

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Л. М. Сакун, к. е. н., доцент, Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського, lesyasakun13@gmail.com*

У статті здійснено аналіз сучасного стану, проблем та перспектив інноваційного розвитку машинобудування України. Досліджено фінансове забезпечення інноваційної діяльності підприємств України за період 2010–2016 рр. Розглянуто фактори, що гальмують інноваційний розвиток підприємств машинобудівної галузі. На прикладі провідних машинобудівних підприємств України запропоновано типологію інновацій.

Ключові слова: інновації, інноваційний розвиток, інноваційна діяльність, машинобудівна галузь, машинобудівні підприємства.

Постановка проблеми. Адаптація вітчизняних підприємств до роботи в умовах нестабільного зовнішнього середовища, що динамічно змінюється відносно кон'юнктури ринку, проходить важко. Знизилися темпи розробок та освоєння нових видів продукції. Відповідно збільшилась частка добувних галузей та галузей початкової стадії переробки сировини. Складна ситуація склалася в машинобудівному комплексі України. Відбувся спад обсягів виробництва, погіршилися показники відновлення продукції, загалом відзначається надзвичайно низький рівень інноваційних процесів. Галузь виявилася неконкурентоспроможною на світовому ринку. В зв'язку з цим, виникає необхідність проаналізувати стан інноваційного розвитку машинобудування України, з'ясувати, які фактори гальмують інноваційну діяльність вітчизняних підприємств, та відшукати шляхи вирішення проблем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальні питання інноваційного розвитку промислових підприємств є об'єктом постійного дослідження вітчизняних та закордонних науковців. Теоретичним та прикладним аспектам інноваційного розвитку підприємств України присвячені наукові праці таких вчених, як: В. М. Щербань, О. С. Захарченков, А. О. Касич, О. М. Ястремська, Ю. В. Бондарук [1–5] та інші.

У роботі В. М. Щербань [1] підкреслюється необхідність формування товарної інноваційної політики, а О. С. Захарченков [2] наголошує на формуванні стратегії інно-

ваційних перетворень.

Шляхи активізації інноваційної діяльності та дослідження ключових показників інноваційної політики промислових підприємств детально представлені у роботах А. О. Касич [3] та О. М. Ястремської [4].

Незважаючи на актуальність і значущість наявних наукових праць з даної проблеми, недостатньо розкритим залишається питання аналізу та оцінки інноваційного розвитку в галузевому розрізі.

Формулювання мети статті. Метою статті є дослідження основних тенденцій, характерних для інноваційного розвитку машинобудівної галузі, та пошук шляхів вирішення проблем, які стримують даний процес.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основною умовою конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах економічної кризи, запорукою їхнього розвитку залишається інноваційна активність на ринку.

Перехід України до інноваційної моделі розвитку економіки дозволить змінити пріоритети інвестицій у напрямку наукоємних галузей. Така стратегічна орієнтація національного господарства спроможна забезпечити підвищення науково-технічного рівня та збалансованості економіки країни, наповнити внутрішній ринок високоякісними товарами, збільшити експортну складову валового внутрішнього продукту.

Вирішальне місце у промисловій політиці України повинно відводитися машино-

будуванню, продукція якого є одним з основних каналів впровадження досягнень науково-технічного прогресу як у сфері виробництва, так і споживання. Трансформаційні процеси української економіки останніх років призвели до того, що сформувався новий устрій машинобудівного комплексу, характеристиками якого є: орієнтація на поточний платоспроможний попит (як внутрішній, так і зовнішній), кооперація з головними закордонними виробниками щодо випуску конкурентоспроможної продукції, раціоналізація схем комплектування кінцевих продуктів, регіоналізація і локалізація машинобудування тощо. Особливістю галузі є надзвичайно велика номенклатура продукції (понад 10 тис. назв), тому необхідно визначитися з найбільш важливими видами продукції, зокрема інвестиційного призначення. Провідними підгалузями машинобудівного комплексу залишаються вагобудування, автомобілебудування, суднобудування, авіаційна та аерокосмічна промисловість.

