

УДК 339.564(477)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ НА РИНКАХ МАШИНОБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ

Тарас Власюк

*Інститут вищих керівних кадрів Національної академії державного
управління при Президентові України,
вул. Пугачова, 12/2, м. Київ, Україна, 04050, тел. (067) 444 37 69,
e-mail: vlasiukt@gmail.com*

Підписання Україною договору про Асоціацію з ЄС та закриття традиційних ринків збуту актуалізує питання зовнішньоторговельної безпеки держави, зокрема, забезпечення присутності на зовнішніх ринках вітчизняних виробників товарів машинобудівної промисловості. Розроблено низку комплексних рекомендацій для органів державної влади і суб'єктів підприємницької діяльності, реалізація яких даватиме змогу значно покращити існуючу систему забезпечення зовнішньоторговельної безпеки України на ринках машинобудівної продукції.

Розглянуто тенденції розвитку зовнішньої торгівлі України продукцією машинобудівної промисловості протягом 2008–2013 рр. Проаналізовано динаміку внутрішнього ринку машинобудівної продукції, а також розглянуто проблеми реалізації експортного потенціалу вітчизняного машинобудування, а саме: відсутність дієвої системи експортного кредитування та страхування. Наведено шляхи нарощування експортного потенціалу та посилення позицій вітчизняного машинобудування, окреслено головні проблеми захисту внутрішнього ринку машинобудівної продукції.

Ключові слова: зовнішньоторговельна безпека; машинобудівна промисловість; експортний потенціал; внутрішній ринок.

Підписання Україною договору про Асоціацію з ЄС та закриття традиційних ринків збуту актуалізує питання зовнішньоторговельної безпеки держави. У цьому сенсі неабиякого значення набуває забезпечення присутності на зовнішніх ринках національних виробників товарів машинобудівної промисловості. З одного боку, викликає сумнів здатність вітчизняного машинобудування ефективно конкурувати з європейськими виробниками після закінчення терміну дії режиму односторонніх преференцій, який передбачає зниження або відміну низьких митних зборів на українські товари до 31 грудня 2015 р. З іншого боку – триваюче обмеження доступу на ринок РФ та Митного союзу загрожує існуванню цілих підприємств та підгалузей українського машинобудування.

Аналізу сучасного стану та розвитку машинобудівної промисловості приділяє значну увагу багато вітчизняних вчених, зокрема: О. Ареф'єва, Б. Данилишин, Н. Любченко, Ю. Терлецька, Я. Кудрята, Т. Жуковська та ін. Значний внесок у розвиток наукової думки щодо проблем забезпечення зовнішньоторговельної безпеки національної економіки зроблено такими вітчизняними вченими, як А. Васильєва, В. Матвєєва та ін. Водночас комплексний аналіз проблеми

забезпечення зовнішньоторговельної безпеки України на ринках машинобудівної продукції в науковій літературі не здійснювали.

Мета статті – на основі аналізу сучасного стану зовнішньої торгівлі машинобудівною продукцією розробити комплексні рекомендації для органів державної влади щодо забезпечення зовнішньоторговельної безпеки України на ринках машинобудівної продукції.

Аналіз показників зовнішньої торгівлі України товарами машинобудівної промисловості засвідчує про існування загрозливої тенденції щодо скорочення частки машинобудівної продукції у загальному обсязі товарного експорту останніми роками (з 19,3 % 2012 р. до 16,8 % 2013 р.). Протягом січня–вересня 2014 р. частка машинобудівної продукції у загальному обсязі експорту скоротилась до 14,1 %. Це свідчить про існування загрозливої тенденції щодо зменшення частки товарів з високою доданою вартістю у товарному експорті України.

Протягом 2008–2013 рр. торгівля товарами машинобудівної промисловості незмінно демонструвала негативне сальдо, в середньому за період воно становило 7,9 млрд дол. США (рис. 1). Після скорочення зовнішньої торгівлі машинобудівною продукцією, викликаного світовою фінансово-економічною кризою 2008–2009 рр., упродовж 2010–2012 рр. відбувалось поступове нарощування її обсягів. Однак 2013 р. в економіці України розпочалась рецесія, негативний вплив якої на зовнішню торгівлю машинобудівною продукцією тривав і 2014 р.: протягом січня–вересня 2014 р., порівняно з аналогічним періодом 2013 р., експорт машинобудівної продукції скоротився на 25,5 %, імпорт – на 37,3 %.

