Львів, 2012. – Вип. 22/7. – С. 213-219.

136. Модельний закон “Щодо прикордонного співробітництва” : від 31.10.2007 № 29-18 [Електронний ресурс] // Постановление межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ . – Оф. міжнар. документ станом на 31.10.2007. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_i31. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

137. Науменко С.В. Розвиток транскордонного співробітництва в системі забезпечення економічної безпеки України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 21.04.01 “Економічна безпека держави” / С.В. Науменко. – К., 2007. – 20 с.

138. Орловська Ю.В. Управлінська діяльність в підприємницькому кластері [Електронний ресурс] / Ю.В. Орловська, Т.Ю. Бойко // Ефективна економіка. – 2013. – № 5. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2541>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

139. Офіційний сайт Головного управління статистики в Одеській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://od.ukrstat.gov.ua>. – Назва з екрана.

140. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.ukrstat.gov.ua. – Назва з екрана.

141. Оцінка впливу Угоди про асоціацію. Звіт між Україною та ЄС на економіку України : [наук. Доповідь]; [Електронний ресурс] / [за ред. В.М. Гейця, Т.О. Осташко, Л.В. Шинкарук]. – К., 2014. – 102 с. – Режим доступу : http://f.ief.org.ua/N_dop_Ostashko14.pdf. – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

142. Павлов П.В. Приграничная торговля как особый режим осуществления внешнеторговой деятельности: правовое обеспечение и государственное регулирование / П.В. Павлов // Юристъ-Правоведъ. – 2009. – № 3. – С. 29-33.

143. Пастушенко М.А. Нові інноваційні форми регіонального розвитку / М.А. Пастушенко // Теорія та практика державного управління: Зб. наук. праць. – Х., 2011. – Вип. 3. – С. 332-338.

144. Пелещак І. Транскордонні кластери і транскордонні об'єднання як форми транскордонного співробітництва [Електронний ресурс] / І. Пелещак // Вісник Львів. ун-ту. Міжнародні відносини: Зб. наук. праць. – Львів, 2008. – Вип. 25. – С. 295-303. – Режим доступу : [Phttp://www.lnu.edu.ua/faculty/intrel/2008_25/41.pdf](http://www.lnu.edu.ua/faculty/intrel/2008_25/41.pdf). – Назва з екрана. – Доступно на 25.04.2015.

145. Перспективы развития предпринимательства и трансграничное сотрудничество: анализ взаимовлияния на примере западноукраинских областей / [Н. Исакова, О. Красовская, В. Грига, Ф. Велтер, Д. Смоллбоун] // Социология : теория, методы, маркетинг. – 2008. – №2. – С. 151-164.

146. Петришин Н.Я. Система стратегічних показників діяльності машинобудівних підприємств / Н.Я. Петришин // Регіон. економіка. – 2008. – №4. – С. 173-184.

147. Пила В.І. Деякі аспекти участі України в розвитку транскордонного співробітництва та діяльності єврорегіонів / І.В. Пила, О.С. Чмир // Регіональні перспективи. – 2002. – №2. – С. 28-32.

148. Пиц М.І. Використання Європейського досвіду транскордонного співробітництва у зовнішній політиці України / М.І. Пиц // Галицький економічний вісник. Світова економіка й міжнародні економічні відносини. – 2009. – №2. – С. 3-7.

149. Побірченко В.В. Роль транскордонного співробітництва у розвитку європейських промислово-інноваційних кластерів / В.В. Побірченко // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Экономика и управление. – 2014. – №1/27, (66). – С. 105-109.

150. Постанова “Про приєднання України до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями” : від 14.07.1993 №3384-ХІІ [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 1993р., №36, ст. 370, станом на 28.07.2004. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3384-12>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

151. Постанова “Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 роки” : від 01.12 2010 №1088 [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України. – Оф. вид.

станом на 25.07.2015. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1088-2010-п>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

152. Прищепя Н.П. Формування конкурентної стратегії високотехнологічного підприємства / Н.П. Прищепя, Ю.М. Прищепя // Економічний вісник Донбасу. – 2011. – № 3. – С. 127-131.

153. Проблеми поглиблення прикордонних українсько-білоруських зв'язків [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень. – Режим доступу : http://old.niss.gov.ua/Monitor/Monitor_34/03.htm. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

154. Проблеми розвитку транскордонного співробітництва України в умовах розширеного ЄС : [Моногр.] / [За ред. Н. Мікули, В. Борщевського, Т. Васильціва. – Львів: Ліга Прес, 2009. – 436 с.

155. Програма транскордонного співробітництва «Чорне море» 2007-2013 рр. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Одеської обласної ради. – Режим доступу : http://oblrada.odessa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2118%3A---l-r-2007-2013-&catid=111&Itemid=277&lang=ru. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

156. Програма «Молдова-Україна» 2014-2020 : від 6.10.2014 [Електронний ресурс] // Програми територіального співробітництва країн Східного партнерства. – Оф. вид. – Київ. – 22 с. – Режим доступу : http://www.eaprc.eu/struct_file.php?id_pr=74. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

157. Проект “Про схвалення Концепції Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів” : від 17.09.2009 №46 [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України. – Оф. вид. станом на 20.10.2010. Режим доступу : <http://www.uapravo.net/akty/postanowy-osnovni/akt5dtry4c.htm>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

158. Прокопишин Л.М. Методичні підходи до оцінки потенціалу управління машинобудівними підприємствами (на прикладі ВАТ

«Пресмаш») / Л.М. Прокопишин // Вісн. Нац. ун-ту «Львів. Політехніка». – 2008. – №611. – С. 170-175.

159. Протокол №2 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, який стосується міжтериторіального співробітництва : від 05.05.1998 №2 [Електронний ресурс] // Рада Європи. – Оф. вид. станом на 28.07.2004. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_520. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

160. Протокол №3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями стосовно об'єднань євро регіонального співробітництва : від 16.11.2009 №3 [Електронний ресурс] // Рада Європи. – Оф. вид. станом на 28.07.2004. – Оф. вид. станом на 16.05.2012. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_947. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

161. Пункти пропуску через державний кордон України в межах Одеської області [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Одеського обласного управління лісового та мисливського господарства. – Режим доступу : <http://ulmg.odessa.gov.ua/Main.aspx?sect=Page&IDPage=24509&id=462>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

162. Пшик-Ковальська О.О. Процес планування зовнішньоекономічної діяльності підприємства / О.О. Пшик-Ковальська // Вісн. Нац. ун-ту «Львів. політехніка». – 2012. – № 727. – С. 468-472.

163. Рекомендації щодо впровадження нових форм транскордонного співробітництва / [за ред. Н.А. Мікули]. – Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України, 2010. – 150 с.

164. Розвиток транскордонного співробітництва з новими державами-членами ЄС : [метод. рек.] / [В.М. Кривцова, О.М. Овчар, О.А. Остапенко та ін.]. – К. : НАДУ, 2009. – 40 с.

165. Саха Д. Сектор машинобудування в Україні : стратегічні альтернативи і короткострокові заходи з огляду на припинення торгівлі з Росією [Електронний ресурс] / Д. Саха, Д. Рікардо, Д. Науменко // Німецька консультативна група. Серія консультативних робіт. – Берлін; Київ, 2014. – 17 с. – Режим доступу : http://www.ier.com.ua/files//publications/Policy_papers/German_advisory_group/PP_02_2014_ukr_f.pdf. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

166. Селезньова К.В. Обґрунтування факторів впливу на розвиток експортного потенціалу машинобудівного підприємства / К.В. Селезньова // Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Технічний прогрес та ефективність виробництва. – 2013. – № 45. – С. 102-115.

167. Сергієвич Н.Ф. Ресурсний потенціал трансграничного співробітництва Калининградской и Гродненской областей / Н.Ф. Сергієвич // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Экономические и юридические науки: Зб. наук. праць. – Калининград, 2012. – Вып. 3. – С. 130-134.

168. Скороходов І.С. Проблеми розвитку підприємництва в транскордонному об'єднанні «Єврорегіон «Буг» / І.С. Скороходов, Н.М. Огребчук // Управління розвитком. – 2011. – №4, (101). – С. 27-28.

169. Слонимский А.А. Потенциал трансграничного предпринимательства / А.А. Слонимский // Наука и инновации. – 2012. – №7. – С. 34-37.

170. Смолич Д.В. Перспективні інструменти нарощення конкурентоспроможності прикордонних регіонів в умовах транскордонного співробітництва / Д.В. Смолич // Вісник соціально-економічних досліджень: Зб. наук. праць. – Одеса, 2014. – Вип. 1. – С. 163-170.

171. Сотніков Ю.М. Підвищення конкурентоспроможності АПК Одеського регіону: кластерний підхід / Ю.М. Сотніков, Є.В. Кравченко // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності : Зб. наук. праць. – Маріуполь, 2011. – Т. 2. – С. 270-275.

172. Студенніков І. Транскордонне співробітництво та його місце в регіональному розвитку / І. Студенніков // Регіональна політика в країнах Європи: Уроки для України. – 2000. – №2. – С. 138-170.

173. Тарабан К.С. Виробничий потенціал як фактор підвищення конкурентоздатності логістичної системи машинобудівного підприємства / К.С. Тарабан // Вісник Приазовського державного технічного університету. Економічні науки : зб. наук. праць. – Маріуполь, 2014. – Вип. 28. – С. 190-194.

174. Тельнова Г.В. Місце холдингових компаній у машинобудуванні України [Електронний ресурс] / Г.В. Тельнова // Ефективна економіка. – 2011. – №11. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1357>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

175. Терещенко Т.В. Методичні підходи до оцінки результатів транскордонного співробітництва прикордонних регіонів України / Т.В. Терещенко // Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. – 2006. – № 6. – С. 406-409.

176. Терещенко Т.В. Науково-методичні основи забезпечення розвитку транскордонного співробітництва: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / Т.В. Терещенко. – К., 2005. – 20 с.

177. Тимечко І.Р. Організаційно-економічне забезпечення розвитку прикордонної торгівлі : Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.00.05 “Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка” / І.Р. Тимечко. – Львів, 2010. – 20 с.

178. Трансграничное украино-российское сотрудничество : формы, направления, перспективы / [Б.И. Адамов, И.А. Бердников, Т.Ф. Бережная и др.]. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 418 с.

179. Троц І.В. Сучасний стан діяльності та перспективи розвитку підприємств машинобудування України [Електронний ресурс] / І.В. Троц //

Економічні науки. Економіка та менеджмент: зб. наук. праць. – 2012. – Вип. 9, (2). – С. 523-529.

180. Україна сьогодні [Електронний ресурс] // Каталог провідних підприємств України. – Режим доступу : <http://www.rada.com.ua>. – Назва з екрана.

181. Україна та Словаччина напередодні введення візового режиму: двосторонні відносини та прикордонне співробітництво : Матеріали міжнар. наук. конф., (Ужгород, 31.05-01.06.2000) / [ред.: В. Андрійко]. – Ужгород : Вид-во В.Падяка, 2000. – 172 с.

182. Українська Л.О. Форми коопераційного співробітництва підприємств у міжнародних економічних відносинах / Л.О. Українська, В.М. Соболев // Економіка розвитку. – 2011. – № 3, (59). – С. 5-10.

183. Українсько-словацькі відносини в контексті зміни політичного ландшафту. Підсумки року. Аналітична записка [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/388>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

184. Урбан О.А. Правничо-економічні аспекти розвитку транскордонного співробітництва на Волині : Матеріали Міжнар. конф. [“Волинь –транскордонний регіон: історія та перспективи”], (Луцьк, 25 березня 2009) / О.А. Урбан. – Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2009. – С. 72-74.

185. Урбан О.А. Теоретичні засади розвитку транскордонного співробітництва в Україні / О.А. Урбан // Збірник наукових праць Луцького державного технічного університету. Економічна теорія та економічна історія. – Луцьк, 2005. – Вип. 6. – С. 111-117.

186. Урбан О.А. Транскордонне співробітництво України як форма розвитку європейської економічної інтеграції : Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / О.А. Урбан. – Львів, 2004. – 20 с.

187. Урбан О.А. Транскордонне співробітництво як чинник прискорення європейської інтеграції / О.А. Урбан // Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії: Зб. наук. праць. – Запоріжжя, 2006. – Вип. 25.– С. 55-61.

188. Федан Р. Стратегічні фактори активізації транскордонного співробітництва регіонів Польщі та України : Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : спец. 08.10.01 “Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка” / Р. Федан. – Л., 2003. – 38 с.

189. Фещур Р.В. Оцінювання і управління потенціалом машинобудівних підприємств / Р.В. Фещур, О.Б. Бортновська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні : етапи становлення і проблеми розвитку. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львів. Політехніка», 2007. – № 606. – С. 113-118.

190. Фреяк А.В. Вплив транскордонного співробітництва на розвиток транзитної спеціалізації регіонів (на прикладі західного регіону України) / А.В. Фреяк // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Экономика и управление. – 2012. – №1, (64), Т. 25. – С. 194-204.

191. Хартія “Економічних прав та обов'язків держав” : від 12.12.1974 [Електронний ресурс] // Міжнародний документ ООН. – Оф. док. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi? nreg=995_077. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

192. Хомяков В.І. Інноваційна складова потенціалу машинобудівного підприємства [Електронний ресурс] / В.І. Хомяков, О.В. Федоренко // Формування ринкової економіки. Економіка підприємства : теорія і практика: зб. наук. праць. – К, 2010. – Спец. Вип. Ч. 2. – С. 361-369.

193. Цюпа І.З. Чинники активізації транскордонного співробітництва України з сусідніми державами / І.З. Цюпа // Культура народів Причорномор'я. – 2011. – №212. – С. 77-80.

194. Ченгар О.В. Аналіз методів, моделей, алгоритмів оперативного планування роботи виробничої ділянки / О.В. Ченгар, Ю.О. Скобцов, О.І.Секірін // Наукові праці Донецького національного технічного університету. Обчислювальна техніка та автоматизація: зб. наук. праць. – Донецьк, 2010. – Вип. 169, (18). – С. 133-140.