Політика підтримки інновацій в економічно розвинутих країнах світу сприяє реалізації їх промислового потенціалу та створює сприятливі умови щодо впровадження наукових розробок на практиці.

Згідно з даними рейтингу Global Competitiveness Index [6], лідерами по інвестуванню у нові науково-дослідні проекти є США, яке у 2016 році витратило 457 млрд. дол. (2,9% ВВП), Китай – 369 млрд. дол. (1,6% ВВП) та Японія – 160 млрд. дол. (3,5% ВВП).

При цьому, в Україні у 2016 році на підтримку наукових досліджень було витрачено 11,531 млрд гривень [7], питома вага загального обсягу витрат у ВВП становила 0,48%, у тому числі за рахунок коштів державного бюджету – 0,16%. За останні двадцять років освоєння нових видів техніки зменшилося майже в 14 разів, а частка інноваційно-активних промислових підприємств – у 5 разів. Загальний приріст ВВП за рахунок введення нових технологій в Україні становить 0,7%, тоді як у розвинених країнах – 40–70%.

Однією із основних складових Індексу глобальної конкурентоспроможності Всесвітнім економічним форумом названо інновації, які включають шість показників: здат-

ність до інновацій; якість НДІ; витрати компаній на дослідження і розробки; співпрацю університетів та промисловості у дослідженнях та розробці; державні закупівлі високотехнологічної продукції; наявність вчених та інженерів [8].

За усіма показниками інноваційної складової, крім наявності вчених та інженерів (збільшення на 4 пункти з 29 до 25 місця), Україна погіршила свої позиції у 2017 році по відношенню до 2016 року. Так, показник співпраця університетів та промисловості у дослідженнях та розробці втратив 16 пунктів (з 57 місця на 73); державні закупівлі високотехнологічної продукції – 14 пунктів (з 82 місця на 96); якість НДІ – 10 пунктів (з 50 місця на 60); витрати компаній на дослідження і розробки – 8 пунктів (з 68 місця на 76).

Хоча в рейтингу Глобального інноваційного індексу-2017 (The Global Innovation Index 2017) [9] Україна посіла 50 місце серед 127 країн, піднявшись на 6 сходинок відносно 2016 року та 14 сходинок відносно 2015 року. Цей фактор вказує на те, що більшість вітчизняних підприємств планує вийти із економічної кризи саме завдяки активізації інноваційної діяльності та впровадженню нових технологій. Для складання рейтингу експертами ураховувалося 81 критеріїв, серед яких рівень НДР, кількість патентних заявок, обсяг витрат на освіту, політика щодо інтелектуальної власності, податкові пільги на інновації та інше.

Серед усіх напрямів інноваційного розвитку одне з пріоритетних місць в економічно розвинутих країнах належить машинобудівній галузі. Так, в Рамковій програмі досліджень та інновацій HORIZON 2020, яка розрахована на 2014–2020 рр. [6, 10], основними завданнями є розширення інновацій у робототехніці, лазерній та фотонній технологіях, а також збільшення капітальних вкладень у створення промислового обладнання до 9 % у 2020 р. (із 6 % у 2014 році). Окрім того, заплановано знизити енергетичні витрати виробництва на 30 %, на 20 % зменшити кількість відходів виробництва й споживання виробничих матеріалів. Для реалізації вказаних цілей значну увагу та фінансування отримають виробництво наноматеріалів і впровадження на-

нотехнологій, технології надшвидкого виготовлення виробів (RapidPrototyping, 3D Printing).

Пріоритетними напрямками інноваційної діяльності загальнодержавного рівня в галузі вітчизняного машинобудування залишаються:

- освоєння нових технологій високо-технологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки;
- розроблення агрегатів і систем нового покоління для швидкісного та високошвидкісного залізничного транспорту;
- розвиток транспортної логістики;
- удосконалення систем виведення ракет-носіїв, космічних апаратів;
- впровадження керуючих систем авіаційної, корабельної, ракетної, військової електроніки;
- розвиток навігаційних систем різного призначення.