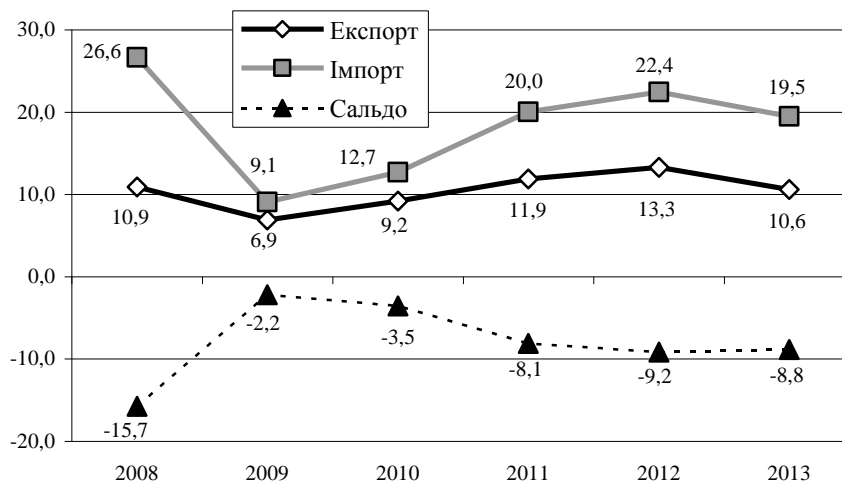


Рис. 1. Динаміка зовнішньої торгівлі України продукцією машинобудівної промисловості, млрд дол. США [5]

Посилення залежності України від імпорту машинобудівної продукції підкреслюється існуючою тенденцією зменшення показника коефіцієнта покриття імпорту експортом (рис. 2).

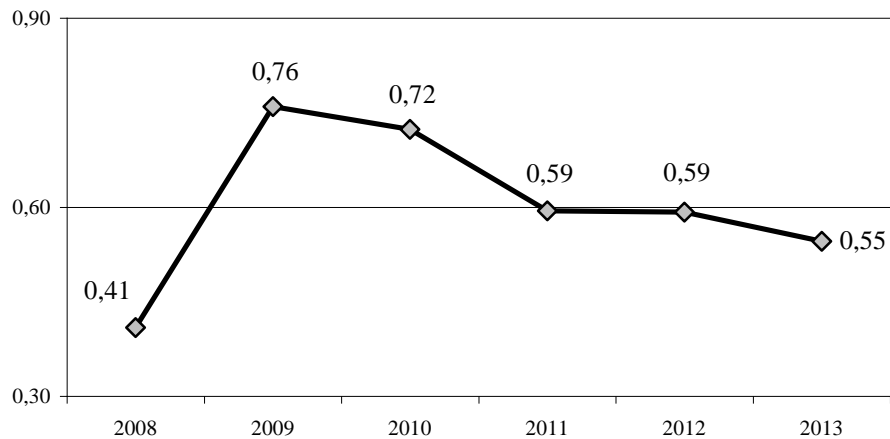


Рис. 2. Динаміка коефіцієнта покриття імпорту машинобудівної продукції експортом (порогове значення дорівнює одиниці) [6]

Після значного зростання 2009 р., яке пояснюють згортанням імпорту внаслідок впливу світової фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр., протягом 2010–2013 рр. спостерігали поступове скорочення коефіцієнта, що засвідчує погіршення стану зовнішньоторговельної безпеки на ринку машинобудівної продукції. Загалом протягом досліджуваного періоду значення коефіцієнта покриття імпорту експортом ніколи не було оптимальним.

У січні–вересні 2014 р., внаслідок обвалу гривні, відбулось підвищення коефіцієнта покриття імпорту машинобудівної продукції експортом до позначки 0,65. Зважаючи на розвиток негативних тенденцій у виробництві машинобудівної продукції у зазначеному періоді, можна констатувати суто механістичну природу такого явища та прогнозувати подальше погіршення показника коефіцієнта покриття імпорту експортом.

