

ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Охарактеризовано основні тенденції і проблеми інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку машинобудівного сектора вітчизняної економіки. Встановлено невідповідність структури інвестицій завданням інноваційного розвитку і підвищення експортної спроможності машинобудування. Це проявляється у зростанні збитковості цих підприємств. На прикладі успішних підприємств визначено завдання і напрями удосконалення інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку вітчизняного машинобудування. Обґрунтовано, що пріоритетними точками інвестування інноваційного розвитку у машинобудуванні мають бути підприємства, здатні забезпечити технологічний поштовх у всьому ланцюжку створення кінцевої продукції.

Ключові слова: інноваційний розвиток, інвестиції, машинобудування, підприємство, технологічний поштовх, технологічний ланцюг.

STADNYK V. V., POLISCHTSCHUK T. A.
Khmelnitsky National University

PROBLEMS OF INVESTMENT SUPPORT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF DOMESTIC MACHINE BUILDING ENTERPRISES

Main tendencies and problems of investment provision of structural development of national economy's machine building sector have been characterized. The discrepancy of structure of investments to innovative development and improvement of export possibilities of machine building tasks has been pointed out. The smallest part of investments goes to enterprises with highest technological degrees. The biggest goes to transport machine building but it does not provide the development of their market possibilities. It shows in increasing of loss in such enterprises. On the example of successful enterprises the tasks and directions of improvement of investment provision of innovative development of domestic machine building have been determined. It has been proven that priority points of investments into innovative development of machine building area have to be enterprises, able to grant the technological impulse in the technological production chain.

Key words: innovative development, investments, machine building, enterprises, technological impulse, technological chain.

Вступ. Продукція машинобудування є техніко-технологічною основою багатьох видів виробничих систем, забезпечуючи їх розширене відтворення, технологічне оновлення і зростання присутності на ринку. Інноваційний розвиток підприємств машинобудування в епоху глобалізації є необхідною умовою підтримання здатності національної економіки створювати нові, більш прогресивні виробничі системи в інших сферах економічної діяльності, а значить – підвищення її конкурентоспроможності і посилення позицій в міжнародному розподілі праці. З урахуванням значної фондомісткості машинобудівних підприємств, їх інноваційний розвиток потребує масштабного інвестиційного забезпечення.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідження проблем інноваційного розвитку промислових підприємств в умовах глобалізації є предметом наукового інтересу багатьох науковців. В Україні цими питаннями активно займаються О. Амоша, Б. Андрушків, Ю. Гончаров, С. Ілляшенко, С. Ковальчук, О. Мних, П. Перерва, Г. Савіна, Л. Смоляр, Л. Федулова та ін. В опублікованих ними роботах аналізуються результати інноваційної діяльності вітчизняних підприємств, досліджуються можливості та пропонуються засоби і механізми управління інноваційним розвитком – як на макро-, так і на мікрорівні. Проте, незважаючи на наявність значної кількості публікацій за цією тематикою, питання інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку машинобудівних підприємств залишаються недостатньо дослідженими – як у теоретико-методологічному, так і науково-практичному аспектах. Актуальність цих питань для вітчизняної економіки і визначила мету даного дослідження.

Мета дослідження – охарактеризувати основні проблеми інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку вітчизняного машинобудування та окреслити можливості їх вирішення.

Викладення основних результатів дослідження. У структурі національної економіки більшості розвинених країн визначальну роль відіграє машинобудування, яке забезпечує від 30 до 50% загального обсягу промислової продукції. Найбільшим цей відсоток є у Німеччині (53,6%) та Японії (51,5%); в Англії він займає – 39,6 %, Італії – 36,4 %, Китаї – 35,4% [1]. Саме у машинобудуванні створюються нові технологічні системи, що здатні забезпечити суттєві структурні зміни у національній економіці – в напрямі зростання частки тих виробництв, що належать до вищого технологічного укладу. І країни з розвинутою економікою створюють умови для функціонування і розвитку тих суб'єктів господарювання, що здатні виготовляти наукомістку й конкурентоздатну продукцію.