Динаміку інноваційної діяльності підприємств України за період 2010–2016 рр. наведено на рис. 1.

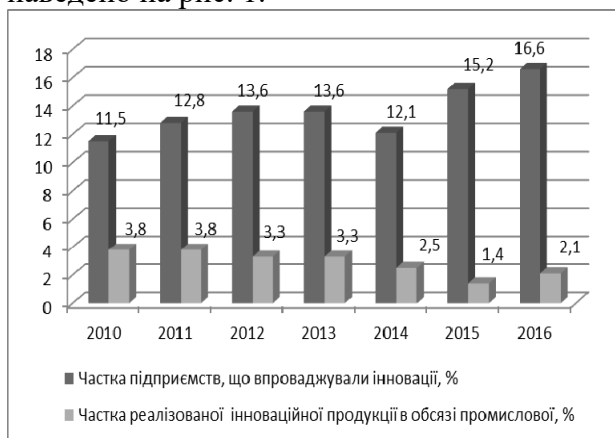


Рис. 1. Показники інноваційної діяльності підприємств України за період 2010–2016 рр. [7]

За досліджуваний період частка інноваційно-активних підприємств в Україні зросла на 5,1%, що є позитивним фактором, але в середньому склала лише 14,9%. На низьку результативність інноваційної діяльності вітчизняних підприємств вказує майже критичний рівень частки реалізованої інноваційної продукції, яка з 3,8% у 2010 році знизилась до 1,4% у 2015 році і незначно зросла до 2,1% у 2016 році.

За версією Forbes [11] на основі опиту-

вання експертів з Києво-Могилянської бізнес-школи, інвестиційної компанії SP Advisors, рейтингового агентства IBI-Rating, юридичної фірми Integrites, а також представника великої четвірки – KPMG було складено рейтинг інноваційних компаній України.

Рівень інноваційності запропонованих підприємств оцінювався за наступними критеріями: 1) унікальність продукції, інноваційність технології виробництва; 2) унікальність бізнес-процесів компанії, що сприяють реалізації продукції; 3) локальний (глобальний) масштаб інновацій компанії; 4) чи отримує компанія завдяки інноваціям конкурентну перевагу на ринку; 5) зацікавленість і попит на інновацію з боку конкурентів; 6) розмір внеску компанії в розвиток своїх інновацій.

Найвищу комплексну оцінку інноваційної активності з урахуванням рівня конкурентної переваги отримали ПриватБанк, «Південмаш» і «Нова Пошта» [11].

Із рейтингу двадцяти найбільш інноваційних компаній України лише два підприємства відносяться до машинобудування (ДП «ВО «Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова» та ПАТ «Турбоатом»), що вказує на низьку активність галузі. Наведені дані свідчать, що Україні необхідно перейняти світовий досвід, щоб відновити свої позиції одного з лідерів машинобудівної галузі. Незважаючи на глибоку кризу галузі, її технологічну відсталість та енергоємність, упровадження інновацій і у виробництві, і в інших процесах здатне прискореними темпами повернути машинобудування до групи лідерів національного господарства.

Низький рівень інноваційного розвитку економіки України вказує на наявність гальмуючих факторів, які можна вважати загальними для переважної більшості вітчизняних підприємств.

На рис. 2 наведено основні фактори, що стримують розвиток інноваційної діяльності підприємств [3].

Дані рис. 2 вказують на те, що саме обмеженість фінансових можливостей вітчизняних підприємств стає на заваді ефективній реалізації інноваційної політики: нестача власних коштів (83,0% обстежених

підприємств); недостатня фінансова підтримка держави (56,6 %); висока вартість нововведень (55,9 %); високий ступінь ризику (38,9 %), довгий строк окупності інновацій (34,6 %); складний фінансовий стан замовників (31,7%). Крім того, на іннова-

ційний розвиток вплинули недосконалість нормативно-правової бази (37,7 %), відсутність попиту на інноваційну продукцію (16 %) та недостатній рівень кваліфікації персоналу (17,2 %).