195. Черномаз П.О. Міжрегіональне транскордонне співробітництво в Європі: від єврорегіонів до об'єднань єврорегіонального співробітництва : Матеріали наук.-практ.ї конф. з міжнар. участю [“Регіон – 2011: стратегія оптимального розвитку”], (м. Харків, 10-11 листопада 2011 р.) / О.П. Черномаз. – Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2011. – С. 55-58.

196. Черномазюк А. Сучасні тенденції розвитку вітчизняного машинобудування та його ресурсні детермінанти [Електронний ресурс] / А. Черномазюк, В. Стадник // Вісник Запорізького національного університету. Економічні науки. – 2010. – №2, (6). – С. 91-99. – Режим доступу : http://web.znu.edu.ua/herald/issues/2010/Vest_Ek6-2-2010-PDF/091-99.pdf. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

197. Чинники конвергенції регіонів у транскордонному просторі України та ЄС. Аналітична записка [Електронний ресурс] : Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1310>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

198. Чуліпа І.Д. Моніторинг економічних показників діяльності підприємства : Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец 08.00.04 “ Економіка та управління підприємствами. (За видами економічної діяльності)” / І.Д. Чуліпа. – Л., 2009. – 24 с.

199. Шамраєва В.М. Роль і місце транскордонного співробітництва в політиці регіонального розвитку в умовах євроінтеграційних процесів України [Електронний ресурс] / В.М. Шамраєва, С.С. Андреев // Державне будівництво. – 2010. – № 1. – С. 1-10. – Режим доступу :

<http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2010-1/doc/5/05.pdf>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

200. Шибанова-Роечко Е.А. Теория экономических циклов: есть ли основа для ренессанса? [Электронный ресурс] : Материали І Междунар. научн.-практ. конф. [«Новые подходы в антикризисном управлении»] / Е.А. Шибанова-Роечко, А.Е. Ляпина. – 2011. – С. 1-8. – Режим доступа : <http://econf.rae.ru/article/5910>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

201. Шилік Л.В. Методика оцінки транскордонного співробітництва регіонів на локальному рівні: Матеріали міжнарод. конф. [“Регіональна політика і транскордонне співробітництво в євроінтеграційній стратегії України”], (м. Ужгород, 24-25 травня 2007 р.) / Л.В. Шилік. – Ужгород: Ліра, 2007. – С. 302-306.

202. Шилік Л.В. Оцінка реалізації транскордонного співробітництва регіонів на регіональному рівні / Л. В. Шилік // Економічні науки. Регіональна економіка: Зб. наук. праць. – Луцьк: Луцький державний технічний університет, 2007. – Вип. 4/2, (13). – С. 134-146.

203. Шилік Л.В. Транскордонне співробітництво регіонів в контексті процесів європейської інтеграції / Л.В. Шилік // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект : Сб. научн. трудов. – Донецк: ДонНУ, 2007. – Вип. 1, Ч. I. – С. 338-348.

204. Шилік Л.В. Фактори впливу на ефективність діяльності транскордонного регіону / Л.В. Шилік // Економічні науки. Економіка та менеджмент: Зб. наук. праць. – Луцьк: Луцький державний технічний університет, 2007. – Вип. 4, (14). – С. 316-324.

205. Школа І.М. Методичні підходи до оцінки транскордонного співробітництва [Електронний ресурс] / І.М. Школа, Б.М. Короб // Збірник наукових праць. Економічні науки. – 2010. – №6. – С. 1-7. – Режим доступа : http://zbirnik.bukuniver.edu.ua/issue_articles/17_1.pdf. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

206. Щебликіна І.О. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств як невід’ємна частина виробничо-господарських відносин [Електронний ресурс] : Матеріалі міжнар. наук.-практ. конф. [“Наука и технологии: шаг в будущее – 2013. Экономические науки”], / І.О. Щебликіна, І.М. Бочаров. – Praha: Publishing house Education and Science s.r.o., 2013. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/7_NITSB_2013/Economics/10_128378.doc.htm. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

207. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області. Аналітична записка [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/987>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

208. Adamczuk F. Transborder cooperation in Europe based on the example of Poland and Germany / F. Adamczuk, J. Rymarczyk // Eastward Enlargement of the European Union. Economic Aspects. – Frankfurt am Main: Peter Lang, 2003. – pp. 147-57.

209. Arieli T. Policy Entrepreneurs and Post-conflict Cross-Border Cooperation: A Conceptual Framework and the Israeli-Jordanian Case / T. Arieli, N. Cohen // Policy Sciences. – 2013. – Vol. 46, iss. 3. – pp. 237-256.

210. Compelling the internal market. White paper from the Commission to the European Council. – Milan: [б. в.], 1985. – 57 p.

211. Dimitrov M. Cross-Border Cooperation in South-eastern Europe. The enterprises’ Point of View / M. Dimitrov, G. Petrakos, S. Totev, M. Tsiapa // Eastern European Economics. – 2003. – №41, (6). – pp. 5-25.

212. Farek J. Vyzvy globalizace, euroregionalni prihranicni spoluprace a zahranicni investovani / J. Farek // Politicka Ekonomie. – 2006. – Vol 54, iss. 6. – pp. 834-850.

213. Hisrich R.D. International entrepreneurship : starting, developing, and managing a global venture / R.D. Hisrich. – Los Angeles: SAGE, 2010. – 623 p.

214. Jaschitz M. Key factors for successful territorial cohesion : cross-border cooperation – How can some EU instruments create a new geography? / M. Jaschitz // European Journal of Geography, EUROGEO. – 2013. – Vol. 4, iss. 4. – pp. 8-19.

215. Knippschild R. Cross-Border Spatial Planning: Understanding, Designing and Managing Cooperation Processes in the German-Polish-Czech Borderland / R. Knippschild // European Planning Studies. – 2011. – Vol. 19, Iss. 4. – pp. 629-645.

216. Krätke, S. Cross-border co-operation and regional development in the German-Polish border area / S. Krätke // Globalization, regionalization and crossborder regions. – New York: Palgrave, 2002. – 125-150.

217. Kravchenko I. Cluster as a new form of the international competitiveness increase of enterprises within cross-border cooperation : Sborník z mezinárodní ekonomické konference [“Koncurenceschopnost ekonomiky – problémy a factory jejího zvyšování”], (Praha, 21 listopadu 2014) / I. Kravchenko, P. Pirožek. – Praha: VŠMIEP, 2014. – pp. 137-146.

218. Kravchenko I. Cross-border cooperation of enterprises: essence and significance / O. Kuzmin, I. Kravchenko // Econtechmod. – 2014. – №3/2. – pp. 35-40. (*Poland*).

219. Kravchenko I. Cross-border cooperation development of Ukraine: forms and instruments of competitiveness increase / Y. Sotnikov, I. Kravchenko // Economics and management. – 2013. – №18, (1). – pp. 95-101. (*Lithuania*).

220. Kravchenko I. Development of the cross-border cooperation of enterprises on the basis of the cluster approach / Y. Kozak, I. Kravchenko // Studii economice: Revistă științifică. – 2014. – №8/2. – pp. 58-65. (*Romania*).

221. Kravchenko I. Key aspects of the cross-border cooperation of enterprises : Proceedings of the 5th Scientific Conference for PhD students and Young Researches (University of Economics, Prague, 5 December 2014) / I. Kravchenko. – Prague: University of Economics, 2014. – pp. 60-69.

222. Kravchenko I. Models of the enterprises' participation in the cross-border cooperation : Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. [“Актуальні проблеми розвитку економіки в контексті глобальних викликів”], (Одеса, 19-20 вересня 2013р.) / I. Kravchenko, J. Szoltysek. – Одеса: «Атлант», 2013. – С. 150-152.

223. Kravchenko I.V. Modern participating models of Ukrainian enterprises within the crossborder cooperation system / N.A. Zaes, I.V. Kravchenko // Економіка: реалії часу. – 2013. – №5. – С. 154-158.

224. Kravchenko I. The phenomena of modern economic relations: cross-border cooperation of enterprises [“Dezvoltarea economico-socială durabilă a euroregiunilor și a zonelor transfrontaliere”], (Romania, Iași, Institutului de Cercetări Economice și Sociale “Gh.Zane”, 2014) / I. Kravchenko, A. Kozak. – Iași: Tehnopress, 2014. – №19. – pp. 171-176.

225. Kravchenko Y. Cross-border cooperation development: Ukraine's point of view / Y. Kravchenko // Socio-economic research bulletin: Collection of scientific works. – Odessa, 2012. – Iss. 3/1, (46). – pp. 97-100.

226. Kravchenko Y.V. Legal framework of cross-border cooperation of enterprises : Матеріали II Міжнар. Інтернет-конф. [“Актуальні проблеми теорії та практики менеджменту”], (Одеський національний політехнічний університет, м. Одеса, 23 травня 2013р.) / Y.V.Kravchenko. – Одеса, ОНПУ, 2013. – С. 42-43.

227. Kravchenko Y.V. The agribusiness development in the cross-border cooperation system by means of European neighborhood and partnership instrument : International Scientific-Practical Conference [“Globalization, Contemporary Problems of International Business and Development Trends”], (Georgia, Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, April 6-7, 2012) / Y.V.Kravchenko. – Tbilisi: Publishing House “UNIVERSAL”, 2012. – pp. 36-40.

228. Medeiros E. Barrier effect and cross-border cooperation. The Sweden-Norway interreg-A territorial effects / E. Medeiros // *Finisterra*. – 2014. – №49, (97). – pp. 89-102.

229. Oviatt B.M. The internationalization of Entrepreneurship / B.M Oviatt, P.P. McDougal // *J. Int. Bus. Stud.* – 2005. – №36, (1). – pp. 2-8.

230. Parlińska A. Comprehensive overview of the polish-ukrainian cross-border cooperation / A. Parlińska, O. Zamora // *Acta Scientiarum Polonorum. Oeconomia*. – 2013. – Vol. 12, Issue 4. – pp. 93-106.

231. Porter M.E. Clusters and the New Economics or Competition / M.E. Porter // *Harvard Business Review*. – 1998. – №11-12. – pp. 77-90.

232. Regulation (EC) of the European Parliament and of the Council [Электронный ресурс] // European grouping of territorial cooperation (EGTC). – 2006. – №1082. – Режим доступа : [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/gect/ce_1082\(2006\)_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2007/gect/ce_1082(2006)_en.pdf). – Назва з екрана. – Доступно на 24.03.2015.

233. Smallbone D. Cross border entrepreneurship and economic development in border regions / D. Smallbone, F. Welter // *Entrepreneurship & Regional Development*. – 2009. – Vol. 21, Iss. 3. – pp. 325-328.

234. Smallbone D. Enterprise cross border cooperation as a form of international entrepreneurship : RENT XXIII Conference [“Entrepreneurial Growth of the Firm”], (Hungary, Budapest, 19-20 Nov. 2009.) / D. Smallbone, F. Welter, M. Xheneti. – Budapest, 2009. – 20 p.

235. Smallbone D. Public policy and cross border entrepreneurship in EU border regions: an enabling or constraining influence? : 31st Institute for Small Business and Entrepreneurship (ISBE) Conference [“International Entrepreneurship - promoting excellence in education, research and practice”], (Belfast, U.K., 5-7 Nov. 2008) / D. Smallbone, M. Xheneti. – Belfast, 2008. – 235 p.

236. Tschudi H.M. An important factor of democratic stability in Europe / H.M. Tschudi // Promoting transfrontier cooperation. – Strasbourg, 2002. – pp. 17-26.

237. Welter F. Cross-border entrepreneurship in a transition context: conceptual and empirical perspectives : 15th Nordic Conference on Small Business Research [“Challenges for Entrepreneurship and Small Business Development in the Context of European Enlargement”], (Tallinn, Estonia, 21-23 May 2008) / F. Welter, D. Smallbone. – Tallinn, 2008. – 15 p.

238. Welter F. Entrepreneurship across borders: the nature and role of trust : 31st Institute for Small Business and Entrepreneurship (ISBE) Conference [“International Entrepreneurship – promoting excellence in education, research and practice”], (Belfast, U.K., 5-7 Nov. 2008) / F. Welter, D. Smallbone, A. Nadezhda. – Belfast, 2008. – 13 p.

239. Welter F. Entrepreneurship in a cross-border context: the example of transition countries : 53rd International Council for Small Business (ICSB) World Conference 2008 [“Advancing Small Business and Entrepreneurship: From Research to Results”], (Halifax, Nova Scotia, Canada, 22-25 Jun. 2008) / F. Welter, D. Smallbone. – Halifax, 2008. – 28 p.

240. Xheneti M. The EU enlargement effects on informal entrepreneurial cross-border activities: a typology of border regions : RENT XXIV [“Research in entrepreneurship and small business”], (Maastricht, Holland, 17-20 Nov. 2010) / M. Xheneti, D. Smallbone, F. Welter. – Maastricht, 2010. – 21 p.