Упродовж 2008–2013 рр. вартість однієї тонни імпорту машинобудівної продукції була, в середньому, в 1,6 раза більшою, ніж вартість однієї тонни експорту (рис. 3). Це ілюструє залежність України від імпорту високотехнологічної машинобудівної продукції, у той час як експорт переважно зосереджено на застарілих та малоефективних зразках та моделях.

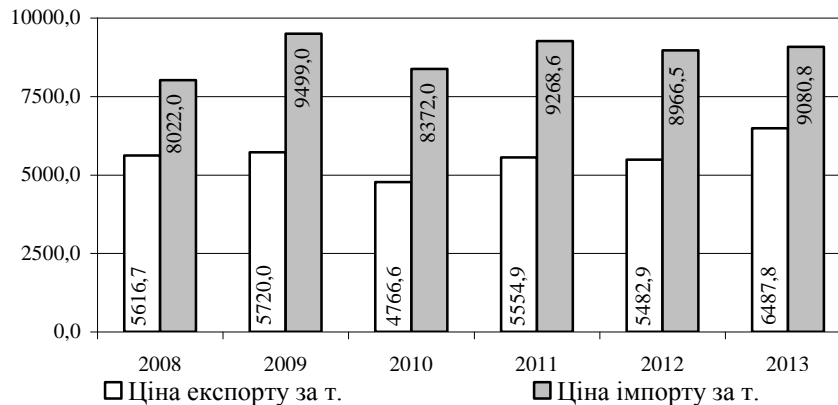


Рис. 3. Вартість експорту та імпорту машинобудівної продукції, дол. США за тону [7]

Домінування продукції з низькою доданою вартістю має наслідком підвищену чутливість експорту машинобудівної продукції до цінових коливань на світових ринках. У січні–вересні 2014 р. зберігається ціновий диспаритет між імпортом та експортом в 1,3 раза (7 657,6 дол. США за 1 т експорту та 9 787,2 дол. США за 1 т імпорту). Скорочення цінового диспаритету у зазначеному періоді не свідчить про існування позитивних тенденцій у забезпеченні зовнішньоторговельної безпеки на ринку машинобудівної продукції, а є відображенням кризових явищ, які відбуваються в економіці України.

Аналіз динаміки внутрішнього ринку машинобудівної продукції засвідчує домінування на ньому іноземних виробників (табл.1).

Таблиця 1
Динаміка внутрішнього ринку машинобудівної продукції в Україні (складено автором за [8])

Показник	2010	2011	2012	2013	2014 січ.–вер.
Обсяги реалізації продукції машинобудівної промисловості, млрд грн	99,3	133,5	143,5	117,3	68,1
у т. ч. експорт, млрд грн	72,7	94,7	106,1	84,8	67,6
<i>Внутрішнє споживання</i>					
Загальний обсяг (власна продукція плюс імпорт), млрд грн / % до попереднього року	<u>127,4</u> Нд	<u>198,2</u> 155,6	<u>216,7</u> 109,3	<u>187,8</u> 86,7	<u>104,0</u> Нд
Вітчизняна продукція, млрд грн	26,5	38,7	37,4	32,5	0,6
Вітчизняна продукція у загальному обсязі внутрішнього споживання, %	20,8	19,5	17,3	17,3	0,5
Імпортована продукція, млрд грн	100,9	159,5	179,3	155,3	103,4
Імпорт у загальному обсязі внутрішнього споживання, %	79,2	80,5	82,7	82,7	99,5

Упродовж 2010–2013 рр. частка вітчизняних виробників на внутрішньому ринку в середньому становила 18,7 %. Зазначимо, що показники внутрішнього споживання 2014 р. не є характерними для загальної динаміки. Скорочення обсягів реалізації машинобудівної продукції та зростання курсу долара спотворюють реальну динаміку, проте конкретно вказують на існування негативних тенденцій щодо витіснення вітчизняних виробників з внутрішнього ринку машинобудівної продукції навіть в умовах скорочення вартісних обсягів імпорту. Це пояснюють дещо вищими темпами скорочення реалізації машинобудівної продукції, аніж темпи скорочення її імпорту.