Рис.2. Фактори, що гальмують інноваційний розвиток підприємств України за період 2010–2015 рр. [3]

Зупинимось на дослідженні фінансового забезпечення інноваційної діяльності підприємств в Україні за період 2010–2016 рр. (рис. 3). Аналіз динаміки інвестицій в інновації показав нерівномірний (стрибоподібний) характер цього процесу: від 14333,9 млн. грн. у 2011 р. до найнижчого значення 7695 млн грн. у 2014 р. і різкого підвищення у 2015–2016 рр. (найвищого значення даний показник досяг у 2016 році – 23229,5 млн. грн).

Однак якщо взяти цей показник з розрахунку на одне підприємство, то суми залишаються неадекватними потребам.

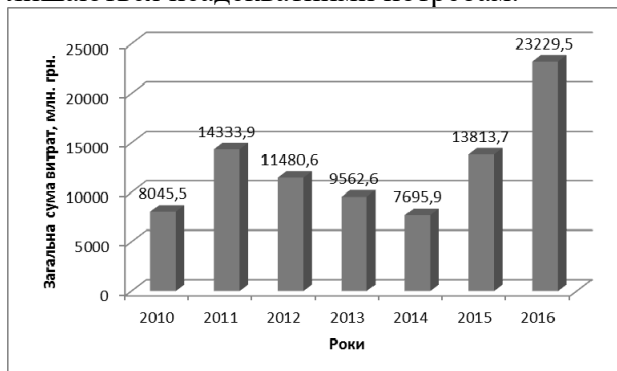


Рис. 3. Динаміка загальних витрат на інновації в Україні за період 2010–2016 роки [7]

Основним джерелом фінансування інноваційних витрат залишаються власні кошти підприємств, що є негативною тенденцією в структурі джерел. Так, за 2015 рік їх частка склала 13427 млн. грн. (97,2% від загальної суми витрат), а в 2016 році – 22036,0 млн. грн (або 94,9% загального обсягу витрат на інновації) [7]. Сума фінансування з державного бюджету у 2015 році становила лише 0,4%, а у 2016 році – 0,8% від загальних витрат. З 0,8% у 2015 році до 2,7% у 2016 році зросла питома вага такого джерела фінансування інноваційної діяльності як кредити. Ці дані дозволяють стверджувати про вкрай недостатню державну підтримку інноваційного розвитку в Україні. Низьким залишається рівень інвестиційної привабливості інноваційного сектора для внутрішніх (0,6% у 2015 – 2016 рр.) і зовнішніх інвесторів (0,4% у 2015 р. та 0,1% у 2016 р.) [7].

У таблиці 1 наведено обсяги виробництва окремих видів машинобудівної продукції за період 2011–2016 роки.

Дані таблиці 1 вказують на кризу машинобудівної галузі України: майже по всіх наведених видах промислової продукції за

період 2011–2016 роки спостерігається тенденція до значного падіння обсягів виробництва, а відповідно, і до погіршення фінансового стану підприємств. Нестача власних обігових коштів призводить до того, що

підприємства не в змозі закупити сучасне обладнання, фінансувати товарні та технологічні інновації й власні наукові дослідження.

Таблиця 1
Виробництво окремих видів машинобудівної продукції за період 2011–2016 роки