ДОДАТКИ

Додаток А

Оцінювання ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва

в господарську діяльність машинобудівного підприємства за зведеним інтегральним показником

Таблиця А.1 – Логічна матриця оцінювання ступеня інтегрованості транскордонного співробітництва в господарську діяльність підприємства

Роки / Шкала	Місце транскордонного співробітництва в функціонуванні підприємства (в) та активність використання його потенціалу								
	Низька ступінь інтегрованості ($0,005 \leq I_{ПТКС} < 0,024$)			Середня ступінь інтегрованості ($0,025 \leq I_{ПТКС} < 0,49$)			ТКС як невід’ємна інтегрована частина діяльності підприємства ($0,5 \leq I_{ПТКС} < 0,95$ (≈ 1))		
	0,005 - 0,009	0,01 – 0,014	0,015 – 0,024	0,025 – 0,09	0,1 – 0,24	0,25 – 0,49	0,5 – 0,66	0,67 – 0,83	0,84 - 1
	Низька активність з епізодичними операціями транскордонного характеру	Низька активність з постійними операціями транскордонного характеру	Низька активність з наявним потенціалом подальшого розвитку транскордонного співробітництва	Активність використання потенціалу на рівні нижче середнього з постійними операціями ТКС	Середня активність використання транскордонного потенціалу з постійними операціями ТКС	Активність використання транскордонного потенціалу на рівні вище середнього з значним потенціалом розвитку ТКС	Активність використання транскордонного потенціалу на рівні нижче високого з постійними операціями ТКС	Висока активність використання транскордонного потенціалу з постійними операціями ТКС	Повне використання потенціалу транскордонного співробітництва
n									
n+1									
n+2									
n+...									
СРЗНАЧ									

Примітка: авторська розробка; ТКС – транскордонне співробітництво.

Додаток Б

Дані опробування інтегрального методу оцінювання потенціалу

Таблиця Б.1 – Показники аналізу потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «ОЗПК» за 2006-2014 рр.

	<i>Д_О ТКС</i>	<i>ПВ_{ЧР} ТКС</i>	<i>ПП ТКС</i>	<i>Д_{ОФ} ТКС</i>	<i>Д_{ОбФ} ТКС</i>	<i>Д_{ВТ} ТКС</i>	<i>Д_{ПР} ТКС</i>	<i>Д_Е ТКС</i>	<i>Д_І ТКС</i>	<i>К_Т</i>	<i>І_П ТКС</i>
2006	0,0041	0,0129	0,0061	0,0044	0,0084	0,0052	0,0019	0,0107	0,1500	0,0716	0,0275
2007	0,0164	0,0038	0,0214	0,0138	0,0330	0,0228	0,0071	0,0331	0,1000	0,3306	0,0582
2008	0,0157	0,0046	0,0198	0,0109	0,0274	0,0257	0,0102	0,0334	0,1700	0,1967	0,0514
2009	0,0155	0,0037	0,0283	0,0129	0,0349	0,0394	0,0119	0,0459	0,2000	0,2293	0,0622
2010	0,0112	0,0055	0,0229	0,0085	0,0296	0,0354	0,0106	0,0327	0,1600	0,2047	0,0521
2011	0,0029	0,0218	0,0064	0,0020	0,0069	0,0081	0,0033	0,0125	0,0900	0,1384	0,0292
2012	0,0034	0,0229	0,0064	0,0018	0,0061	0,0054	0,0037	0,0143	0,1000	0,1433	0,0307
2013	0,0056	0,0179	0,0089	0,0023	0,0069	0,0091	0,0040	0,0139	0,1300	0,1068	0,0305
2014	0,0110	0,0147	0,0116	0,0060	0,0121	0,0110	0,0059	0,0266	0,2300	0,1158	0,0445

Примітка: авторські розрахунки.

Таблиця Б.2 – Показники аналізу потенціалу транскордонного співробітництва ПАТ «Одескабель» за 2006-2014 рр.

	<i>Д_О ТКС</i>	<i>ПВ_{ЧР} ТКС</i>	<i>ПП ТКС</i>	<i>Д_{ОФ} ТКС</i>	<i>Д_{ОбФ} ТКС</i>	<i>Д_{ВТ} ТКС</i>	<i>Д_{ПР} ТКС</i>	<i>Д_Е ТКС</i>	<i>Д_І ТКС</i>	<i>К_Т</i>	<i>І_П ТКС</i>
2006	0,0828	0,0091	0,4221	0,2160	0,1113	0,1717	0,2829	0,3339	0,4100	0,3445	0,2384
2007	0,0668	0,0114	0,1604	0,1520	0,0947	0,1278	0,2163	0,3754	0,3300	0,6677	0,2203
2008	0,1129	0,0088	0,2983	0,3252	0,1493	0,2226	0,4329	0,3875	0,4700	0,3544	0,2762
2009	0,0154	0,0435	0,0497	0,0600	0,0204	0,0352	0,0898	0,0844	0,5000	0,1687	0,1067
2010	0,0503	0,0161	0,1431	0,1520	0,0653	0,1185	0,2663	0,2235	0,5600	0,3990	0,1994
2011	0,0680	0,0175	0,1327	0,1548	0,0910	0,1609	0,3235	0,3966	0,5300	0,2783	0,2153
2012	0,0870	0,0120	0,2264	0,2953	0,1170	0,1784	0,6043	0,3250	0,5900	0,0808	0,2516
2013	0,0672	0,0175	0,2068	0,3078	0,0921	0,1425	0,5393	0,4568	0,4500	0,5451	0,2825
2014	0,1005	0,0093	0,2516	0,3382	0,1203	0,1005	0,6664	0,4832	0,5500	0,4086	0,3029

Примітка: авторські розрахунки.

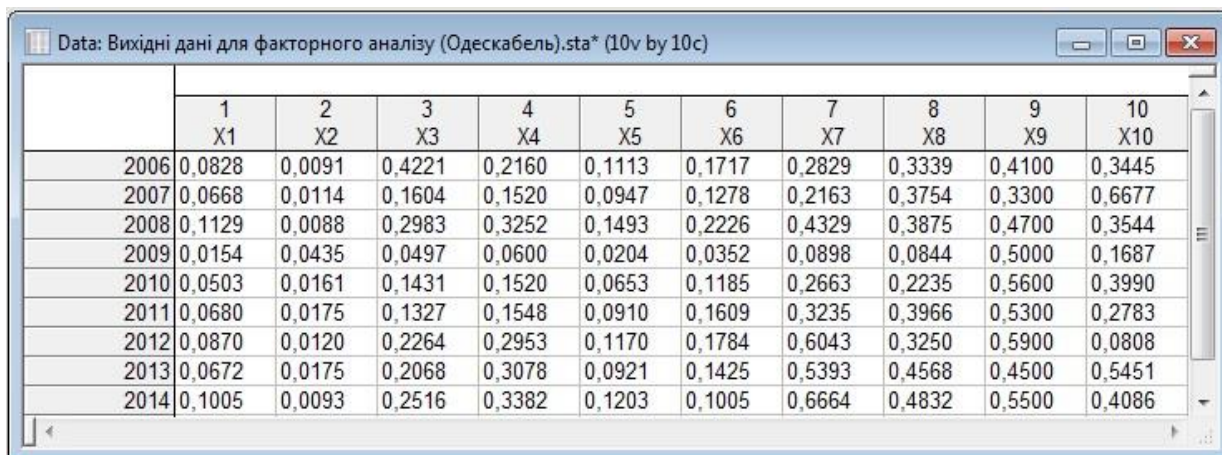
Таблиця Б.3 – Показники аналізу потенціалу транскордонного співробітництва ПрАТ «ВО «Стальканат-Сілур» за 2006-2014 рр.

	<i>Д_ОТКС</i>	<i>ПВ_{ЧР}ТКС</i>	<i>ПП_{ТКС}</i>	<i>Д_{ОФ}ТКС</i>	<i>Д_{ОбФ}ТКС</i>	<i>Д_{ВГ}ТКС</i>	<i>Д_{ПР}ТКС</i>	<i>Д_ЕТКС</i>	<i>Д_ІТКС</i>	<i>К_Т</i>	<i>І_ПТКС</i>
2006	0,0151	0,0353	0,0348	0,0823	0,0218	0,0226	0,0169	0,0383	0,3500	0,1094	0,0726
2007	0,0395	0,0141	0,0906	0,2140	0,0541	0,0652	0,0433	0,0786	0,6000	0,1310	0,1330
2008	0,0453	0,0134	0,1493	0,2052	0,0578	0,0759	0,0715	0,0561	0,5700	0,0984	0,1343
2009	0,0175	0,0382	0,0841	0,0961	0,0233	0,0317	0,0420	0,0280	0,4200	0,0666	0,0847
2010	0,0310	0,0233	0,1579	0,1903	0,0392	0,0512	0,1009	0,0419	0,3300	0,1270	0,1093
2011	0,0195	0,0466	0,0543	0,1385	0,0253	0,0393	0,1026	0,0780	0,3400	0,2295	0,1074
2012	0,0115	0,0805	0,0192	0,0663	0,0156	0,0199	0,1039	0,0662	0,3200	0,2068	0,0910
2013	0,0124	0,0277	0,0326	0,0873	0,0172	0,0197	0,0551	0,0382	0,1500	0,2545	0,0695
2014	0,0098	0,0441	0,0229	0,0418	0,0122	0,0098	0,0425	0,0222	0,3400	0,0653	0,0611

Примітка: авторські розрахунки.

Додаток В

Вихідні дані для проведення факторного аналізу в Розділі 2



	1 X1	2 X2	3 X3	4 X4	5 X5	6 X6	7 X7	8 X8	9 X9	10 X10
2006	0,0828	0,0091	0,4221	0,2160	0,1113	0,1717	0,2829	0,3339	0,4100	0,3445
2007	0,0668	0,0114	0,1604	0,1520	0,0947	0,1278	0,2163	0,3754	0,3300	0,6677
2008	0,1129	0,0088	0,2983	0,3252	0,1493	0,2226	0,4329	0,3875	0,4700	0,3544
2009	0,0154	0,0435	0,0497	0,0600	0,0204	0,0352	0,0898	0,0844	0,5000	0,1687
2010	0,0503	0,0161	0,1431	0,1520	0,0653	0,1185	0,2663	0,2235	0,5600	0,3990
2011	0,0680	0,0175	0,1327	0,1548	0,0910	0,1609	0,3235	0,3966	0,5300	0,2783
2012	0,0870	0,0120	0,2264	0,2953	0,1170	0,1784	0,6043	0,3250	0,5900	0,0808
2013	0,0672	0,0175	0,2068	0,3078	0,0921	0,1425	0,5393	0,4568	0,4500	0,5451
2014	0,1005	0,0093	0,2516	0,3382	0,1203	0,1005	0,6664	0,4832	0,5500	0,4086

Рисунок В.1 – Дані для факторного аналізу (Розділ 2)

Додаток Д

Кореляційні зв'язки між змінними в факторному аналізі

Змінні	Кореляції (Факторний аналіз (Одескабель)) Порядкове видалення ПД N=9									
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10
X1	1,00	-0,87	0,74	0,86	0,99	0,78	0,72	0,77	0,02	0,11
X2	-0,87	1,00	-0,72	-0,69	-0,89	-0,75	-0,57	-0,77	0,13	-0,36
X3	0,74	-0,72	1,00	0,62	0,75	0,65	0,39	0,48	-0,22	0,08
X4	0,86	-0,69	0,62	1,00	0,84	0,59	0,92	0,76	0,17	0,09
X5	0,99	-0,89	0,75	0,84	1,00	0,84	0,68	0,77	-0,06	0,14
X6	0,78	-0,75	0,65	0,59	0,84	1,00	0,40	0,53	-0,07	0,01
X7	0,72	-0,57	0,39	0,92	0,68	0,40	1,00	0,73	0,42	-0,05
X8	0,77	-0,77	0,48	0,76	0,77	0,53	0,73	1,00	-0,15	0,48
X9	0,02	0,13	-0,22	0,17	-0,06	-0,07	0,42	-0,15	1,00	-0,70
X10	0,11	-0,36	0,08	0,09	0,14	0,01	-0,05	0,48	-0,70	1,00

Рисунок Д.1 – Кореляційна матриця досліджуваних змінних

Додаток Е

Визначення власних значень змінних в факторному аналізі

Значен.	Власні значення (Факторний аналіз (Одескабель)) Виділення: Головні компоненти			
	Вл. знач.	% Загал. дисперсії	Кумулятивні вл. значення	Кумулятивн. %
1	6,109511	61,09511	6,10951	61,0951
2	1,957883	19,57883	8,06739	80,6739
3	1,004886	10,04886	9,07228	90,7228
4	0,398103	3,98103	9,47038	94,7038
5	0,235759	2,35759	9,70614	97,0614
6	0,126478	1,26478	9,83262	98,3262
7	0,117072	1,17072	9,94969	99,4969
8	0,050309	0,50309	10,00000	100,0000

Рисунок Е.1 – Власні значення досліджуваних факторів

Примітка: авторські розрахунки.

Додаток Ж

Факторні навантаження для факторів, що аналізуються

Факторні навантаження (без обертання) (Одескабель) Виділення: Головні компоненти (Відмічені навантаження >,700000)								
Змінні	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3	Фактор 4	Фактор 5	Фактор 6	Фактор 7	Фактор 8
X1	0,970806	-0,070844	0,080592	-0,019306	-0,009520	-0,105993	0,175772	0,058556
X2	-0,910803	-0,175355	-0,061837	0,152306	-0,317453	0,005900	-0,004750	0,108780
X3	0,768588	0,118372	0,428136	0,422343	0,134667	0,010655	-0,113577	0,049370
X4	0,899381	-0,238347	-0,224186	0,182753	-0,137419	0,167186	0,057610	0,022193
X5	0,973511	-0,006542	0,139923	-0,068277	-0,062656	-0,068613	0,139117	0,002442
X6	0,792343	0,005128	0,447954	-0,339676	-0,147490	0,142862	-0,117555	0,011909
X7	0,767462	-0,446299	-0,425207	0,108738	-0,047564	0,044396	-0,047806	-0,112582
X8	0,850800	0,181652	-0,398447	-0,084383	-0,073632	-0,189983	-0,180785	0,055347
X9	-0,038216	-0,945548	-0,141998	-0,142321	0,225047	0,043588	-0,022468	0,104922
X10	0,219137	0,851459	-0,425488	-0,059325	0,117741	0,148534	0,035900	0,072269
Заг. дисп.	6,109511	1,957883	1,004886	0,398103	0,235759	0,126478	0,117072	0,050309
Част. заг.	0,610951	0,195788	0,100489	0,039810	0,023576	0,012648	0,011707	0,005031

Рисунок Ж.1 – Факторні навантаження для 10 факторів

Примітка: авторські розрахунки.