Реалізації експортного потенціалу машинобудівної промисловості України перешкоджає відсутність дієвої системи експортного кредитування та страхування. З одного боку, така система дає змогу суттєво підвищити цінову конкурентоспроможність машинобудівної продукції через відтермінування повної оплати товару замовником. З іншого боку – виробник позбавляється від необхідності заморожувати значні обсяги власних обігових коштів у тривалих виробничих проектах. Наприклад, розповсюдженою практикою, яку використовують за виконання експортних замовлень на судна, є виплата замовником повної вартості експортного кредиту за зниженою відсотковою ставкою протягом 12 років. В середньому загальний обсяг експортного фінансування становить близько 80 % вартості судна [12]. Особливі умови експортного фінансування також широко застосовують при виробництві літаків – залежно від рейтингу покупця, його здійснюють за умови внесення первинного платежу у розмірі 8,0–18,0 % від вартості літака, а сплата тіла кредиту відбувається протягом 12 років. Важливість ефективного кредитування авіабудівної промисловості підкреслюється тим фактом, що 2011 р. 58,0 % від усього фінансування закупівель літаків припадало на банківські кредити та експортно-кредитні агентства [11].

Зважаючи на те, що виробництво машинобудівної продукції у багатьох випадках є доволі тривалим, використання страхування експортного замовлення також зарекомендувало себе як ефективний інструмент підвищення реалізації експортного потенціалу. Як засвідчує світовий досвід, гарантування виконання умов зовнішньоекономічного контракту, або гарантування повернення коштів у разі його невиконання, позитивно впливає на здатність галузі отримувати експортні замовлення та стимулює іноземних замовників щодо їхнього розміщення.

В Україні функції гарантування та фінансування експортної діяльності підприємств формально покладено на «Державний експортно-імпорتنний банк України» («Укрексімбанк»). Місія банку – фінансування інвестиційних проектів (державних і приватних), спрямованих на розвиток галузей із високою доданою вартістю, підприємств-виробників експортоорієнтованої та імпортозамінної продукції, залучення зовнішніх кредитних ресурсів для поліпшення ефективності економіки України, обслуговування зовнішньоекономічних операцій клієнтів, виконання функцій фінансового агента уряду [1]. Однак реальні обсяги експортного кредитування вітчизняних підприємств доволі

незначні – протягом 2006–2014 рр. у рамках другого проекту розвитку експорту, який реалізується Укрексімбанк спільно з МБРР, сумарний обсяг передбаченого кредитування сягає 300,5 млн дол. США, або 37,6 млн дол. США на рік, а загальний обсяг експортних кредитів, наданих Укрексімбанком, становить 4 62,9 млн дол. США.

Інституційне забезпечення експортного кредитування в Україні є недостатнім – 2012 р. Верховна Рада України проголосувала за Закон України «Про державну фінансову підтримку експортної діяльності», проте Президент України наклав на нього вето [10]. Більше до розгляду цього питання Верховна Рада України не поверталась.

Надмірна зорієнтованість вітчизняної машинобудівної промисловості на здійснення експортних поставок до РФ має наслідком застарілість та невідповідність значної кількості діючих технічних регламентів стандартам, прийнятим у ЄС та інших країнах світу. Значні обсяги машинобудівної продукції виробляють за нормативними документами, запровадженими ще за часів СРСР, що практично унеможливує їхній експорт до розвинених країн світу. В умовах обмеження доступу українських машинобудівників на традиційний ринок РФ перед підприємствами постає необхідність здійснення масштабних інвестицій у модернізацію промислового обладнання задля приведення виробничих процесів у відповідність до галузевих директив ЄС. Незважаючи на триваюче впровадження європейських стандартів у машинобудівній промисловості (у вересні 2013 р. в Україні діяло 43 технічні регламенти, що були гармонізовані з вимогами ЄС), цей процес відбувається уповільнено, що загрожує значним звуженням експортного потенціалу галузі у найближчі роки.