Види промислової продукції	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Холодильні вітрини та прилавки з холодильним агрегатом або випарником інші (крім для зберігання продуктів харчових заморожених), тис. шт.	43,3	43,1	25,9	10,2	6,8	3,8
Трактори для сільського та лісового господарства, тис. шт.	6,8	5,3	4,3	4,1	4,2	4,9
Розпушувачі та культиватори, тис. шт.	7,4	4,7	4,4	3,7	3,4	3,7
Борони дискові, тис. шт.	7,4	1,6	2,0	2,0	2,3	2,8
Сівалки, тис. шт.	4,9	2,7	3,6	3,0	3,5	4,4
Верстати токарні, розточувальні, свердловальні, фрезерувальні, шт.	103	108	117	66	38	39
Машини та молоти кувальні або штампувальні, преси гідравлічні та преси для оброблення металу, шт.	22	51	11	7	8	6
Верстати для оброблення деревини, корка, кістки, ебоніту, твердих пластмас і матеріалів твердих подібних, тис. шт.	1,5	2,0	1,3	1,0	1,2	1,2
Конвертери і машини ливарні, виливниці й ковші, що використовуються в металургії, тис. шт.	6,8	5,1	2,7	0,8	0,4	0,3
Валки до прокатних станів, тис. шт.	9,6	10,2	8,0	6,6	4,4	5,1
Машини бурильні та прохідницькі самохідні, шт.	118	118	415	77	43	21
Бетонозмішувачі чи розчинозмішувачі, тис. шт.	6,6	7,3	7,0	6,0	4,8	5,9
Обладнання промислове для перероблення м'яса або птиці, тис. шт.	11,0	33,6	18,9	10,3	11,1	11,4
Автомобілі легкові, тис. шт.	97,5	69,7	45,8	25,9	5,7	4,3
Засоби автотранспортні для перевезення 10 і більше осіб, тис. шт.	4,0	3,7	2,6	1,0	1,0	0,6
Автомобілі вантажні, тис. шт.	3,2	2,9	2,0	1,2	1,4	0,4
Причепи та напівпричепи інші для перевезення вантажів, тис. шт.	26,2	21,7	29,2	34,3	35,4	26,3
Вагони вантажні та вагони-платформи, залізничні або трамвайні, несамохідні, тис. шт.	52,7	47,8	25,3	6,2	1,4	2,9

Складено за: [12]

Оскільки фінансові обмеження є найвагомішими в забезпеченні інноваційної діяльності машинобудівних підприємств в

Україні, то можна з впевненістю сказати, що в найближчій перспективі рівень інноваційного розвитку галузі залишатиметься низь-

ким.

Розрізняють кілька типів інновацій: товарні – упровадження нового продукту; технологічні – упровадження нового методу виробництва; ринкові – створення нового ринку товарів і послуг; маркетингові – освоєння нового джерела постачання сировини; управлінські – реорганізація структури управління; соціальну – упровадження заходів з метою покращення життя населення; екологічні – упровадження заходів з питань охорони довкілля [1]. Розглянемо основні напрямки інноваційної діяльності на прикладі провідних підприємств машинобудівної галузі – АТ «АвтоКрАЗ», АТ «Крюківський вагонобудівний завод» та АТ «Мотор Січ». Ці підприємства є представниками таких високотехнологічних підгалузей машинобудування як автомобілебудування, вагонобудування та авіабудування, тому тенденції щодо впровадження інновацій на них, мож-

на поширити на усі підприємства даної галузі. Типологію інновацій на АТ «АвтоКрАЗ», АТ «Крюківський вагонобудівний завод» та АТ «Мотор Січ» наведено в табл. 2.

Оскільки на інноваційний розвиток підприємств машинобудівної галузі впливає багато стримуючих факторів, необхідним завданням є визначення дієвих заходів активізації даного процесу.

1. Розробка оптимальної стратегії фінансування інноваційної діяльності та пошук додаткових джерел фінансування: використання методу прискореної амортизації, створення фондів розвитку, емісія цінних паперів і розміщення їх на вторинному ринку, продаж власних акцій, спонсорські кошти, асигнування, інвестиційний лізинг, інвестиційний селенг, кошти акціонерів-пайовиків, інвестиційні та інноваційні кредити, венчурний капітал.