Додаток 3

Факторні навантаження за методом «варімакс»

Змінні	Факторні навантаження (Варімакс вих.) Виділення: Головні компоненти (Відмічені навантаження >,700000)			
	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3	Фактор 4
X1	0,694158	-0,036472	0,611861	0,311112
X2	-0,734396	0,265919	-0,487396	-0,199314
X3	0,499929	-0,093657	0,271161	0,796358
X4	0,373014	0,041023	0,851200	0,289810
X5	0,756600	-0,080027	0,546682	0,307080
X6	0,938706	0,025040	0,170382	0,181798
X7	0,212555	0,198024	0,944063	0,071831
X8	0,429333	-0,398221	0,761346	0,013575
X9	-0,079472	0,861842	0,322513	-0,287818
X10	0,024370	-0,958542	0,164073	-0,106053
Заг. дисп.	3,100290	1,948896	3,339725	1,081471
Част. заг.	0,310029	0,194890	0,333973	0,108147

Рисунок 3.1 – Факторні навантаження для 4 факторів

Примітка: авторські розрахунки.

Додаток К
Оптимальний набір факторів впливу

Змінні	Факторні навантаження (Варімакс вих.) Виділення: Головні компоненти (Відмічені навантаження >,700000)		
	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3
X1	0,764871	-0,034773	0,606416
X2	-0,729906	0,267203	-0,509878
X3	0,864404	-0,096268	0,177705
X4	0,493635	0,052442	0,818248
X5	0,812217	-0,080581	0,548776
X6	0,885121	0,014139	0,211798
X7	0,243399	0,213866	0,929516
X8	0,378705	-0,389141	0,787890
X9	-0,207180	0,869528	0,341588
X10	-0,046527	-0,955193	0,198709
Заг.дисп.	3,799544	1,956960	3,315776
Част.заг.	0,379954	0,195696	0,331578

Рисунок К.1 – Факторні навантаження для 3 факторів

Примітка: авторські розрахунки.

Додаток Л

Систематизація факторів, що впливають на розвиток
транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств

Таблиця Л.1 – Матриця впливу факторів мікрорівня на активність використання потенціалу транскордонного співробітництва підприємств Одеської області за критерієм стимулювання «+», гальмування «-» або відсутності впливу «0»

Група факторів впливу мікрорівня			
Назва фактору	К	Назва фактору	К
1	2	3	4
Група управлінських та людських факторів			
Ефективності системи управління виробництвом	-	Знанням персоналом підприємства іноземних мов країни по інший бік кордону	0
Склад та рівень освітньої підготовки працівників підприємства	+	Система підвищення кваліфікації працівників, задіяних для ТКС	-
Професіональні працівники відділу, який займається ТКС	-	Відношення персоналу підприємства до експлуатації обладнання та процесу виробництва	0
Група інформаційних факторів			
Наявність аналітичної інформації про діяльність підприємства	0	Розвиненість комунікаційної структури підприємств - учасників ТКС	-
Запізнення в отриманні ринкової інформації	-	Рівень поінформованості підприємств про можливості та перспективи використання інструментів ТКС	-
Група соціально-психологічних факторів			
Порядність при виконанні торговельних домовленостей	0	Врахування інтересів торговельних партнерів	+
Дотримання вітчизняних та міжнародних норм й правил торгівлі	+	Уміння налагоджувати партнерські звязки	0
Група технічно-виробничих факторів			
Рівень технологічного забезпечення	-	Рівень якості продукції та її відповідності вітчизняним та міжнародним стандартам	-
Рівень завантаження виробничих потужностей	0		
Рівень моральної зрілості виробничих потужностей підприємства	-	Рівень екологічного навантаження	-
Група науково-технічних та інноваційних факторів			
Наявність працівників, що виконують науково-технологічну роботу	0	Схильність до впровадження інноваційних розробок	-
Рівень витрат на технологічні інновації	-	Оновлення товарної номенклатури	+
Назва фактору			К
Інвестиційний фактор			0
Назва фактору			К
Ресурсозабезпеченість'			+

Продовження таблиці Л.1

1	2	3	4
Група фінансово-економічних факторів			
<i>Факторна підгрупа 1</i>			
Унікальність продукції	0	Післяпродажне обслуговування продукції	0
Рівень наукоємності продукції	-	Рівень конкурентоспроможності продукції порівняно з іноземною	0
Наявність патентного захисту продукції	-	Рівень середньоринкових цін на продукцію підприємств, що беруть участь в ТКС	+
Вимоги щодо експлуатації продукції	+	Рівень диверсифікації виробництва	+
<i>Факторна підгрупа 2</i>			
Конкурентоспроможності підприємства на транскордонному ринку	0	Участь підприємств, що функціонують на транскордонних територіях, в міжнародному поділі праці	+
Рівень імпортозалежності підприємств, що беруть участь в ТКС	0	Рівень податків та інших обов'язкових платежів	-
Тотожність та взаємодоповнюваність економік підприємств, що беруть участь в ТКС	+	Стан економічних та торговельних зв'язків підприємств-учасників ТКС по обидва боки кордону	0
<i>Факторна підгрупа 3</i>			
Рівень трансакційних витрат	+	Валютний, кредитний та комерційний ризику	0
Цінова політика підприємств-учасників ТКС	+	Ступінь інтегрованості ТКС в господарську діяльність підприємства	-
Група нематеріальних факторів			
Спільність проблем та інтересів підприємств, що беруть участь в ТКС	+	Наявність попереднього успішного досвіду участі в ТКС	+
Наявність політик в різних сферах направлених на розвиток ТКС	-	Комерційна зацікавленість підприємства в здійсненні проектів ТКС	-
Імідж підприємства	+		
Назва фактору			К
Фактор фізичної відстані			+
Назва фактору			К
Фактор психологічної відстані			+

Примітка: - авторська розробка;

- ТКС (транскордонне співробітництво).

Таблиця Л.2 – Матриця впливу факторів мезорівня на активність використання потенціалу транскордонного співробітництва підприємств Одеської області за критерієм стимулювання «+», гальмування «-» або відсутності впливу «0»

Група факторів впливу мезорівня			
Назва фактору	К	Назва фактору	К
1	2	3	4
Група територіально-географічних факторів			
Геополітичне та гео економічне положення прикордонних регіонів	+	Наявність виходу до моря та наявність судноплавних річок	+
Ландшафтна характеристика спільного кордону та прилеглих до нього територій	+	Наявністю спільних кордонів з іншими державами/державою та їх довжина	+
		Розмір зони співробітництва	+
Група природно-екологічних факторів			
Ресурсні фактори впливу	+	Екологічні фактори впливу	-
Група соціально-демографічних факторів			
Етнокультурний фактор	+	Білінгвізм, тобто спроможність вільно спілкуватися з партнерами по обидва боки кордону, знання мови сусідньої країни	+
Схожість конфесійної ситуації	+		
Ставлення населення прикордонних регіонів до ТКС як такого	+		
Культурна сумісність та наявність культурно-етнічних бар'єрів в ТКС	0	Демографічна ситуація в транскордонному регіоні та наявність висококваліфікованих трудових ресурсів	+
Активність процесів трудової міграції (імміграція, еміграція та рееміграція).	+		
Група економічних та інфраструктурних факторів			
Економічна підгрупа			
Особливості галузевої структури регіональної економіки прикордонних регіонів	0	Щільність виробничо-коопераційних зв'язків в галузях промисловості по обидва боки кордону	0
Розмір ринків по інший бік кордону та їх стан	+	Рівень купівельної спроможності населення по інший бік кордону	+
Територіальна організація господарства та розселення транскордонного регіону	-	Рівень конкуренції між виробниками, що функціонують в прикордонних регіонах сусідньої країни	-
Співвідношення цін та якості товарів на прикордонному ринку сусідньої країни	+	Інвестиційна привабливість прикордонних регіонів	0
Інфраструктурна підгрупа			
Фізична інфраструктура	0	Наявність представників торгово-посередницької ланки та інших ключових агентів	+
Рівень розвитку митної логістики	-		
Фінансова та кредитна інфраструктура	+		
Доступ до інтернету на душу населення ключових агентів прикордонного регіону	+	Інфраструктура інноваційного розвитку	-
		Суспільна інфраструктура	0

Продовження таблиці Л.2

1	2	3	4
Група науково-технічних факторів			
Наявність науково-технічного та інноваційного потенціалу в прикордонних регіонах	+	Єдність проблематики науково-дослідних та проектно-конструкторських розробок	-
Наявність спеціалістів щодо розробки проектів ТКС	+	-	
Група законодавчо-правових та інституційних факторів			
Рівень уніфікації законодавства у сфері повноважень місцевих органів виконавчої влади щодо участі в транскордонному співробітництві	0	Відведене законом місце суб'єктам господарювання в рамках ТКС	-
Наявність стратегій розвитку суб'єктів господарювання прикордонних регіонів та регіональних стратегій з урахуванням інтересів ключових агентів	+	Компетентність місцевих органів управління та місцевих громад у питаннях розвитку транскордонного співробітництва, їх прагнення до налагодження тісних транскордонних зв'язків соціально-економічного характеру	0
Наявність політики конвергенції як частини регіональної політики, направленої на розвиток транскордонного співробітництва	-	Досвід участі в транскордонному співробітництві на рівні регіонів	+
		Наявність інноваційних форм транскордонного співробітництва	-
Бар'єрна функція кордону			
Режимом перетину кордону	-	Розвиненістю транспортної мережі	+
Назва фактору			К
Система забезпечення транскордонної статистики			-

Примітка: – авторська розробка;

– ТКС (транскордонне співробітництво).

Таблиця Л.3 – Матриця впливу факторів макrorівня на активність використання потенціалу транскордонного співробітництва підприємств Одеської області за критерієм стимулювання «+», гальмування «-» або відсутності впливу «0»

Група факторів впливу макrorівня			
Назва фактору	К	Назва фактору	К
1	2	3	4
Група макроекономічних та загальноекономічних факторів			
Стан та тип національної економіки	0	Динаміка основних соціально-економічних показників національної економіки	-
Структура внутрішніх і зовнішніх джерел фінансування національної економіки та можливість їх залучення	+	Державна економічна політика в сфері транскордонного співробітництва	-
		Сучасні пріоритети зовнішньоекономічного та інтеграційного вектору країни	0
Інвестиції в галузях, орієнтованих на експорт продукції на транскордонні території	-	Використання системи страхування експортних кредитів від ризиків, пов'язаних з введенням зовнішньоекономічної діяльності	0
		Рівень конкурентоспроможності продукції на внутрішньому ринку	+
Наявність необхідних ресурсів та рівень цін на них на внутрішньому ринку	+	Тип поведінки в господарській діяльності підприємств по іншій бік кордону	0
		Міжнародна спеціалізація країни на виробництві тої чи іншої продукції	+
		Специфіка виробничих традицій країни	-
Група нормативно-правових факторів			
Рівень досконалості нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва на рівні держави	-	Необхідність ліцензування експорту деяких видів продукції, яка йде на транскордонний ринок	-
		Наявність угод з країнами, на прикордонні ринки яких підприємства планують вийти	+
Уніфікація правового забезпечення транскордонного співробітництва підприємств суміжних держав	-	Наявність державної підтримки транскордонного співробітництва підприємств через стимулювання національного експортеру за допомогою інформаційної та фінансової підтримки	0
		Законодавча база підтримки внутрішнього товаровиробника та його орієнтування на експорт продукції	0
		Наявність пільг щодо оподаткування експорту підприємств-учасників ТКС	-

Продовження таблиці Л.3

1	2	3	4
Група політичних факторів			
Стіпень лабералізації національної економіки	0	Стан торгово-політичного режиму між сусідніми країнами	-
Політична стабільність	-	-	
Група системно-структурних факторів			
Рівень бюрократизму	-	Складність процедури одержання дозволу на здійснення зовнішньоекономічної діяльності	-
Процеси самоорганізації, виникнення та досягнення синергетичних ефектів, розпад структур (систем) різної природи	0	Співвідношення процесів централізації та децентралізації	0
Група освітніх факторів			
Наявність системи в рамках Вищої школи для підготовки спеціалістів в сфері ТКС	+	Система перепідготовки кадрів та підвищення їх кваліфікації в ТКС	-
		Тренінги, семінари, конференції тощо	0
Група факторів інноваційності та просторово-часового розміщення			
Рівень науково-технічного прогресу в області транспорту	-	Досягнення в сфері комунікацій	+
		Швидкість обміну інформацією	+
Соціально-культурні фактори			
Впевненість в економічній стабільності в країні	-	Національний менталітет та національна свідомість	0
Національний стереотип ведення бізнесу	-	Взаємозалежність рівня життя і рівня якості продукції	0

Примітка: – авторська розробка;

– ТКС (транскордонне співробітництво).