На жаль, технологічний рівень виробничих систем багатьох вітчизняних підприємств є низьким, має місце значний фізичний та моральний знос їх технічної бази (залежно від галузей – від 52 до 75 %)

Наприклад, за даними Інституту стратегічних досліджень, у 2012 р. у машинобудуванні рівень зносу основних засобів склав 83% [2, с. 6]). При цьому коефіцієнт ліквідації застарілих основних фондів у промисловості є меншим одного відсотка (0,93 %), а гранично допустимим є значення цього коефіцієнта не менше 2,5% [3]. Це спричиняє високу ресурсо- та енергомісткість вітчизняної продукції, значне екологічне навантаження на довкілля. Так, на 1 дол. ВВП Україна витрачає в 2,6 разу більше середньосвітового рівня енергоресурсів [4], що впливає і на структуру імпорту (у 2015 р. в загальному обсязі імпорту нафта і газ займали 41,0 %, з них – 29,0 % – нафта, 12,0 % – природний газ) [5]. Продуктивність праці сягає лише 25–30 % рівня країн Євросоюзу. З цих причин, незважаючи на дешевизну робочої сили, окремі види продукції вітчизняних підприємств на 30–70 % перевищують ціни на світових ринках, що робить їх неконкурентоспроможними, а Україну перетворює на промислово-технологічний додаток до високорозвинених країн. Тому інноваційний розвиток вітчизняного машинобудування є необхідною умовою технологічного оновлення виробничих галузей національної економіки і підвищення їх експортоспроможності – для збільшення кількості тих промислових підприємств, які працюють у перспективних з позицій виходу на ринки ЄС галузях.

Якщо проаналізувати визначення інноваційного розвитку сучасними науковцями (табл. 1), то можна помітити, що у більшості визначень акцентується на тому, що його джерелами є інноваційна діяльність та інновації. Тобто, виходячи із цього, а також беручи до уваги трактування розвитку як процесу, його розглядають як керований процес здійснення якісних змін внутрішнього середовища підприємства на основі впровадження новацій. Але ж якісні зміни за своєю сутністю мають бути інноваційними, тому будь-який тип розвитку ґрунтується на інноваціях. Звідси, на наш погляд, доцільно брати до уваги ті особливості розвитку інноваційного, які виділено у визначеннях Н.Заглуміної, Є.Касс, Л. Сай, Т. Федосєєвої – що він забезпечується завдяки технологічним змінам, тобто – на основі розробки і реалізації нових або поліпшуваних технологій. Вважаємо, що акцентування на такій особливості розвитку інноваційного є правомірним і важливим. Адже саме технологічні зміни забезпечують промислому підприємству кращі умови для виготовлення продукції, що відповідає суспільним потребам на новому витку їх розвитку. Зважаючи на те, що машинобудування є тією галуззю, яка забезпечує технологічне оновлення інших виробничих підприємств, принципіві зміни технологічних процесів машинобудівних підприємств у бік їх гнучкості, ресурсоощадливості, екологічної безпечності, дають змогу їм створювати й більш досконалі продуктивні інновації. Тому, як підкреслювалось нами раніше, «для забезпечення інноваційного розвитку результати інноваційної діяльності повинні спрямовуватися не лише на вдосконалення внутрішнього середовища підприємства і процесів, що в ньому відбуваються, а забезпечувати інноваційний прорив техніко-технологічного характеру, в ході якого може бути створена продукція з новою і високою споживчою цінністю, в тому числі – для нових цільових ринків. І тоді розвиток підприємства переходить у якісно нову стадію – від простого відтворення своїх основних параметрів, реагуючи на коливання ринкового попиту – до активного впливу на ринкові процеси шляхом об'єднання зусиль з іншими учасниками ринку для радикального оновлення виробничих систем відповідно до трендів НТП» [6, с. 21].