Таблиця 2

Впровадження інновацій за їх типами на провідних машинобудівних підприємствах України

Типи інновацій	Інновації
Товарні	<p>Створення модельного ряду сучасних вантажних і пасажирських електровозів АТ «КВБЗ» для українських залізниць з асинхронним тяговим приводом; металоконструкцій для подрібнювальних камер; житлових модульних контейнерів; мобільних банно-пральних комплексів.</p> <p>Створення лінійки важкої бронетехніки (КрАЗ-Спартан, КрАЗ-Халк), командно-штабної машини, до складу якої входить автомобільне шасі КрАЗ-5233HE з універсальним низькогабаритним контейнером, що оснащений засобами життєзабезпечення, а також майданчик з дизель-генераторною установкою і контейнер з двома додатковими генераторами.</p> <p>У 2018 році АТ «Мотор Січ» планує почати випуск цивільного гелікоптера власного виробництва «Надія», розрахованого на 7 пасажирів з дальністю польоту 1000 км, адаптованого для використання підрозділами ДСНС, прикордонної служби та іншими спецслужбами, а також – для потреб санавіації.</p>
Технологічні	<p>Серійне виробництво на АТ «КВБЗ» інноваційного вагона-цистерни бункерного типу для перевезення пиловугільного палива моделі 1–7126 з гравітаційним завантаженням через верхні завантажувальні люки на спеціальних навантажувальних пристроях і розвантаженням під тиском стислого азоту 0,2 МПа через систему трубопроводів.</p> <p>Збільшення гарантійного строку експлуатації буксових вузлів до восьми років або 800 тис. км у результаті застосування дворядних касетних конічних підшипників типу ТВУ150х250х160; наплавлення ударно-тягових поверхонь автозчепів у середовищі аргону із твердістю поверхонь після наплавлення 400–500 НВ.</p> <p>Розробка автомобілів з підвищеними техніко-експлуатаційними характеристиками: посилення карданної передачі, модернізація редукторів передніх мостів. Впровадження нової технології маркування шасі.</p>

Маркетингові	<p>Створення оптимальних умов для придбання автомобілів, вагонів та літаків в кредит та лізинг. Участь в перспективних інвестиційних проектах і державних програмах спільно з іншими країнами.</p> <p>Проведення АТ «КВБЗ» спільно з японською компанією «Іточу» модернізації вагонів типу «Е» та його модифікації з впровадженням асинхронного тягового приводу на КП «Київський метрополітен».</p> <p>Створення системи післяпродажного обслуговування двигунів, підтримання льотної придатності, а також надання фінансових послуг (страхування, лізинг і інше). Надання послуг: використання створеного АТ «Мотор Січ» першого у світі тренажера, призначеного для отримання навичок керування гелікоптером Мі-2, зокрема, з двигунами АІ-450М та ГТД-350 (КТВ Мі-2). Пошук нових партнерів в країнах далекого зарубіжжя зі збуту автомобілів і надання послуг в галузі випробування на базі полігону АТ «АвтоКрАЗ».</p>
Управлінські	<p>Реінжиніринг бізнес-процесів в основних цехах. Впровадження систем менеджменту якості на підприємствах.</p> <p>В 2016 році на АТ «АвтоКрАЗ» був впроваджений новий стандарт ISO/TS 16949:2009, розроблений спеціально для автомобільних виробників та орієнтований на попередження дефектів і зменшення втрат при виробництві.</p>
Соціальні	<p>Розробка нових положень про нарахування персональних надбавок з метою підвищення матеріальної зацікавленості персоналу.</p> <p>Ефективне використання кадрового резерву підприємств та приведення чисельності працівників у відповідність з обсягами виробництва. Створення в Запорізькому авіаційному коледжі матеріально-технічної бази для навчання за спеціальностями «Технічне обслуговування повітряних суден і двигунів», «Виробництво авіаційних літальних апаратів»; створення єдиного освітнього центру підготовки робітників для машинобудівної галузі Запорізької області.</p>
Екологічні	<p>Інноваційний проект «Впровадження когенераційної енергозберігаючої установки» на АТ «Мотор Січ», спрямований на підвищення рівня ефективності споживання енергетичних ресурсів і, як наслідок, скорочення викидів в атмосферу парникових газів, шляхом впровадження новітніх технологій комбінованого виробництва теплової і електричної енергії на основі газотурбінних установок на потужностях АТ «Мотор Січ». Вироблена електроенергія буде використана для задоволення енергетичних потреб підприємства, заміщуючи електроенергію з національної мережі, що має високу вуглецеву інтенсивність.</p> <p>Введення в дію на АТ «АвтоКрАЗ» нової системи сушки деталей і вузлів на конвеєрі фарбування деталей. Реконструкція цехового освітлення із заміною застарілих світильників на нові з енергозберігаючими лампами.</p>