Таблиця Л.4 – Матриця впливу факторів мегарівня на активність використання потенціалу транскордонного співробітництва підприємств Одеської області за критерієм стимулювання «+», гальмування «-» або відсутності впливу «0»

Група факторів впливу європейського рівня			
Назва фактору	К	Назва фактору	К
1	2	3	4
Група геополітичних факторів			
Геополітичним положенням держав-учасниць транскордонного співробітництва і їх суміжних прикордонних регіонів	+	Врахування світових інтеграційних та інтернаціоналізаційних тенденцій та процесів глобалізації в національній зовнішньоекономічній політиці	+
Підпорядкованість цілям інтеграції в ЄС та відповідність вимогам ЄС щодо дотримання принципів ТКС	+	Участь країни у світових інтеграційних угрупованнях	0
		Військові конфлікти та терористичні акції	-
Вірогідність виникнення умов для експропріації та обмеження діяльності закордонних фірм з боку держави	0	Участь країни в міжнародних транспортних коридорах	+
		Група економічних факторів	
Тарифні та нетарифні бар'єри, установлені з боку країни-торговельного партнера	+	Економічна блокада як метод ведення торговельних війн	0
		Взаємозамінність комплектуючих для виробництва підприємствами, що знаходяться по різні боки кордону	+
Рівень конкуренції в світовому господарстві	-		
Існування монополії в галузі на частині транскордонного ринку, що знаходиться під юрисдикцією сусідньої держави	-	Темпи економічного розвитку сусідніх країн-торговельних партнерів	0
		Наявність спільного кордону з індустріально розвинутими державами та співпраця з ними	+
Вплив зовнішніх шоків	-		
Група природно-кліматичних факторів			
Вимогу клімату до продукції, яка експортується та/або імпортується	+	Сезонність продукції	+
		Стихійні лиха	+
Група законодавчо-правових факторів			
Міжнародні конвенції та угоди з питань торговельно-економічних відносин	0	Принципи співробітництва, яких держава повинна притримуватися після вступу до тієї чи іншої міжнародної організації	-
		Міжнародні стандарти, яким повинна відповідати продукція	-
Механізм торговельно-економічних відносин із сусідніми країнами-торговельними партнерами	-		

Продовження таблиці Л.4

1	2	3	4
Група соціально-культурних факторів			
Вплив Європейської культури ведення бізнесу	+	Історична та етнічна єдність великих регіонів	+
Усталені традиції та звичаї	0	-	
Історична група факторів			
Тривалість існування ринкових відносин в сусідніх країнах-торговельних партнерах	+	Адаптованість підприємств прикордонних регіонів до ведення господарської діяльності в ринкових умовах праці	-
Багаторічний досвід ТКС	+		

Примітка: – авторська розробка;

– ТКС (транскордонне співробітництво).

Додаток М
Досвід транскордонного співробітництва
вітчизняних машинобудівних підприємств в цифрах

Таблиця М.1 – Експортно-імпортні відносини України з Румунією в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8402000000	0,1	466,7	8473000000	6,7	3,8
8403000000	23,3	54,4	8474000000	485,8	68,1
8405000000	4,4	-	8475000000	779,2	0,4
8406000000	-	675,8	8476000000	14,4	-
8407000000	-	1,6	8477000000	0,4	0,7
8409000000	5,5	40,4	8479000000	283,4	221,9
8411000000	23,4	98,7	8480000000	54,0	13,0
8412000000	76,4	42,2	8481000000	51,2	1703,0
8413000000	139,1	165,5	8482000000	17,9	2450,0
8414000000	862,7	1785,6	8483000000	91,9	154,0
8415000000	-	0,5	8484000000	0,5	6,1
8416000000	-	37,4	8487000000	-	6,2
8417000000	166,3	1,6	8501000000	1,5	869,0
8418000000	7,5	5927,0	8502000000	109,5	264,1
8419000000	96,6	529,3	8503000000	3,6	1,6
8420000000	1,8	-	8504000000	10,0	232,3
8421000000	105,1	433,0	8505000000	1,1	15,9
8422000000	149,3	-	8506000000	0,3	-
8424000000	205,1	6,1	8507000000	-	16,2
8425000000	0,5	27,9	8508000000	2,4	447,4
8427000000	212,0	7,0	8509000000	3,2	2,1
8428000000	442,6	450,7	8511000000	8,8	7,5
8429000000	548,5	13,1	8512000000	0,6	106,5
8430000000	167,0	6700,8	8514000000	6,8	-
8431000000	5990,5	136,6	8515000000	0,00	56,0
8432000000	431,3	1658,2	8516000000	358,3	3378,9
8433000000	135,7	36,3	8517000000	0,3	151,3
8434000000	2,1	-	8518000000	48,2	-
8436000000	474,0	31,4	8521000000	-	1,9
8437000000	137,2	-	8523000000	-	502,1
8438000000	29,8	75,7	8525000000	-	12,2
8441000000	-	0,6	8527000000	-	0,8
8442000000	-	6,2	8528000000	2,2	129,5
8443000000	4,1	89,2	8529000000	-	904,4
8450000000	1188,4	-	8531000000	9,1	98,2
8451000000	1,7	-	8532000000	-	0,0
8452000000	44,0	54,0	8533000000	0,4	5,0
8453000000	50,4	46,4	8535000000	-	4,9
8455000000	1229,8	-	8536000000	116,1	1535,5
8456000000	292,5	-	8537000000	125,4	1378,0
8458000000	5,0	-	8538000000	-	237,4
8460000000	40,3	724,8	8539000000	613,0	1,9
8462000000	105,5	-	8541000000	0,0	3,7
8463000000	5,2	1,5	8542000000	-	5,7
8465000000	155,1	26,4	8543000000	3,6	26,8
8466000000	9,8	18,1	8544000000	27224,4	6113,0
8467000000	615,0	2989,6	8545000000	347,1	1,9
8471000000	3,9	0,4	8546000000	132,8	24,3
8472000000	-	0,3	8547000000	6,5	1772,1

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.2 – Експортно-імпортні відносини України з Румунією в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8607000000	1072,9	77,9
8609000000	3,3	-
8701000000	28,1	46,3
8702000000	-	4,2
8703000000	-	29658,9
8704000000	34,6	980,0
8705000000	464,5	-
8707000000	-	1,7
8708000000	104,4	1369,1
8711000000	-	1,9
8714000000	-	0,3
8715000000	-	2,1
8716000000	141,6	49,0
8901000000	213,5	-
8903000000	5580,3	-
8904000000	538,9	-
8906000000	120,6	-
9001000000	-	8,8
9004000000	0,0	7,9
9012000000	0,4	-
9015000000	1016,5	0,2
9017000000	4,1	0,4
9018000000	29,8	-
9019000000	13,9	-
9021000000	27,1	-
9022000000	44,2	-
9023000000	1,2	0,3
9024000000	10,6	40,1
9025000000	4,7	13,1
9026000000	227,4	11,4
9027000000	49,3	11,8
9029000000	1,3	13,5
9030000000	11,8	59,3
9031000000	203,8	17,6
9032000000	208,6	132,2
9033000000	2,3	16,2
9102000000	28,1	0,1
9105000000	21,8	-
9106000000	-	0,9
9109000000	-	7,1

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.3 – Експортно-імпортні відносини України з Республікою Молдова в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8402000000	532,9	-	8472000000	52,0	-
8403000000	531,1	-	8473000000	26,6	-
8404000000	87,2	-	8474000000	1663,7	43,3
8407000000	13,7	12,3	8477000000	1663,7	43,3
8409000000	343,4	-	8479000000	938,7	146,0
8411000000	-	0,9	8480000000	177,0	23,9
8412000000	263,0	65,6	8481000000	969,0	7,3
8413000000	1215,3	686,7	8482000000	352,0	-
8414000000	1048,6	48,0	8483000000	558,2	11,4
8415000000	161,7	-	8484000000	115,9	-
8416000000	33,3	8,2	8487000000	7,6	1,5
8417000000	81,6	-	8501000000	104,8	300,8
8418000000	2637,4	-	8502000000	4,4	5,5
8419000000	712,2	422,0	8503000000	35,7	-
8420000000	2,2	-	8504000000	1022,7	19,1
8421000000	956,7	109,6	8505000000	21,8	-
8422000000	904,6	0,8	8506000000	76,5	-
8423000000	117,6	0,3	8507000000	2013,2	-
8424000000	648,5	-	8508000000	345,8	-
8425000000	16,9	6,2	8509000000	643,2	-
8426000000	35,9	12,8	8510000000	102,5	-
8427000000	2,7	0,3	8511000000	66,9	4,5
8428000000	1940,2	142,0	8512000000	132,1	-
8429000000	655,9	-	8513000000	1,2	-
8430000000	107,5	-	8514000000	45,8	0,2
8431000000	199,0	143,4	8515000000	43,5	-
8432000000	5122,7	22,3	8516000000	2176,9	-
8433000000	820,8	-	8517000000	1031,2	29,0
8434000000	65,8	-	8518000000	48,8	-
8436000000	820,2	-	8519000000	1,8	-
8437000000	1038,5	-	8521000000	23,7	-
8438000000	128,8	22,2	8523000000	728,9	-
8439000000	3,2	47,0	8525000000	42,9	1,0
8440000000	2,6	-	8526000000	30,0	-
8441000000	106,7	51,6	8527000000	73,0	-
8442000000	211,2	0,5	8528000000	5508,1	-
8443000000	117,0	-	8529000000	145,1	-
8447000000	-	4,0	8530000000	37,6	-
8450000000	689,4	-	8531000000	320,1	-
8451000000	0,3	-	8532000000	0,9	-
8452000000	5,4	-	8533000000	33,0	-
8454000000	-	13,5	8534000000	15,7	-
8455000000	297,2	-	8535000000	194,6	-
8456000000	12,4	-	8536000000	1184,5	93,4
8458000000	2,2	-	8537000000	1648,8	7,1
8459000000	17,3	-	8538000000	407,4	-
8460000000	2,3	-	8539000000	674,9	-
8461000000	1,7	-	8540000000	1,4	-
8462000000	245,2	-	8541000000	76,9	2,4
8463000000	1,8	6,2	8542000000	2,0	-
8464000000	16,5	-	8543000000	152,5	-
8465000000	116,1	22,7	8544000000	11710,3	862,5
8466000000	2,4	8,0	8545000000	1533,9	-
8467000000	131,2	-	8546000000	348,6	-
8468000000	23,6	-	8547000000	0,1	-
8470000000	54,9	-			
8471000000	237,8	-	8548000000	-	884,8

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.4 – Експортно-імпортні відносини України з Республікою Молдова в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8606000000	4105,6	14,0
8607000000	263,6	1,2
8608000000	263,8	-
8701000000	1109,0	13,0
8702000000	98,5	-
8703000000	113,6	327,5
8704000000	11,4	1,4
8705000000	391,2	-
8707000000	23,0	-
8708000000	1214,0	-
8711000000	0,3	-
8712000000	84,1	-
8713000000	524,0	-
8714000000	4,0	-
8715000000	12,4	-
8716000000	662,3	0,1
8803000000	4,3	-
8901000000	64,9	-
8903000000	55,1	-
9001000000	45,0	-
9002000000	1,0	-
9003000000	0,5	-
9004000000	23,7	-
9007000000	1,6	-
9008000000	0,5	-
9010000000	4,7	-
9013000000	0,3	-
9014000000	6,9	-
9016000000	3,4	-
9017000000	13,0	-
9018000000	185,7	-
9019000000	15,1	-
9020000000	0,9	-
9021000000	144,2	2,9
9022000000	1,3	-
9023000000	35,5	-
9024000000	1,9	-
9025000000	194,3	-
9026000000	184,4	-
9027000000	72,0	-
9028000000	45,8	918,9
9029000000	6,3	-
9030000000	30,5	5,5
9031000000	86,1	70,8
9032000000	460,6	3,4
9033000000	0,2	-
9102000000	4,7	-
9105000000	2,8	-
9106000000	0,3	-
9107000000	11,3	-
9202000000	8,9	-
9207000000	6,0	-
9208000000	0,1	-

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.5 – Експортно-імпортні відносини України з Угорщиною в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8402000000	-	0,2	8474000000	-	458,6
8403000000	9025,6	1119,9	8475000000	-	14,8
8404000000	-	20,3	8476000000	79,7	-
8407000000	4,5	2798,5	8477000000	57,1	4,1
8408000000	3,0	106,9	8478000000	-	1602,7
8409000000	215,7	434,1	8479000000	1628,4	260,1
8411000000	-	4,9	8480000000	477,5	194,2
8412000000	367,5	336,8	8483000000	234,5	1709,3
8413000000	609,0	2750,9	8484000000	55,8	69,1
8414000000	1257,8	379,0	8487000000	12,3	21,6
8415000000	-	798,7	8501000000	647,1	180,0
8416000000	-	916,2	8503000000	1016,2	15,1
8417000000	413,7	28,5	8504000000	5415,1	2390,2
8418000000	10,2	15348,4	8505000000	46,2	51,5
8419000000	94,5	379,4	8506000000	14,7	10,5
8420000000	-	15,2	8507000000	292,2	13,0
8421000000	57,7	566,8	8508000000	2,1	650,3
8422000000	56,2	377,1	8509000000	1368,4	1433,1
8423000000	2,3	101,2	8510000000	4945,4	187,7
8424000000	248,7	242,2	8511000000	4,3	308,3
8425000000	-	35,2	8512000000	24,7	115,4
8426000000	-	3,8	8513000000	0,1	0,0
8427000000	38,3	25,8	8514000000	18,9	14,4
8428000000	590,9	5055,9	8515000000	2938,8	387,9
8429000000	37,3	116,1	8516000000	63420,0	1464,4
8431000000	11,1	445,8	8517000000	48105,5	5176,5
8432000000	114,5	1371,4	8518000000	7089,0	602,5
8433000000	-	6865,6	8519000000	-	3,3
8434000000	-	117,8	8521000000	-	13,6
8435000000	-	13,7	8523000000	185,3	63,2
8436000000	145,0	192,0	8525000000	37,9	201,0
8437000000	-	2,3	8526000000	0,3	145,3
8438000000	1,2	122,3	8527000000	0,3	7,3
8441000000	-	25,4	8528000000	118269,8	544,9
8442000000	-	28,9	8529000000	62041,9	6069,3
8443000000	26,7	158,2	8531000000	429,2	101,5
8450000000	1061,3	6,9	8532000000	849,8	583,9
8451000000	3,3	15,3	8533000000	221,8	161,3
8452000000	93,6	16,6	8534000000	1832,8	65,3
8453000000	10,9	8,5	8535000000	2,7	44,2
8454000000	4429,5	-	8536000000	9101,2	26696,8
8455000000	470,4	-	8537000000	783,8	1241,1
8457000000	-	178,5	8538000000	154,8	7055,9
8458000000	1,1	-	8539000000	0,2	1450,8
8462000000	316,3	119,3	8541000000	940,6	202,3
8463000000	-	2,1	8542000000	7005,7	703,9
8465000000	51,4	30,5	8543000000	24780,0	4804,7
8466000000	56,8	30,7	8544000000	209108,6	127591,6
8467000000	69,1	1983,7	8545000000	44,9	509,6
8471000000	1813,1	2552,8	8546000000	21,4	-
8472000000	16,8	2151,6	8547000000	641,3	29431,7
8473000000	479,1	67,0	8548000000	0,1	17,0