З метою стимулювання переходу вітчизняних підприємств на технічні регламенти та стандарти ЄС, в Україні протягом 2010–2014 рр. реалізується програма «Сприяння взаємній торгівлі шляхом усунення технічних бар'єрів у торгівлі між Україною та ЄС», обсяги фінансування якої становлять 39 млн євро [9]. Окрім того, упродовж 2008–2010 рр. Міністерство економіки України спільно з ЄС реалізувало програму «Технічна допомога українській інфраструктурі якості», бюджет якої становив 3,1 млрд євро. З метою забезпечення гармонізації вітчизняної системи технічного регулювання, стандартизації та сертифікації з директивами ЄС, Міністерство економічного розвитку розробило проект «Стратегії розвитку технічного регулювання до 2018 р.», який окреслює план заходів, спрямованих на виконання обов'язків, що взяла на себе Україна у сфері технічного регулювання при підписанні Угоди про асоціацію з ЄС. Згідно з Проектом, 2018 р. Україна та ЄС досягнуть взаємного визнання результатів робіт з оцінки відповідності промислової продукції, що даватиме змогу українським виробникам здійснювати експортні поставки взаємно визнаних товарів на умовах, що діють для виробників такої продукції в ЄС.

Зазначимо, що автономні преференції на український експорт до країн ЄС діятимуть до 31 грудня 2015 р., у той час як узгодження та гармонізація

виробничих стандартів стосовно окремих взаємно визнаних товарних груп, згідно з Проектом, можлива лише 2018 р. Тобто протягом значного періоду часу українські підприємства машинобудівної промисловості будуть обмежені в своїй здатності реалізовувати продукцію на ринку ЄС через її невідповідність діючим технічним регламентам. Однак, окрім того, протягом трьох років вони ще й будуть позбавлені цінової переваги. В умовах триваючого скорочення доступу на традиційні ринки збуту вітчизняної машинобудівної продукції це загрожуватиме існуванню цілих підгалузей машинобудування в Україні.

На реалізацію експортного потенціалу машинобудівної промисловості України також негативно впливає зношений стан основних засобів – 63,7 % 2012 р., що є гіршим показником, ніж в середньому у промисловості – 57,3 % [4]. Зазначимо, що протягом 2011–2012 рр. спостерігається тенденція щодо подальшого погіршення стану основних засобів: 2013 р. цей показник збільшився на 2,2 %. Найбільше зношення основних фондів спостерігають у виробництві транспортних засобів та устаткування – 70,4 %. Зважаючи на те, що у січні–вересні 2014 р. легкові автомобілі посідають перше місце за обсягами імпорту, зношений стан основних засобів негативно впливає не лише на реалізацію експортного потенціалу машинобудівної промисловості, а й звужує внутрішній ринок збуту для вітчизняних виробників.

Чинниками, що спричиняють високий ступінь зношення основних засобів, є недостатня кількість власних коштів у машинобудівних підприємств (саме власні кошти є головним джерелом фінансування інвестиційної діяльності – їхня частка у загальному обсязі капітальних інвестицій у машинобудівній промисловості 2013 р. становила 94,6 %). Окрім того, фінансові обмеження змушують підприємства купувати використане виробниче обладнання або ж обладнання застарілого технічного рівня.

З метою забезпечення безпеки зовнішньої торгівлі України машинобудівною продукцією доцільно застосувати такі заходи:

- збільшити обсяги кредитування виробництва машинобудівної продукції, що призначається для експорту ПАТ «Державний експортно-імпортний банк України», та розглянути можливість структурного відокремлення його підрозділів задля створення спеціалізованого національного експортно-кредитного агентства;
- забезпечити прискорене погодження «Стратегії розвитку технічного регулювання до 2018 р.» та її винесення на розгляд Верховною Радою України;
- внести зміни до Закону України «Про митний тариф» щодо звільнення від сплати ввізного мита на промислове обладнання та запасні частини до нього, які використовують підприємства машинобудівної галузі, за умови відсутності вітчизняних аналогів;
- ініціювати переговори з представниками ЄС з метою розширення терміну дії автономних преференцій для машинобудівної продукції до 2018 р.;
- внести зміни до Податкового кодексу України щодо можливості надання податкового кредиту підприємствам машинобудівної промисловості задля фінансування виробництва за експортними замовленнями;

- сприяти налагодженню науково-виробничих зв'язків вітчизняних підприємств машинобудівної промисловості з іноземними виробниками, для чого необхідно посилити поінформованість провідних машинобудівних виробників щодо наукових, виробничих та технологічних можливостей українських машинобудівників шляхом створення та розповсюдження каталогів продукції, галузевих інформаційних довідників, підтримки участі вітчизняних виробників у спеціалізованих виставках та проведення власних виставок у країнах, що є перспективними споживачами української машинобудівної продукції.