Складено за: [13–15]

2. Організаційні перетворення на підприємствах: реінжиніринг бізнес-процесів, створення дієвої та ефективної організаційної структури управління, впровадження на підприємствах відділу інноваційного розвитку (модернізації та розвитку).

3. Оновлення матеріально-технічної

базис як резерв акумулювання коштів для реалізації інноваційних проектів, проведення комплексного аналізу відтворення основних засобів, які відповідали б сучасності.

4. Створення на законодавчому рівні економічного механізму стимулювання підприємств щодо впровадження ресурсозбері-

гаючих та екологічних технологій за допомогою застосування податкових, страхових та кредитних пільгових режимів.

5. Розробка дієвої маркетингової політики щодо інновацій та пошуку замовників на інноваційну продукцію: пошук нових методів обслуговування, оформлення виробів, створення рекламних компаній, заходи брендингу.

6. Державна підтримка інноваційної діяльності: сприяння попиту на вітчизняну машинобудівну продукцію через державні замовлення; створення раціональної податкової системи; достатня оцінка вартості основних засобів; встановлення дієвих норм амортизації; здійснення інвестиційних проєктів інноваційного розвитку.

Державі вкрай необхідно стійке зростання всіх галузей економіки, в тому числі машинобудівної, і досягти цього стане можливим внаслідок євроінтеграції.

Висновки. Отже, тенденції інноваційної діяльності в Україні за період 2010–2016 рр. засвідчують про її низький рівень розвитку, що негативно відображається на конкурентоздатності продукції та економіки в цілому, з незначними позитивними зрушеннями у 2015–2016 рр.

Таким чином, пошук резервів інноваційної активності машинобудівної галузі потребує чіткого уявлення про стан підприємств та ринку в цілому, ефективне фінансове, маркетингове та інформаційне забезпечення інноваційної діяльності.

Література.

1. Щербань В. М. Товарно-інноваційна політика: Навч. посіб. / В. М. Щербань, Л. Л. Козубенко. – К. : Кондор, 2006. – 398 с.
2. Захарченко О. С. Проблеми інноваційного розвитку промислових підприємств в Україні та формування стратегій інноваційних перетворень / Захарченко О. С. // Бізнес Інформ. – № 2. – 2012. – С. 57–61.

3. Касич А. О. Інноваційна активність підприємств України: динаміка, проблеми та шляхи вирішення / А. О. Касич, К. О. Канунікова // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 22. – С. 21–24.

4. Ястремська О. М. Інноваційна діяльність промислових підприємств: результати оцінювання / О. М. Ястремська, П. О. Доуртмес // Бізнес Інформ. – 2016. – № 4. – С. 161–168.

5. Бондарук Ю. В. Формування моделі інноваційного розвитку машинобудівних підприємств / Ю. В. Бондарук // Науковий вісник Ужгородського університету. Зб. наук. пр. – Серія: Економіка. – Ужгород : Ужгородський національний університет, 2016. – Вип. 48. – С. 62–65.

6. Сколько инвестируют в НИОКР разные страны: рейтинг расходов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ect-center.com/blog/rashodi-niokr>

7. Наукова та інноваційна діяльність України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/exsp2017/10/183pdf.zip>

8. Позиція України в рейтингу країн світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2017–2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analitika/>

9. Рейтинг стран мира по индексу инноваций [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.globalinnovationindex.org/>

10. Грудзевич Ю. Характеристика сучасного стану розвитку інноваційної діяльності на машинобудівних підприємствах України / Ю. Грудзевич // Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. – 2016. – № 1. – С. 45–52.