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.6 – Експортно-імпортні відносини України з Угорщиною в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8607000000	431,0	106,5
8609000000	-	6,0
8701000000	12,9	244,7
8702000000	-	15,8
8703000000	-	25736,2
8704000000	-	1100,4
8708000000	1046,3	1828,1
8709000000	-	0,3
8711000000	-	41,9
8712000000	-	19,5
8714000000	0,2	0,6
8715000000	-	0,1
8716000000	64,0	1142,8
8901000000	-	1296,5
8903000000	58,1	2,0
8904000000	-	564,0
9001000000	25,8	1,5
9002000000	-	0,3
9004000000	2,9	0,1
9010000000	-	0,1
9011000000	-	16,0
9012000000	-	0,8
9013000000	131,8	1,4
9015000000	30,3	127,6
9017000000	1,5	21,6
9018000000	-	2106,7
9019000000	-	17,4
9020000000	0,2	-
9021000000	-	167,0
9022000000	123,6	44,5
9023000000	6,5	18,3
9024000000	12,6	-
9025000000	145,6	665,6
9026000000	0,6	120,7
9027000000	1,1	35,8
9028000000	212,0	22,9
9029000000	0,3	22,6
9030000000	276,2	733,5
9031000000	280,8	761,2
9032000000	902,0	1653,8
9033000000	9,9	15,9
9102000000	0,1	0,0
9104000000	-	0,1
9105000000	0,0	1,5
9106000000	0,5	-
9107000000	0,0	2,2
9113000000	-	0,1
9114000000	-	0,0
9206000000	-	3,5
9209000000	-	21,0

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.7 – Експортно-імпортні відносини України з Польщею в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8402000000	7610,2	232,7	8468000000	56,1	269,8
8403000000	1124,2	11393,5	8470000000	-	5,4
8404000000	29,7	138,8	8471000000	9,4	22,3
8406000000	697,1	-	8472000000	209,9	4497,1
8407000000	1,0	12,6	8473000000	0,4	115,6
8408000000	63,2	706,1	8474000000	104,3	1461,0
8409000000	348,5	561,6	8475000000	167,6	2058,1
8410000000	-	1281,3	8476000000	530,4	66,5
8411000000	8464,6	-	8477000000	-	107,4
8412000000	290,5	1363,2	8478000000	65,2	990,7
8413000000	999,6	2084,1	8479000000	2,8	0,6
8414000000	2840,6	3894,0	8480000000	2037,8	3735,1
8415000000	107,1	2113,2	8481000000	281,4	2688,7
8416000000	104,6	2078,3	8482000000	643,1	12747,7
8417000000	415,2	267,3	8483000000	3450,9	5350,8
8418000000	530,1	53421,0	8484000000	1385,5	2344,3
8419000000	1505,3	9813,9	8486000000	70,8	430,4
8420000000	3,4	43,7	8487000000	871,3	-
8421000000	5092,1	28545,0	8501000000	-	382,8
8422000000	643,7	9437,1	8502000000	40,8	5340,1
8423000000	7,4	257,1	8503000000	108,2	1822,3
8424000000	102,6	1571,4	8504000000	1672,4	10187,3
8425000000	-	82,8	8505000000	89,4	2833,9
8426000000	669,4	323,4	8506000000	5,8	158,2
8427000000	80,5	3143,2	8507000000	0,0	818,9
8428000000	146,5	11449,4	8508000000	2574,1	5613,4
8429000000	637,9	3453,8	8509000000	13,5	8100,6
8430000000	839,0	1421,6	8510000000	59,3	12701,3
8431000000	1566,2	2508,9	8511000000	12,1	45,8
8432000000	683,4	2723,7	8512000000	114,5	423,8
8433000000	149,0	17401,5	8513000000	38,1	1028,6
8434000000	-	1385,6	8514000000	-	4,8
8435000000	128,2	9,4	8515000000	73,1	7020,4
8436000000	693,2	4983,0	8516000000	1423,6	522,3
8437000000	181,2	478,3	8517000000	2300,3	17522,8
8438000000	222,5	1846,9	8518000000	904,6	562,1
8439000000	14,5	673,6	8519000000	42,5	757,6
8440000000	-	17,4	8521000000	-	40,5
8441000000	69,0	314,7	8522000000	-	45,8
8442000000	44,8	1233,4	8523000000	37,3	0,00
8443000000	1758,4	752,5	8525000000	68,9	1107,3
8445000000	2,7	75,9	8526000000	18,4	379,8
8446000000	-	75,9	8527000000	133,0	12,2
8447000000	12,0	44,7	8528000000	-	140,8
8448000000	-	11,3	8529000000	84,2	14343,1
8449000000	-	201,6	8530000000	230,6	643,8
8450000000	3530,1	24105,0	8531000000	2,5	184,6
8451000000	13,7	487,2	8532000000	80,2	427,6
8452000000	19,7	311,9	8533000000	9,5	30,6
8453000000	13,1	24,9	8534000000	3,7	48,1
8454000000	276,7	138,4	8535000000	-	4,1
8455000000	4683,8	97,0	8536000000	9,2	229,6
8456000000	209,8	168,9	8537000000	5714,5	20679,4
8458000000	170,1	525,0	8538000000	626,0	7306,2
8459000000	2,4	156,4	8539000000	30,4	4815,4
8460000000	3,5	107,4	8540000000	975,6	3820,4
8461000000	96,2	57,0	8541000000	140,6	0,2
8462000000	512,0	1573,3	8542000000	7,0	80,1
8463000000	49,2	2,0	8543000000	2,2	1906,7
8464000000	65,4	203,6	8544000000	351,2	172,2
8465000000	157,2	2761,0	8545000000	297036,3	167123,5
8466000000	70,2	301,2	8546000000	358,9	13,1

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.8 – Експортно-імпортні відносини України з Польщею в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8602000000	-	239,0
8607000000	2839,2	6949,2
8608000000	-	0,1
8609000000	3,4	30,0
8701000000	1221,4	6486,4
8702000000	343,5	759,6
8703000000	5,6	43097,9
8704000000	108,9	11017,3
8705000000	29,8	511,2
8707000000	2565,9	746,5
8708000000	1178,2	11104,7
8709000000	0,7	13,3
8711000000	0,1	253,8
8712000000	-	182,4
8713000000	0,0	0,2
8714000000	-	959,1
8715000000	362,8	3336,7
8716000000	608,5	12725,4
8802000000	262,9	1622,5
8803000000	225,5	5,4
8804000000	-	238,3
8901000000	20,3	-
8903000000	771,4	340,5
8905000000	-	13,1
8907000000	-	0,3
9001000000	1,6	155,3
9002000000	1,9	11,3
9003000000	17,0	1,4
9004000000	0,7	29,4
9005000000	3,3	828,5
9006000000	-	9,9
9010000000	-	15,7
9011000000	-	218,5
9013000000	-	51,0
9014000000	53,5	2,0
9015000000	36,1	24,3
9016000000	0,3	295,5
9017000000	0,7	24,5
9018000000	237,8	2730,2
9019000000	85,8	146,0
9020000000	161,3	303,2
9021000000	0,2	551,0
9022000000	4502,3	66,0
9023000000	46,3	326,1
9024000000	19,8	25,2
9025000000	42,2	1682,3
9026000000	1810,2	1476,6
9027000000	98,4	2284,7
9028000000	0,3	1265,4
9029000000	3,1	90,2

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.9 – Експортно-імпортні відносини України з Словаччиною в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8403000000	0,7	5717,1	8467000000	-	0,9
8404000000	-	0,2	8468000000	-	0,4
8407000000	-	0,8	8471000000	0,5	103,9
8408000000	-	97,8	8473000000	-	34,4
8409000000	1,3	32,2	8474000000	34,0	628,4
8411000000	-	527,1	8477000000	49,3	77,8
8412000000	359,2	321,1	8479000000	132,4	809,5
8413000000	428,9	353,1	8480000000	124,6	0,4
8414000000	1019,7	9446,8	8483000000	1427,1	1963,1
8415000000	33,9	428,9	8484000000	15,7	12,7
8416000000	-	0,1	8487000000	2,2	425,5
8417000000	18,9	27,5	8501000000	87,4	269,2
8418000000	9679,1	296,1	8502000000	-	25,5
8419000000	124,4	1360,8	8503000000	73,6	20,0
8420000000	3,1	4,2	8504000000	15,4	6303,8
8421000000	15,1	1015,2	8505000000	-	16,0
8422000000	-	457,4	8507000000	-	242,9
8423000000	-	178,3	8509000000	-	0,1
8424000000	-	25,2	8511000000	-	4,1
8425000000	-	5,1	8512000000	15,8	164,9
8426000000	-	24,0	8514000000	8,8	5,1
8427000000	-	667,8	8515000000	3,3	88,9
8428000000	60,4	4116,1	8516000000	85,3	464,2
8429000000	32,6	666,4	8517000000	27,6	266,8
8430000000	-	357,9	8518000000	-	1,3
8431000000	490,7	429,1	8521000000	0,3	6,2
8432000000	95,0	69,8	8523000000	-	224,9
8433000000	1,7	894,5	8525000000	-	1,7
8434000000	-	25,1	8528000000	-	7152,8
8435000000	0,5	1,2	8529000000	135,9	815,9
8436000000	29,9	95,1	8531000000	2,8	2,4
8438000000	-	304,4	8532000000	-	8,4
8441000000	-	365,6	8533000000	-	3,8
8443000000	8,2	14,0	8535000000	-	1434,3
8450000000	233,0	10166,5	8536000000	141,9	847,8
8451000000	-	0,4	8537000000	12,4	1992,0
8452000000	6,4	2,1	8538000000	40,9	98,4
8453000000	2,0	20,4	8539000000	56,2	233,8
8454000000	53,9	-	8541000000	2,3	273,3
8455000000	3714,0	-	8542000000	2,2	3,3
8456000000	-	6,1	8543000000	18,0	11,8
8458000000	-	39,5	8544000000	70421,6	1658,6
8462000000	2,6	114,8	8545000000	-	358,3
8463000000	1,4	0,4	8546000000	33,0	9,5
8465000000	49,8	70,8	8547000000	14,1	471,8
8466000000	0,4	25,2			

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.10 – Експортно-імпортні відносини України з Словаччиною в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8602000000	-	540,7
8606000000	141,4	-
8607000000	1380,3	64,3
8609000000	31,9	-
8701000000	35,6	667,9
8702000000	-	84,6
8703000000	-	55140,6
8704000000	-	920,6
8705000000	-	41,0
8706000000	-	2,5
8707000000	1,4	0,9
8708000000	151,1	2515,8
8711000000	-	22,0
8714000000	-	0,4
8716000000	26,5	583,6
8803000000	3,6	-
8903000000	196,9	-
9013000000	-	35,7
9014000000	1,2	-
9015000000	0,3	-
9017000000	0,3	2,1
9018000000	295,0	2077,8
9019000000	-	174,5
9021000000	504,5	0,5
9022000000	3127,5	-
9023000000	1,0	12,4
9024000000	2,5	2,4
9025000000	387,2	7,9
9026000000	141,9	128,4
9027000000	35,8	0,8
9028000000	-	1923,0
9029000000	-	5,5
9030000000	3383,2	1075,4
9031000000	20,6	940,7
9032000000	66,5	352,4
9033000000	2,0	0,3
9105000000	-	0,0
9107000000	-	0,4

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.11 – Експортно-імпортні відносини України з Білорусією в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8402000000	68,9	-	8470000000	34,6	-
8403000000	2448,5	843,6	8471000000	1969,4	2,4
8404000000	-	7,7	8472000000	11,5	-
8406000000	426,0	1,3	8473000000	30,1	-
8407000000	0,1	9,1	8474000000	2067,7	506,3
8408000000	-	5851,7	8477000000	481,6	41,8
8409000000	3652,9	2850,3	8479000000	1775,7	181,6
8411000000	12399,4	-	8480000000	1512,3	3,9
8412000000	5427,9	1486,8	8481000000	6644,9	1191,2
8413000000	6552,0	2861,8	8482000000	5976,9	3951,8
8414000000	2910,4	8621,3	8483000000	3723,0	2275,6
8415000000	409,7	-	8484000000	111,1	262,7
8416000000	87,1	65,7	8487000000	0,4	9,2
8417000000	354,7	-	8501000000	1447,3	2537,4
8418000000	2497,2	21929,9	8502000000	1,1	25,2
8419000000	9554,9	165,2	8503000000	267,8	3,6
8420000000	3,4	-	8504000000	3036,6	355,4
8421000000	4149,1	537,8	8505000000	18,9	46,1
8422000000	512,8	144,6	8506000000	0,0	155,7
8423000000	262,8	-	8507000000	5498,7	124,6
8424000000	63,6	83,4	8508000000	10,5	1,9
8425000000	252,4	170,9	8509000000	94,9	1133,4
8426000000	256,0	-	8510000000	32,8	-
8427000000	268,7	218,0	8511000000	102,4	2065,6
8428000000	1125,5	5242,6	8512000000	531,8	486,0
8429000000	87,5	548,9	8513000000	134,1	24,2
8430000000	6,8	18,2	8514000000	545,5	30,1
8431000000	1518,4	459,4	8515000000	196,2	12,9
8432000000	442,4	41,1	8516000000	1835,1	568,4
8433000000	653,0	3855,3	8517000000	236,4	-
8434000000	171,2	95,7	8518000000	61,5	-
8435000000	33,7	-	8521000000	-	2,9
8436000000	306,8	385,5	8523000000	1356,1	11,2
8437000000	396,9	8,6	8525000000	1349,5	45,0
8438000000	453,4	926,2	8526000000	29,7	181,1
8439000000	24,5	11,2	8527000000	105,6	-
8441000000	47,6	-	8528000000	859,9	7,2
8443000000	123,9	-	8529000000	10092,7	73,4
8445000000	6,0	-	8530000000	135,7	261,0
8448000000	-	0,1	8531000000	177,8	19,5
8450000000	182,7	1315,1	8532000000	16,4	57,1
8452000000	-	1,2	8533000000	32,6	79,6
8455000000	802,9	2,8	8535000000	368,4	50,4
8456000000	32,1	387,6	8536000000	3866,6	2449,1
8458000000	1373,5	232,3	8537000000	2564,0	1139,7
8459000000	144,2	177,6	8538000000	151,2	157,3
8460000000	23,7	162,0	8539000000	12,1	1859,3
8461000000	13,8	114,4	8541000000	65,1	353,4
8462000000	417,5	37,2	8542000000	193,1	137,2
8463000000	159,4	7,8	8543000000	1430,8	2,0
8464000000	53,1	-	8544000000	1414,1	1941,4
8465000000	239,6	322,1	8545000000	1289,5	35,2
8466000000	1086,2	629,6	8546000000	592,7	-
8467000000	32,7	46,0	8547000000	19,6	5,7
8468000000	89,1	-			