Таблиця 1

Виділення технологічної складової у трактуванні сутності інноваційного розвитку [6, с.20-21]

Автор	Трактування	Основний акцент у визначенні
Н. Заглуміна	Це цілеспрямоване неухильне підвищення конкурентоспроможності та економічної ефективності підприємства, що має якісний характер і засноване на інтенсивних факторах розвитку – знаннях, інформації, передових технологіях	Реалізація потенціалу знань, інформації, передових технологій
Є. Касс	Це ланцюг реалізованих нововведень, який пов'язаний з трансформацією наукових знань, ідей, відкриттів та існуючих технологій в нові або удосконалені продукти, а також в ході реалізації якого формується модель розвитку, перетворення і використання громадських, природних і економічних ресурсів	Ланцюг реалізованих нововведень, в т.ч. нових технологій
Л. Сай	Інноваційний розвиток підприємств ...знаходить своє відображення: в оновленні складу основних фондів та в покращенні їх використання як на стадії формування, так і на стадії науково-технічної підготовки виробництва (НТПВ); у розвитку робочої сили; у вдосконаленні відносин із зовнішнім середовищем тощо	Здійснення технологічних змін
Т. Федосєєва	Це економічне зростання господарюючого суб'єкта на основі розробки і реалізації нових або поліпшуваних технологій. Рівень інноваційного розвитку визначається як ресурсною складовою інноваційного процесу (інноваційним потенціалом), так і ефективністю трансферу інноваційних технологій	Економічне зростання на основі технологічних змін

Отже, дотримуючись такого трактування інноваційного розвитку промислового підприємства, що стосується насамперед якісних змін техніко-технологічної складової бізнес-процесів, які забезпечують у довгостроковій перспективі підвищення здатності підприємства до створення продукції, що має споживчу цінність для цільових груп клієнтів [6, с. 22], і переносячи його у галузь машинобудування, можна бачити, що реалізація проектів інноваційного розвитку у цій галузі потребує значних інвестицій. Водночас очевидно, що без інноваційного розвитку машинобудування вітчизняна економіка втратить свій потенціал технологічного відродження назавжди.

Зважаючи на високу фондомісткість машинобудування, а також погіршення фінансового стану більшості машинобудівних підприємств у останні роки, таке оновлення є проблематичним без залучення стратегічних інвесторів. Однак, як показав аналіз інвестиційних процесів у останні роки, в сектор переробної промисловості України спрямовується лише близько 20% капітальних інвестицій, а в машинобудування, продукція якого має бути найбільш наукомісткою – і того менше (табл. 2). І хоча в 2014 році обсяги капітальних інвестицій у машинобудування у абсолютному вимірі зросли (при цьому кошти не йшли на підприємства, що розташовані на тимчасово окупованих територіях АР Крим, Севастополя і Донецької і Луганської областей), це більшою мірою зумовлено девальвацією гривні і зростанням вартості обладнання, яке закуповується за вільноконвертовану валюту. Як видно із наведених даних, у відносному вимірі частка інвестицій у машинобудування зменшилась із 20,1% у 2014 р. до 17,8% у 2015 р. До того ж, як показує більш детальний аналіз структури капітальних інвестицій, у сферу виробництва високотехнологічної продукції (виробництво комп'ютерів, електроніки, оптики тощо) йде лише 3-7% від загального обсягу інвестиційних вливань, і в останні два роки має місце зменшення цієї частки майже удвічі порівняно з попередніми роками [7]. І це може означати, що стратегічні інвестори не вважають перспективним вкладення коштів у розвиток таких підприємств – ймовірно, через низьку конкурентоспроможність їх продукції на світових ринках.