Нарощування експортного потенціалу вітчизняного машинобудування та посилення його позицій на зовнішніх ринках значною мірою залежить від інвестиційної активності в галузі. Зважаючи на те, що частка капітальних інвестицій у машинобудівній промисловості України, в середньому, протягом 2010–2013 рр. становить 6,7 % від загального обсягу капітальних інвестицій у промисловість, стимулювання інвестиційних процесів у машинобудівній промисловості залежить від здатності держави залучити міжнародну фінансову та технічну допомогу у галузь, запропонувати спільні інвестиційні проекти у виробництві машинобудівної продукції, сприяти реалізації проектів науково-технічного співробітництва, забезпечити вільний доступ широкого кола учасників до приватизаційних процесів у галузі, стимулювати інтеграцію вітчизняних виробників до світових виробничих ланок.

З іншого боку, машинобудівним підприємствам необхідно широко застосовувати такі інструменти підвищення експортного потенціалу, як формування спільних підприємств або коопераційних зв'язків на перспективних ринках збуту, злиття та поглинання з провідними світовими виробниками машинобудівної продукції, запровадження широко розповсюджених стандартів та технічних регламентів.

Серед проблем захисту внутрішнього ринку машинобудівної продукції виокремимо недостатній рівень захисту вітчизняних виробників від нечесної конкуренції та неякісного імпорту, що має наслідком витіснення вітчизняної продукції з внутрішнього ринку України. Задля запобігання дії цього чинника необхідно проводити постійний моніторинг імпорту товарів машинобудівної промисловості до України з метою виявлення випадків нечесної конкуренції та запровадження антидемпінгових, компенсаційних та спеціальних захисних заходів у межах законів України «Про застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну» та «Про захист національного виробника від демпінгового імпорту». Також слід посилити контроль над ввезенням до України екологічно небезпечної продукції та забезпечити її утилізацію за рахунок виробників. Окрім того, здійснення гармонізації українських виробничих стандартів та технічних регламентів зі стандартами розвинених країн також сприятиме захисту внутрішнього ринку за рахунок обмеження надходження неякісного або несертифікованого імпорту.

Значною проблемою, внаслідок якої відбувається витіснення вітчизняних виробників машинобудівної продукції з внутрішнього ринку, є низькі митні

тарифи, встановлені в рамках виконання Україною своїх зобов'язань щодо набуття членства у СОТ. Внаслідок зниження тарифів відбувається нарощування обсягів імпорту машинобудівної продукції та відповідне скорочення присутності вітчизняної продукції на внутрішньому ринку [2]. Наприклад, до вступу України до СОТ ввізне мито на легкові автомобілі становило 25 % вартості автомобіля, що істотно обмежувало конкурентоспроможність імпортованих автомобілів. Проте зниження цього мита до 10 % після вступу України до СОТ 2008 р. мало наслідком різке зменшення обсягів внутрішнього виробництва з 402 тис. одиниць 2008 р. до 66 тис. одиниць 2009 р. [3]. Зважаючи на те, що повернення до колишніх ставок ввізного мита є неможливим, вагомим чинником, здатним нейтралізувати негативний вплив від зниження митних тарифів, є втілення заходів з підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробників за рахунок модернізації виробничих потужностей та забезпечення трансферу технологій за реалізації проектів зі спільного виробництва з провідними машинобудівними компаніями світу.