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.12 – Експортно-імпорتنі відносини України з Білорусією в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8606000000	7,0	-
8607000000	21171,9	4703,0
8608000000	6279,3	198,4
8609000000	74,6	-
8701000000	414,9	42172,5
8702000000	-	1672,4
8703000000	1515,5	294,1
8704000000	56,0	21103,9
8705000000	1152,4	3054,2
8707000000	27,4	204,8
8708000000	15315,7	13928,1
8712000000	-	711,9
8716000000	479,7	2401,5
8802000000	4211,0	5073,2
8803000000	448,1	4,4
8804000000	36,0	-
8805000000	148,9	-
8903000000	702,0	-
8907000000	0,4	-
9001000000	28,8	14,3
9005000000	9,3	1700,6
9011000000	64,8	-
9013000000	2652,5	1077,2
9014000000	3,6	-
9015000000	12,6	123,8
9016000000	0,4	-
9017000000	3,3	0,6
9018000000	715,4	575,0
9019000000	109,5	3,6
9020000000	0,6	-
9021000000	118,6	-
9023000000	8,0	79,2
9024000000	11,2	-
9025000000	420,9	19,6
9026000000	173,4	286,5
9027000000	84,3	25,5
9028000000	1789,1	20,9
9029000000	12,1	168,7
9030000000	589,6	486,3
9031000000	476,6	284,1
9032000000	1401,4	145,6
9033000000	135,3	0,2
9105000000	2,1	18,0
9106000000	-	6,5
9107000000	47,6	-
9112000000	-	0,4
9113000000	-	5,2
9202000000	7,0	-
9209000000	-	5,8

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.13 – Експортно-імпортні відносини України з Росією в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 84-85 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8401000000	17803,8	598009,7	8468000000	1458,5	93,2
8402000000	9583,7	1554,5	8470000000	16,1	1,5
8403000000	34175,5	51,1	8471000000	2612,1	1520,8
8404000000	43336,3	1014,4	8472000000	1,2	-
8405000000	-	37,7	8473000000	124,6	26,4
8406000000	42319,8	7799,8	8474000000	52384,8	5263,2
8407000000	4,8	392,3	8475000000	14,1	-
8408000000	150,2	17633,1	8476000000	58,5	120,3
8409000000	38979,7	12191,4	8477000000	7403,1	1192,7
8410000000	22578,1	98,2	8478000000	360,8	0,6
8411000000	581539,6	50549,0	8479000000	17854,2	2437,1
8412000000	49045,3	17718,7	8480000000	4324,7	308,1
8413000000	147886,4	12972,7	8481000000	78747,4	18668,3
8414000000	52199,5	4644,8	8482000000	26472,5	25749,4
8415000000	21518,2	1665,4	8483000000	49003,2	18620,9
8416000000	2316,4	577,5	8484000000	3543,2	1345,5
8417000000	5483,8	4617,2	8486000000	444,3	-
8418000000	59288,9	32973,9	8487000000	727,5	58,3
8419000000	53234,3	4547,5	8501000000	101589,3	28504,6
8420000000	611,1	15,1	8502000000	27925,0	57364,3
8421000000	22164,8	14350,3	8503000000	15019,9	5595,6
8422000000	7148,5	826,1	8504000000	132945,6	10276,1
8423000000	1102,6	403,8	8505000000	599,6	3270,3
8424000000	2126,3	975,3	8506000000	0,0	54,6
8425000000	3539,5	2735,6	8507000000	36102,2	4633,1
8426000000	6627,3	1111,1	8508000000	429,0	27,0
8427000000	446,9	7,7	8509000000	1124,1	85,5
8428000000	15890,7	6463,3	8510000000	258,4	0,00
8429000000	1519,2	835,0	8511000000	4347,0	9932,5
8430000000	8074,1	1575,9	8512000000	2093,8	3048,9
8431000000	42043,7	8131,2	8513000000	113,0	25,9
8432000000	29623,1	788,9	8514000000	2710,0	2581,0
8433000000	14750,9	3395,3	8515000000	3963,6	333,4
8434000000	1057,3	157,0	8516000000	13667,2	17245,9
8436000000	5388,5	714,3	8517000000	2220,6	2374,3
8437000000	6897,0	154,4	8518000000	168,2	13,8
8438000000	15659,6	601,9	8519000000	105,8	0,1
8439000000	470,0	9,8	8521000000	183,9	3,2
8440000000	42,2	-	8523000000	182,6	5653,6
8441000000	425,7	102,1	8525000000	452,2	3629,0
8442000000	41,7	47,6	8526000000	13647,1	547,5
8443000000	225,3	17,3	8527000000	21,1	0,4
8444000000	12,0	-	8528000000	103169,7	248639,4
8447000000	85,8	21,4	8529000000	11542,1	1346,2
8448000000	33,0	50,8	8530000000	1072,7	6928,8
8449000000	-	27,6	8531000000	4395,8	615,1
8450000000	8113,7	33979,7	8532000000	460,8	566,2
8451000000	7,0	10,9	8533000000	2155,3	582,3
8452000000	231,7	2,4	8534000000	356,8	58,1
8453000000	25,2	1,5	8535000000	7404,5	6303,9
8454000000	6471,8	900,0	8536000000	40373,4	14088,1
8455000000	26052,4	5437,0	8537000000	23160,4	33801,8
8456000000	116,3	1109,2	8538000000	3342,3	3970,8
8457000000	783,3	-	8539000000	2549,2	2992,2
8458000000	1182,2	1829,4	8540000000	18,4	1111,4
8459000000	1499,8	138,7	8541000000	1771,2	3140,7
8460000000	354,4	160,9	8542000000	642,5	740,5
8461000000	2926,6	14,9	8543000000	20048,6	1118,4
8462000000	4748,1	1260,8	8544000000	67727,7	18276,5
8463000000	2432,4	67,9	8545000000	11697,3	2835,0
8464000000	51,0	-	8546000000	8568,0	3206,5
8465000000	1102,2	232,5	8547000000	1594,7	1045,5
8466000000	8892,1	296,2			
8467000000	231,3	1357,0	8548000000	62,8	4,1

Примітка: складено автором за даними ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця М.14 – Експортно-імпортні відносини України з Росією в галузі машинобудування в 2014 р. (групи 86-92 згідно УКТЗЕД)

Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)	Код товару (УКТЗЕД)	Експорт (тис.дол.США)	Імпорт (тис.дол.США)
8601000000	8505,5	138,1	9006000000	76,9	-
8602000000	283528,6	7059,8	9007000000	20,5	-
8603000000	970,3	21595,7	9010000000	14,5	-
8604000000	27,2	99,5	9011000000	0,5	-
8605000000	98,9	33,5	9013000000	14,3	19,3
8606000000	161148,5	915,8	9014000000	1055,4	573,8
8607000000	143324,6	28369,1	9015000000	3067,4	4252,0
8608000000	3608,4	171,2	9016000000	2417,4	1187,7
8609000000	194,3	-	9017000000	1,5	-
8701000000	40138,9	387,2	9018000000	339,3	43,6
8702000000	8162,7	2201,2	9019000000	3847,3	1064,6
8703000000	4131,4	39249,7	9020000000	302,1	94,4
8704000000	16943,6	5631,6	9021000000	917,7	627,7
8705000000	3536,8	672,2	9022000000	2456,1	448,1
8707000000	878,6	64,7	9023000000	2074,4	623,1
8708000000	42147,9	39456,6	9024000000	445,4	13,8
8709000000	87,4	-	9025000000	123,0	13,9
8712000000	61,5	-	9026000000	3248,9	2555,0
8713000000	557,2	0,2	9027000000	1757,0	7661,9
8714000000	3,9	-	9028000000	1720,9	3297,4
8715000000	45,8	-	9029000000	3285,1	1896,1
8716000000	12356,1	1456,7	9030000000	252,6	3132,8
8802000000	37266,0	9873,3	9031000000	7403,7	7932,5
8803000000	35292,0	14429,4	9032000000	6526,4	4474,0
8805000000	-	93,7	9033000000	58002,3	30080,0
8901000000	1253,5	-	9101000000	540,9	295,6
8902000000	11,7	-	9102000000	-	27,1
8903000000	2640,2	82,1	9104000000	-	13,5
8904000000	327,6	-	9105000000	0,0	5,8
8905000000	45,8	-	9106000000	8,1	1,6
8907000000	42,2	13,7	9107000000	0,4	36,3
9001000000	1052,9	101,2	9113000000	108,1	42,7
9002000000	210,1	11,2	9114000000	0,1	-
9004000000	9,1	208,2	9205000000	-	2,2

Примітка: складено автором за даними www.ukrstat.gov.ua; УКТЗЕД – українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Додаток Н

Основні показники досліджуваних машинобудівних підприємств

Таблиця Н.1 – Ключові економічні показники 18 досліджуваних машинобудівних підприємств Одеської області

№ п/п	2006				2009				2011				2014			
	X1	X2	X3	X4	X1	X2	X3	X4	X1	X2	X3	X4	X1	X2	X3	X4
1	486,8	127,7	21,3	79,4	3313,8	303,0	2,8	243,7	962,1	74,8	12,3	56,4	1303,9	86,3	14,1	74,1
2	19638,4	2049,5	4,8	1652,8	45359,3	489,3	9,0	344,9	18781,2	9082,2	2,2	8081,6	14801,1	11824,3	0,5	11759,6
3	1175,2	417,0	43,3	204,2	1818,7	403,5	22,7	270,3	1403,9	550,8	7,5	524,8	3123,0	1070,0	13,8	922,3
4	8764,4	6664,4	0,3	6423,2	590,6	5170,2	20,1	3507,8	1748,0	4870,3	27,6	2935,7	14914,0	11300,9	10,5	10112,0
5	17205,2	7228,3	44,9	3573,3	11887,4	5957,5	32,9	2652,8	10209,0	3689,9	33,4	1528,3	6159,0	2549,9	9,0	2319,3
6	1143,8	1417,6	9,7	1128,5	5105,7	8148,2	8,2	6588,2	19902,7	24758,1	11,0	19191,5	9724,6	9642,7	8,3	8027,9
7	1154,3	566,0	3,2	502,5	2056,2	569,6	2,8	470,4	1284,0	148,8	37,4	77,6	858,0	127,1	29,8	127,1
8	2558,0	23,9	64,4	7,1	5566,1	135,3	44,2	63,0	6792,0	623,3	47,0	279,0	5786,1	2477,2	67,0	817,5
9	708,6	345,2	20,0	207,4	2105,1	497,4	20,0	380,9	1000,8	334,2	20,0	110,4	922,6	518,6	28,0	393,0
10	349684,2	98868,5	14,2	73539,3	589180,2	124159,8	12,5	93725,3	365692,7	72992,6	12,5	54528,5	596359,0	123968,4	16,5	103509,1
11	9804,0	4000,0	13,6	2832,6	23774,7	10797,4	15,8	8120,0	11992,0	1417,2	6,3	1124,8	21784,0	5357,2	23,1	4122,1
12	1596,2	583,5	32,2	364,8	2690,3	394,9	10,9	379,6	2824,0	39,7	13,0	14,5	48,0	121,5	31,3	83,5
13	11278,6	6368,1	20,8	4663,3	21387,0	16893,3	22,9	12521,4	4482,7	2247,0	14,0	1564,0	14649,0	12406,0	20,8	9827,3
14	7510,9	6074,0	23,1	4493,0	10001,8	8818,8	17,7	6997,6	5356,0	4013,2	17,7	3178,8	5240,0	3955,5	24,3	2994,6
15	1472,0	230,9	10,5	173,8	2103,4	123,7	17,4	88,7	3085,6	74,0	21,6	48,6	6507,0	119,1	28,7	84,9
16	188572,0	82814,1	22,9	57311,0	318432,0	224642,7	15,5	168836,7	511893,0	144715,3	13,0	111279,2	1013668,0	445651,7	19,8	357556,1
17	350,5	1307,5	19,7	1304,7	5389,2	837,3	14,1	710,9	447,3	74,0	16,5	12,3	624,0	90,3	29,5	63,7
18	3101,0	1079,3	12,0	841,2	4599,7	990,3	15,3	725,2	2766,8	956,8	18,7	676,4	5031,0	3210,8	24,6	2421,3
СР*	34789,12	12231,42	21,16	8850,12	58631,18	22740,68	16,93	17034,86	53923,54	15036,79	18,43	11400,69	95639,02	35248,75	22,20	28623,08

Примітка: авторські розрахунки;

* – середні значення.