Таблиця 2

Структура капітальних інвестицій в промисловий сектор України

Показник	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*
Загальний обсяг капітальних інвестицій, млрд грн.	171,1	238,2	263,7	247,9	204,1	251,1
З них у промисловий сектор, млрд грн.	58,6	85,4	95,2	101,9	82,7	84,2
В т.ч. у переробну промисловість, млрд грн.	34,2	41,3	38,1	43,0	41,0	44,6
З них у машинобудування, млрд грн.	4,15	5,61	6,77	6,45	5,47	6,29
Частка інвестицій в переробну промисловість із загального обсягу інвестицій, %	19,99	17,34	14,45	17,35	20,1	17,8
Частка інвестицій в машинобудування із обсягу інвестицій у промисловість, %	7,52	6,15	6,55	5,97	6,6	7,5

Примітка: *Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, Севастополя і Донецької і Луганської областей

Джерело: складено за: Капітальні інвестиції за видами промислової діяльності. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ibd/iki_pr/iki_pr_u/kipr_14u_n.html (Дата звернення 11.11.2015)

Однак для підтримання і розвитку науково-технічного потенціалу України галузь машинобудування має розбудовуватися у напрямі збільшення кількості підприємств, що належать до вищого технологічного укладу. Тому, як справедливо зазначають вітчизняні науковці, в Україні засобами державної промислової та інвестиційної політики має бути сформоване середовище стимулювання інвестиційних потоків у галузі із високим потенціалом створення наукомістких і конкурентоспроможних на світових ринках продуктів [8; 9]. Додамо до цього – і не тільки для усунення залежності від імпорту у критичних для розвитку країни сферах діяльності, а й для розвитку експортного потенціалу машинобудівної галузі.

При цьому вважаємо, що має бути першочерговою підтримка тих інвестиційних проектів, які можуть забезпечити ланцюгову реакцію інноваційного розвитку підприємств, об'єднаних технологічним ланцюжком створення кінцевої продукції. І надзвичайно важливо обґрунтувати точки такого «технологічного поштовху» (або точок зростання). В багатьох розвинених країнах такими точками зростання, наприклад, є виробництво автомобілів. За деякими даними, в Італії, Німеччині, Франції автомобілебудування забезпечує 8–10% загального обсягу виробництва промислової продукції, в Японії – майже 12% [10]. І цьому є логічне пояснення – адже у виробництві транспортних засобів (враховуючи продукцію підприємств-партнерів, що постачають сировину, матеріали, різні комплектуючі вироби та засоби опорядження, здійснюють ремонт і технічне обслуговування транспортних одиниць, а також підприємства суміжних галузей – торгівля, автодорожнє господарство тощо), працює величезна кількість

людей. В США, наприклад – це кожний шостий із зайнятих в промисловості. І розвиток таких підприємств «витягує» за собою розвиток інших. До прикладу, вітчизняний автовиробник ПАТ «АвтоКрАЗ», який у 2014 р. збільшив свій чистий дохід у 2,4 рази порівняно з 2013 роком, «витягнув» за собою й інші вітчизняні підприємства, що є постачальниками комплектуючих. Зокрема, ПАТ «Кам'янець-Подільськаавтоагрегат» збільшив чистий дохід у цьому ж році майже втричі – із 98,4 млн грн до 295,8 млн грн (за даними фінансової звітності відповідних підприємств).

Зважаючи на таку вагому роль підприємств, що виготовляють транспортні засоби (і не тільки автомобілебудівних) у вирішенні завдань соціально-економічного розвитку України, у цю сферу промислової діяльності в Україні щороку вкладається майже половина із інвестиційних вливань, причому має місце стійка тенденція до збільшення цієї частки, що особливо помітно у 2015 р. (табл. 3). Поза тим, в Україні серед підприємств цієї групи найбільша частка збиткових. Причому динаміка їх розвитку щороку погіршується – за результатами господарювання у 2015 р. половина збитків галузі машинобудування (20,5 млрд грн) була отримана в групі підприємств, що випускають транспортні засоби (10,58 млрд грн).