Сучасний стан зовнішньоторговельної безпеки України на ринках машинобудівної продукції свідчить про існування реальної загрози їхньої втрати. Отож, постає необхідність у максимальному використанні державних інструментів впливу для прискорення відтворювальних процесів у галузі, стимулюванні імпорту промислового обладнання, забезпеченні грошово-кредитної підтримки експорту, активізації інноваційно-інвестиційних процесів та транскордонного науково-технічного співробітництва.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. АТ «Укресімбанк». Річний звіт 2003. – Режим доступу : http://www.eximb.com/img/app_links/2001.pdf.
2. Можливості та загрози від членства України в СОТ для машинобудування в умовах співпраці з країнами ЄС і Митного союзу ЄврАзЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.google.com.ua/url?url=http://www.business-inform.net/pdf/2014/2_0/59_70.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ei=KGeZVIf4DoSlygPjrlGoCw&ved=0CBUQFjAA&sig2=QwFY8-1rUdWkCTWm7gRbpQ&usg=AFQjCNHRUfWcKWx5WjC02nMpQD4DchIrmw.
3. Оцінка наслідків членства України у Світовій організації торгівлі : [монографія] / Авт. колектив ; [за заг. ред. М. О. Кизима, І. Ю. Матюшенка]. – Х. : ІНЖЕК, 2014. – 212 с.
4. Основні засоби України : статистичний бюлетень Державної служби статистики України за 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Зовнішня торгівля України : статистичний збірник Державної служби статистики України за 2013 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Зовнішня торгівля України : статистичний збірник Державної служби статистики України за 2014 рік. Експрес-випуск «Зовнішня торгівля України товарами за 9 місяців 2014 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Експорт-імпорт окремих видів товарів за країнами світу : статистична інформація Державної служби статистики України за відповідні роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
8. Статистична інформація Державної служби статистики України «Обсяг реалізованої промислової продукції за видами діяльності» [Електронний ресурс] // Статистичний збірник «Зовнішня торгівля України», експрес випуск «Зовнішня торгівля України товарами за 9 місяців» за 2013–2014 рр. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

9. Усунення технічних бар'єрів у торгівлі в рамках поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі та реформування системи технічного регулювання [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.adm-pl.gov.ua/sites/default/files/upload/files/3.tehniczne_regulyuvannya_v_konteksti_zvt.pdf.

10. Щодо окремих питань державної фінансової підтримки експортної діяльності в Україні. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1187/>.

11. Aviation finance, aasten your seatbelts [Electronic resource]. – Mode of access : http://www.google.com.ua/url?url=http://www.pwc.com/en_GX/gx/aerospacedefence/publications/assets/pwc-aviation-finance-fastern-your-seat-beltspdf.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ei=AzmAVPCOPKXXywOLmIDgBw&ved=0CB4QFjAC&sig2=ibHcYPUqr52BmTvFzribNg&usg=AFQjCNGBIDjR_XX7281LIumw3TGnVvqqYQ.

12. Shipbuilding Association of Canada [Electronic resource]. – Mode of access : http://canadianshipbuilding.com/?page_id=2417.

Стаття надійшла до редколегії 21.04.2015

Прийнята до друку 15.05.2015

PROVIDING OF FOREIGN TRADE SECURITY ON THE MARKETS OF MACHINE-BUILDING PRODUCTS

Taras Vlasiuk

*Institute Senior Management Personnel of the National
Academy of Public Administration under the President of Ukraine,
12/2, Pugachova Str., Kyiv, Ukraine, 04050, tel. (067) 444 37 69,
e-mail: vlasiukt@gmail.com*

The signing of the Association Agreement between Ukraine and EU and closing of traditional sale's markets actualizes the issue of state's foreign trade security, in particular providing presence of domestic manufacturers of machine-building commodities on the foreign markets. The purpose of this article is to develop complex recommendations for public authorities and business entities in order to improve considerably the existent system of providing of Ukraine's foreign trade security on the markets of machine-building products.

In the article development trends of Ukraine's foreign trade of machine-building products during 2008–2013 are considered. The analysis of dynamics of machine-building domestic market is carried out. Problems of realization of export potential of domestic machine building are also considered, in particular absence of the efficient system of the export crediting and insurance. Ways to increase the export potential and to strengthen the position of domestic machine building are identified. Basic protection problems of domestic machine-building market are outlined.

Key words: foreign trade security; machine-building industry; export potential; domestic market.