Додаток П
Вихідні дані для кластерного аналізу

Таблиця П.1 – Стандартизовані дані для здійснення кластерного аналізу

№	2006				2009				2011				2014			
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y1	Y2	Y3	Y4	Y1	Y2	Y3	Y4	Y1	Y2	Y3	Y4
1	-0,38194577	-0,41967	0,008522	0,081822	-0,36516	-0,38687	-1,41487	0,322947	-0,37201	-0,40714	-0,53411	0,22972	-0,35215	-0,3307	-0,56947	1,746653
2	-0,16869858	-0,35304	-1,00388	-0,28336	-0,08761	-0,38366	-0,7942	0,039178	-0,24685	-0,16203	-1,41443	-0,50848	-0,30177	-0,22031	-1,52561	-0,65703
3	-0,37428065	-0,40964	1,358387	-0,15263	-0,37503	-0,38514	0,577295	0,227774	-0,36891	-0,39419	-0,95248	-0,43378	-0,34536	-0,32145	-0,59056	-0,47793
4	-0,28977724	-0,19303	-1,27999	-0,29705	-0,38314	-0,30295	0,317012	-0,57698	-0,36649	-0,27665	0,799463	-0,49939	-0,30135	-0,22523	-0,82257	-0,65455
5	-0,19579152	-0,17347	1,456559	-0,29327	-0,30857	-0,28938	1,598407	-0,55532	-0,30706	-0,30877	1,304999	-0,48624	-0,33403	-0,30753	-0,92802	-0,59499
6	-0,37463028	-0,37495	-0,70322	-0,2748	-0,35333	-0,25161	-0,87429	-0,60839	-0,23897	0,264533	-0,64742	-0,51149	-0,32072	-0,24082	-0,97724	-0,64995
7	-0,37451337	-0,40448	-1,10205	-0,24118	-0,37347	-0,38228	-1,41487	-0,14313	-0,36975	-0,40513	1,653644	0,026628	-0,35382	-0,33032	0,534316	0,737973
8	-0,3588836	-0,42327	2,65303	3,988179	-0,3503	-0,38977	2,729639	3,096874	-0,33106	-0,39221	2,490393	-0,36339	-0,33542	-0,30821	3,149651	-0,45302
9	-0,3794761	-0,41213	-0,07124	-0,15493	-0,37314	-0,38352	0,307001	-0,02541	-0,37174	-0,40008	0,137037	-0,1339	-0,35358	-0,32664	0,407767	-0,21619
10	3,50626016	3,003979	-0,42712	-0,30138	3,502285	1,748685	-0,44382	-0,64165	2,18993	1,577074	-0,51667	-0,5129	1,869184	0,834404	-0,40074	-0,67055
11	-0,27820161	-0,28541	-0,46393	-0,29104	-0,2301	-0,20593	-0,11346	-0,61514	-0,29454	-0,37061	-1,05707	-0,4764	-0,2757	-0,28113	0,063274	-0,62879
12	-0,36959295	-0,40387	0,677318	-0,2183	-0,36928	-0,38529	-0,60399	-0,02329	-0,35893	-0,4081	-0,47309	2,377863	-0,35684	-0,33037	0,639773	1,474342
13	-0,26178239	-0,2033	-0,02216	-0,29526	-0,24586	-0,10082	0,597317	-0,62534	-0,34728	-0,34803	-0,38593	-0,48686	-0,30234	-0,21483	-0,09843	-0,65404
14	-0,30373458	-0,2135	0,118965	-0,29501	-0,32101	-0,24004	0,07675	-0,61049	-0,34115	-0,29997	-0,06343	-0,50048	-0,33746	-0,29431	0,14764	-0,61242
15	-0,37097587	-0,4161	-0,65414	-0,12654	-0,37315	-0,38997	0,046718	2,012942	-0,3571	-0,40716	0,276495	0,349029	-0,33273	-0,33039	0,456981	1,438944
16	1,712325234	2,447323	0,106694	-0,30126	1,715009	3,481228	-0,14349	-0,64277	3,216871	3,528767	-0,47309	-0,51329	3,426995	3,85982	-0,16873	-0,67178
17	-0,38346343	-0,37877	-0,08965	-0,27844	-0,35146	-0,37766	-0,28364	-0,31263	-0,37563	-0,40716	-0,16803	2,895048	-0,35469	-0,33066	0,513224	2,14158
18	-0,35283746	-0,38668	-0,5621	-0,26558	-0,35668	-0,37502	-0,16351	-0,31917	-0,35934	-0,38314	0,023727	-0,45169	-0,33824	-0,30132	0,168731	-0,59825

Примітка: авторські розрахунки.

Додаток Р

Результати впровадження дисертаційного дослідження

МАЛЕ ПІДПРИЄМСТВО
"ПІВДЕНЬКОНВЕРСІЯ"
 В ФОРМІ
 ТОВАРИСТВА З ОБМЕЖЕНОЮ
 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
 65012 Україна, м.Одеса, пров.Мукачівський, 6/1, кв. 60/1
 E-mail: ugkonver@eurocom.od.ua



МАЛОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
"ЮГКОНВЕРСИЯ"
 В ФОРМЕ
 ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ
 ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
 Тел./факс: (0482) 37-17-67; 37-27-10
 37-66-37

НАУКА

ПРОИЗВОДСТВО

БИЗНЕС

Р/р 260010163441 МФО 328618 в від.Укресімбанку в м.Одесі; ІПН 139060815538; № свідоцтва І00077561, ЄДРПОУ 13906089
 Р/с 260010163441 МФО 328618 в від.Укржсімбанку в г.Одессе; ИНН 139060815538; № свідоцтва І00077561, ОКПО 13906089

Исх.№ 121 от "22" VI - 2014

На № _____ от "___" _____

Акт про впровадження

Підтверджуємо, що науково-практичні результати, отримані в процесі проведення дослідження з дисертації на тему «Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств» здобувача Кравченка Євгена Вікторовича знайшли практичне впровадження на нашому підприємстві, а саме:

- 1) методика аналізу транскордонного співробітництва підприємств;
- 2) метод оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва з урахуванням впливу ендогенних та екзогенних факторів розвитку.

Застосування даних методичних положень призвело до виявлення невикористаних потужностей в сфері транскордонного співробітництва та збільшення обсягів експорту.

Позитивна динаміка експортної складової підприємства за 2011-2014 рр. підтверджує конструктивність та системний облік факторів, які впливають на експортний потенціал транскордонного співробітництва.

Директор
 МП «Південьконверсія» ТОВ



Локатарьов В. В.



ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «ЗАВОД «ТІРА»

67700, м. Білгород-Дністровський, вул. Кишинівська, 32.
 Р./р № 26000000060810 в ПАТ " Укрсоцбанк "
 в м. Білгород-Дністровський МФО 300023
 код ОКПО 14309050 св-во №200016393
 ПІН. № 143090515057

тел.:+38 (04849)2-27-77, 2-40-47
 E-mail: oao-tira@mail.ru
 www.zavod-tira.oml.ru
 факс: +38 (04849) 2-27-77, 3-18-15

Вих.№ 51/99 від 29.04.2015р.

На № _____ від _____ 2015р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ
 результатів дисертаційного дослідження
Кравченка Євгена Вікторовича

Науково-практичні результати, отримані в дисертаційній роботі Кравченка Є.В. «Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств» прийняті підприємством до застосування в процесі планово-економічної діяльності та представляють великий інтерес для підвищення економічної ефективності його функціонування в контексті участі в транскордонному співробітництві. *Прийняті до впровадження:*

- 1) авторський підхід до оцінювання економічної ефективності транскордонного співробітництва підприємств;
- 2) комплекс методичних рекомендацій для стимулювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Впровадження результатів дисертаційного дослідження дозволило розрахувати річний економічний ефект від участі підприємства в транскордонному співробітництві та визначити шляхи активізації даної співпраці.

Голова правління
 ПАТ «Завод «Тіра»



Вахнован О.Г.



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Ministry of Education and Science of Ukraine

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ODESSA NATIONAL POLYTECHNIC UNIVERSITY

пр. Шевченка, 1, м. Одеса-44, 65044 Україна
 тел.: +38 048 7223474, факс: +38 0482 344273

Shevchenko av., 1, Odessa-44, 65044 Ukraine
 phone: +38 048 7223474, fax: +38 0482 344273

E-mail: opu@opu.ua http://www.opu.ua, Код ЄДРПОУ 02071045

17.07.2014 № 1819/114-07

На №

За місцем вимоги

ДОВІДКА

видана **Кравченку Євгену Вікторовичу** про те, що результати його наукових досліджень в сфері транскордонного співробітництва були використані при виконанні міжнародного проекту «Концепція просторового розвитку міжрегіонального співробітництва в придунайському регіоні (DONAUREGIONEN+)», код проекту SEE AF/A/246/4.2/X в рамках програми транскордонного співробітництва «Південно-Східна Європа 2007-2013» та несуть в собі актуальність й представляють практичний інтерес.



Ректор ОНПУ

Оборський Г.О.

Виконавець
 Валерій Лебідь
 Тел. (048) 722 4040
 E-mail: lebed@mip.opu.ua



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Ministry of Education and Science of Ukraine

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ODESSA NATIONAL POLYTECHNIC UNIVERSITY

пр. Шевченка, 1, м. Одеса-44, 65044 Україна
 тел.: +38 048 7223474, факс: +38 0482 344273

Shevchenko av., 1, Odessa-44, 65044 Ukraine
 phone: +38 048 7223474, fax: +38 0482 344273

E-mail: opu@opu.ua http://www.opu.ua, Код ЄДРПОУ 02071045

ОФ. 04. 2015 № 1326/05-02
 На №

Довідка

про використання результатів дисертаційної роботи
Кравченка Євгена Вікторовича
«Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств»
 у науково-дослідницької діяльності
 Одеського національного політехнічного університету

Довідка видана в тому, що у науково-дослідницької діяльності Одеського національного політехнічного університету використані наукові результати, отримані у дисертаційній роботі старшого викладача кафедри обліку, аналізу і аудиту **Кравченка Євгена Вікторовича**.

Дисертацію виконано згідно з тематичних планів НДР ОНПУ за період 2011-2017 рр. при виконанні *бюджетних тем*:

– «Розробка теоретико-методологічних основ формування системи економічної безпеки підприємств структурують галузей реального сектору економіки з використання фактору вартості» (0112U002912, 2011-2014 рр.), де запропоновано авторське бачення формування організаційно-економічних аспектів транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств як інструменту досягнення їх економічної безпеки;

– «Методологія та управлінський інструментарій забезпечення економічно-безпечного інноваційного розвитку підприємств промислового сектору на засадах інтеграції освіти, науки та виробництва» (0115U000408, 2015-2017 рр.), де обгрунтовано засади формування організаційно-інституційного механізму стимулювання транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств для забезпечення їх інноваційного розвитку;

та при виконанні *господогвірної теми*:

– «Оцінювання та планування джерел фінансування інноваційного розвитку промислового підприємства» (№1717-82, 2014 р.), в рамках якої застосований авторський підхід до оцінювання потенціалу транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств як одного із джерел фінансування інноваційного розвитку.

Дисертант приймав участь в виконанні перелічених тем як співвиконавець.

Проректор



Д.В. Дмитришин

Вик. Устинюк А.Ю.
 Тел. 705-84-31



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Ministry of Education and Science of Ukraine

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ODESSA NATIONAL POLYTECHNIC UNIVERSITY

пр. Шевченка, 1, м. Одеса-44, 65044 Україна
 тел.: +38 048 7223474, факс: +38 0482 344273

Shevchenko av., 1, Odessa-44, 65044 Ukraine
 phone: +38 048 7223474, fax: +38 0482 344273

E-mail: opu@opu.ua http://www.opu.ua, Код ЄДРПОУ 02071045

06. 04. 2015 № 1325/05-02
 На №

Довідка

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Кравченка Євгена Вікторовича

«Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств»

з навчального процесу Одеського національного політехнічного університету

Довідка видана в тому, що наукові результати, отримані у дисертаційній роботі Кравченка Є.В. використано в програмах, навчально-методичних матеріалах та курсах лекцій за дисциплінами:

1. «Підприємництво», яка читається студентам рівня підготовки «бакалавр» галузі знань 0305 «економіка і підприємництво» у четвертому семестрі. У темі «Самоорганізація суб'єктів підприємництва та правове забезпечення підприємницької діяльності» використано авторські дані щодо стану нормативно-правового забезпечення транскордонного співробітництва підприємств.

2. «Облік зовнішньоекономічної діяльності», яка читається студентам рівня підготовки «магістр» галузі знань 0305 «економіка і підприємництво» у дев'ятому семестрі. У темі «Облік інших зовнішньоекономічних операцій» використано авторський підхід до ведення управлінського обліку щодо виокремлення транскордонного співробітництва на машинобудівних підприємствах та його основних особливостей.

3. «Глобальна економіка», яка читається студентам рівня підготовки «магістр» зі спеціальностей 8.03050401 «Економіка підприємства» та 8.03050701 «Маркетинг» у десятому семестрі. В курсах лекцій дисципліни використано наукові результати автора щодо визначення місця та ролі транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств в системі сучасних світогосподарських зв'язків.

Використані результати дисертаційної роботи Кравченка Є.В. свідчать про глибоке опрацювання проблематики розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств. Висновки та пропозиції відзначаються науковою новизною, можливістю практичної реалізації, тому істотно поліпшують матеріал означених дисциплін і сприяють підвищенню якості підготовки фахівців з питань розвитку транскордонного співробітництва машинобудівних підприємств.

Проректор



Ю.М. Свінар'ов

Вик. Устинюк А.Ю.
 Тел. 705-84-31