Таблиця 3

Динаміка структури капітальних інвестицій у машинобудування *

Напрями вкладання інвестицій	Роки											
	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Сума, млн грн.	Частка, %	Сума, млн грн.	Частка, %	Сума, млн грн.	Частка, %	Сума, млн грн.	Частка, %	Сума, млн грн.	Частка, %	Сума, млн грн.	Частка, %
Машинобудування загалом, млн грн.	4153,3	100	5626,3	100	6771,3	100	6449,8	100	5474,7	100	6293,7	100
Виробництво комп'ютерів, електронної та оптичної продукції, млн грн.	227,9	5,49	408,7	7,26	501,0	7,40	194,5	3,02	224,5	4,10	383,8	6,10
Виробництво електричного устаткування, млн грн.	663,5	15,98	632,7	11,25	673,4	9,94	1000,3	15,51	601,7	10,99	768,9	12,22
Виробництво машин та устаткування, не віднесених до інших груп, млн грн.	1581,7	38,08	2162,2	38,43	2781,5	41,08	2132,1	33,06	2020,8	36,91	1879,6	29,86
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, млн грн.	1680,2	40,45	2422,7	43,06	2815,4	41,58	3122,9	48,42	2627,7	48,00	3261,4	51,82

Примітка: *Без урахування тимчасово окупованих територій АР Крим, Севастополя, Донецької і Луганської областей

Джерело: Державна служба статистики України. Капітальні інвестиції за видами промислової діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/ibd/ibd_rik/ibd_rik_u/ki_rik_p_u_e_bez.htm. – (Дата звернення 02.05.2016).

Виходячи із такої динаміки капітальних інвестицій і фінансових результатів діяльності підприємств цієї групи машинобудівної продукції (рис. 1) можна зробити висновок, що інвестиційні процеси є недостатньо обґрунтованими. Зважаючи на те, що у структурі капітальних інвестицій лівова частка припадає на вартість обладнання, можна припустити, що технологічне оновлення здійснюється лише для простого відтворення виробничих систем і не містить новітніх технологій, які б могли розширити ринкові можливості діючих підприємств.

Як наслідок – не відбувається нарощування обсягів реалізації продукції, особливо інноваційної. Навпаки, частка реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі виручки від реалізації промислової продукції постійно знижується (табл. 4).

Однак технологічне оновлення має сприяти збільшенню виробничої гнучкості підприємств, що дає їм змогу швидше і з меншими витратами реагувати на зміну вимог споживачів. Це особливо важливо у машинобудуванні, де доволі частими є одиничні замовлення на виготовлення певного виду продукції, або ж

виготовлення їх з модифікаціями для різних потреб основного споживача. Тому технологічне оновлення має здійснюватися на принципово новій основі і дійсно забезпечувати інноваційний розвиток машинобудівного підприємства.

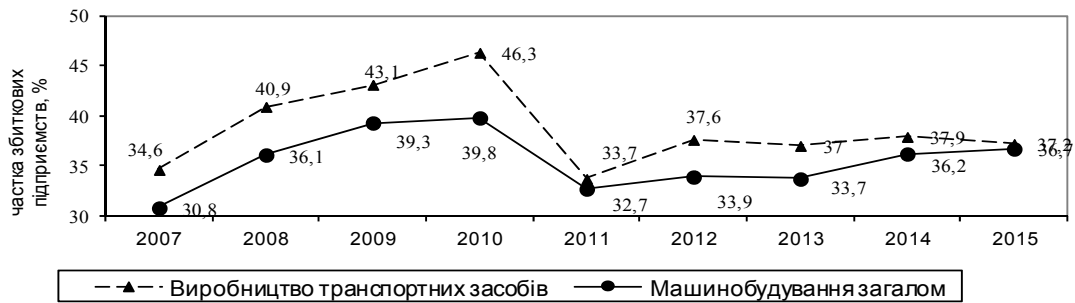


Рис. 1. Динаміка збитковості машинобудівних підприємств України (з виділенням групи підприємств, що виготовляють транспортні засоби)

Джерело: Фінансовий результат від звичайної діяльності підприємств до оподаткування за видами промислової діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/fin/fin_rez/fr_pr_u/fr_pr_12_u.htm. – (Дата звернення 16.01.2016 р.)