11. Врятувати майбутнє: перший рейтинг інноваційних компаній України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forbes.net.ua//magazine/forbes/pershij-rejting-innovacijnih-kompanij>

12. Виробництво основних видів промислової продукції за 2011–2016 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua//operativ2006>

13. Офіційний сайт АТ «Крюківський вагонобудівний завод» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kvsz.com>

14. Офіційний сайт АТ «АвтоКрАЗ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autokraz.com.ua>

15. Офіційний сайт АТ «Мотор Січ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.motorsich.com>

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

*Л. Н. Сакун, к. э. н., доцент, Кременчугский национальный университет
имени Михаила Остроградского*

В статье проведен анализ современного состояния, проблем и перспектив инновационного развития машиностроения Украины. Исследовано финансовое обеспечение инновационной деятельности предприятий Украины за период 2010–2016 гг. Рассмотрены факторы, тормозящие инновационное развитие предприятий машиностроительной отрасли. На примере ведущих машиностроительных предприятий Украины предложена типология инно-

вацій.

Ключевые слова: инновации, инновационное развитие, инновационная деятельность, машиностроительная отрасль, машиностроительные предприятия, инвестиции.

PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF MACHINE-BUILDING INDUSTRY OF UKRAINE

*L. M. Sakun, Ph. D (Econ.), Ass. Prof., Kremenchug National University
named after Mikhail Ostrogradsky*

The current state, problems and perspectives of innovative development of machine building of Ukraine are analyzed. The financial support of innovation activity of enterprises of Ukraine for the period of 2010–2016 is investigated. The factors hindering the innovative development of the enterprises of the machine-building industry are considered. A typology of innovations is offered on the example of the leading machine-building enterprises of Ukraine.

Keywords: innovations, innovative development, innovative activity, machine building industry, machine building enterprises.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Бараннік Л. Б.

Надійшла до редакції 05.09.17.

УДК 338.24

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

П. А. Овчар, кандидат наук з державного управління, Національний університет біоресурсів і природокористування України, p.ovchar@ukr.net

У статті визначено основні чинники, які гальмують ефективний розвиток автомобільного транспорту в Україні. Систематизовано базові складові існуючого правового механізму, який регулює пасажирські перевезення автомобільним транспортом. Запропоновано структуру механізму державного регулювання пасажирських перевезень автомобільним транспортом на усіх рівнях. Досліджено перспективи розвитку автомобільного транспорту України та обґрунтовано пріоритетні завдання у напрямку їхньої реалізації.

Ключові слова: автомобільний транспорт, правове забезпечення, нормативно-правові акти, державне регулювання, інтеграція, національна економіка.

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт як важлива системно-комунікаційна складова транспортної галузі, функціонально обумовлена необхідністю задоволення потреб людини та суспільства у транспортуванні та спрямована на забезпечення соціально-економічного добробуту населення [1], потребує організації виважених, гармонійних адміністративно-правових відносин, зокрема, у сфері пасажирських перевезень. У цьому контексті особливого значення набуває держава, яка, за допомогою відповідної нормативно-правової бази та спеціально створених управлінських структур, регулює процес функціонування

автомобільного транспорту, впливаючи на суспільні відносини у даному сегменті та регламентуючи поведінку господарських суб'єктів [2, с.37].

На цей час ефективний розвиток автомобільного транспорту в Україні істотно гальмують такі фактори як паліативне, недосконале законодавство; здійснення непоміркового, часто алогічного державного регулювання діяльності автомобільного транспорту з порушеннями функцій ретельного аналізу, несвоєчасної або й відсутньої реакції на негативну динаміку показників якості пасажирських перевезень; контролю за подоланням кризових явищ. Деякі нау-