Таблиця 4

Порівняльна динаміка темпів технологічного оновлення вітчизняних промислових підприємств і випуску продуктивних інновацій

Дані за роками							
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Упроваджено нових технологічних процесів, од.							
1419	1647	1893	2043	2510	2188	1576	1743
Темпи впровадження нових технологічних процесів, %*							
123,9	116,1	114,9	107,9	122,9	87,2	72,0	110,6
Освоєно виробництво нових видів продукції, од.							
2408	2526	2685	2408	3238	3403	3138	3661
– з них нових видів техніки, од.							
648	669	897	942	809	769	657	1314
Частка зразків нової техніки у загальній кількості інновацій**							
24,1	27,8	27,7	27,7	25,8	19,3	20,8	35,9
Темпи виведення на ринок продуктивних інновацій, %**							
101,3	88,1	82,4	142,4	98,6	93,4	92,2	116,7
Частка реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі виручки від реалізації промислової продукції, %							
6,7	5,9	4,8	3,8	3,8	3,3	3,3	2,5

*Примітка. Без урахування тимчасово окупованих територій і зони АТО

Джерела: Наукова та інноваційна діяльність (1990–2013 рр.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/ni/ind_rik/ind_u/2002.html. – (Дата звернення: 24.01.2016 р.);

**власні розрахунки

І, як свідчать статистичні дані, ті підприємства, які дійсно реалізували плани інноваційного розвитку, показують значні успіхи за результатами технологічного оновлення. У Хмельницькій області, наприклад, до таких підприємств відносяться ТОВ «Преттль-Кабель Україна», ПАТ «Укрелектроапарат», ДП «Новатор», ПАТ «Кам'янець-Подільськаавтоагрегат». Керівництво останнього, наприклад, вирішило відійти від традиційного для нього прив'язування до материнської компанії і ввело у дію технологічну лінію для виготовлення запчастин і комплектуючих для вантажних автомобілів інших марок – для вільного продажу на ринку. І це дало свої результати – обсяги виручки зросли більшою мірою, ніж у головного підприємства.

Успішним і результативним було і технологічне оновлення ПАТ «Укрелектроапарат», яке здійснювалось протягом 2010–2013 років. Завдяки цьому підприємство змогло вийти на нову якість своєї продукції і значно розширити її асортимент. І якщо у 2013–2014 роках продукція ПАТ «Укрелектроапарат» експортувалась переважно у Росію (більше 80%), то вже у 2014 році підприємство вийшло із своїми пропозиціями на ринки європейських країн і у 2015 р. експорт у ці країни склав 2,4%. Підприємство змогло розробити аналог тягового трансформатора, які виготовляють тільки фірми "ABB" та "Siemens" і які склали їм конкуренцію для використання у електровозах фірм "ALSTOM" та "SKODA". Активізувалась робота і над іншими перспективними розробками, особливо для оснащення електровозів магістральних вантажних

перевезень та приміських електропоїздів, які використовуються для модернізації рухомого складу основних фондів «Укрзалізниці». І вже 7 років поспіль підприємство є прибутковим, а останні два роки навіть виплатило дивіденди своїм акціонерам. З огляду на таку позитивну динаміку попиту на свою продукцію підприємство у 2015 р. спрямувало значну суму капіталовкладень у нарощування виробничих потужностей.

Однак інноваційний розвиток машинобудівних підприємств не може опиратися лише на проекти технічного оновлення. Важливо надати інвестиційну підтримку тим підприємствам, продукція яких відноситься до вищого технологічного укладу, тобто – розвивати технологічну складову виробничих систем, переходити на принципово нові технології виробництва – безвідходні, енергоощадні, екологічно безпечні. При цьому необхідно розуміти, що такі інвестиції мають враховувати і нематеріальну складову закупаюваних технологій. Для високотехнологічних галузей, зокрема машинобудування, де темпи НТП є найбільш значними порівняно із іншими секторами переробної промисловості нематеріальні ресурси (у вигляді винаходів, ліцензій, інших прав на інтелектуальну власність) мають особливе значення, будучи невіддільною складовою закупаюваних технологій. «Економія» на їх придбанні призводитиме до того, що можливості нових технологій не будуть повною мірою реалізовані. Тому відбір інноваційно-інвестиційних проектів на конкурсній основі має враховувати і вартість цих ресурсів.

Висновки. Проведений аналіз динаміки і структури інвестиційних процесів в машинобудуванні України показує, що вони здебільшого спрямовані на просте технологічне відтворення діючих виробництв і не забезпечують реалізацію проектів інноваційного розвитку на підприємствах цієї галузі, не створюють умов для розширення ринкових можливостей і нарощування виробничих потужностей. Внаслідок цього вітчизняне машинобудування все більше втрачає не тільки експортний потенціал, а й свою фондоутворювальну роль у технологічному оновленні виробничого сектора національної економіки. Можна зробити висновок, що інвестиційні пріоритети, сформовані як результат державної економічної політики, є хибними і потребують суттєвого коригування. Для України вкрай необхідно переорієнтувати інвестиційні потоки у галузі з високим рівнем наукомісткості продукції, оскільки нині існує реальна загроза залишитись сировинним додатком до високорозвинених країн. При формуванні інвестиційних пріоритетів необхідно орієнтуватися на політику «технологічного поштовху», підтримуючи проекти інноваційного розвитку голівних компаній, що випускають продукцію кінцевого споживання. Вслід за ними відбуватиметься інноваційне оновлення підприємств у взаємопов'язаних технологічних ланцюжках. При цьому політика в галузі інноваційного оновлення та розвитку технологій повинна здійснюватися як з урахуванням потреб внутрішнього ринку, так і для нарощування експортоспроможності підприємств. Формування основних напрямів інноваційно-технологічного оновлення машинобудування для реалізації зазначених завдань і має бути предметом наступних досліджень.

Література

1. Скоробогатова Н. Е. Україна на світовому ринку машинобудування [Електронний ресурс] / Н. Е. Скоробогатова. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/9_NND_2012/Economics/2_105252.doc.htm.
2. Пріоритети інвестиційної політики у контексті модернізації економіки України. – К. : НІСД, 2013. – 48 с.
3. Економічна політика України [Електронний ресурс] / Міністерство економіки України. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/control/publish/category>. (Дата звернення 11.03.2015).
4. Гудима А. Енергоекономіка України як альтернатива диверсифікації постачання газу / А. Гудима // Дзеркало тижня. – 2008. – № 9. – С. 1, 9.
5. Товарна структура зовнішньої торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/zd/tsztt/tsztt_u/tsztt0113u.htm. – (Дата звернення 22.02.2015)
6. Стадник В.В. Маркетинг-менеджмент інноваційного розвитку підприємства : монографія / В.В. Стадник, О.П. Мельничук, В.М. Йохна. – Хмельницький : ПП Гонта А.С., 2013. – 206 с.
7. Капітальні інвестиції за видами промислової діяльності у 2010-2014 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/ibd/ibd_rik/ibd_u/ki_rik_p_u_e_bez.htm. – (Дата звернення 02.05.2016).
8. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів : монографія : у 2 ч. Ч. 2 / за ред. В. М. Гейця, А.А. Мазаракі. – К. : КНТЕУ, 2008. – 273 с.
9. Сокурєнко П. І. Інвестиційна політика як ефективна форма управління ухваленням інвестиційних рішень / П. І. Сокурєнко, О. Ф. Кришан // Європейський вектор економічного розвитку. – 2010. – № 1 (8). – С. 208–214.
10. Рижук С. Оцінка розвитку ринку автомобілебудування / С. Рижук // Контракти. – 2014. – № 1. – С. 18–25.

Надійшла 12.05.2016; рецензент: д. е. н. Лук'янова В. В.