

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ І МЕНЕДЖМЕНТУ

**НАУКОВИЙ ВІСНИК  
ХЕРСОНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО  
УНІВЕРСИТЕТУ**



Серія:  
**ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ**  
Випуск 9  
Частина 1

Херсон  
2014

## **РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:**

### **Головний редактор:**

*Шапошников Костянтин Сергійович, доктор економічних наук, професор (декан факультету економіки і менеджменту, професор кафедри економічної теорії Херсонського державного університету).*

### **Заступник головного редактора:**

*Соловйова Ніна Ігорівна, доктор економічних наук (професор кафедри менеджменту і адміністрування Херсонського державного університету).*

### **Відповідальний секретар:**

*Станкевич Юлія Юріївна, кандидат економічних наук (доцент кафедри економічної теорії Херсонського державного університету).*

### **Члени редакційної колегії:**

*Мохненко Андрій Сергійович, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри економіки підприємства Херсонського державного університету).*

*Мармуль Лариса Олександрівна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри економіки підприємства Державного університету телекомунікацій).*

*Стратонов Василь Миколайович, доктор юридичних наук, професор (декан юридичного факультету Херсонського державного університету).*

*Іртищева Інна Олександрівна, доктор економічних наук, професор (професор кафедри міжнародної економіки та економічної теорії Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського).*

*Сарапіна Ольга Андріївна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри обліку та аудиту Херсонського національного технічного університету).*

*Хрущ Ніла Анатоліївна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри фінансів та банківської справи Хмельницького національного університету).*

*Князева Олена Альбертівна, доктор економічних наук, професор (професор кафедри економіки підприємства та корпоративного управління Одеської національної академії зв'язку імені О. С. Попова).*

*Скидан Олег Васильович, доктор економічних наук, доцент (проректор з наукової роботи та інноваційного розвитку Житомирського національного агроекологічного університету).*

*Лозова Тамара Іллівна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри бухгалтерського обліку Бориспільського інституту муніципального менеджменту Міжрегіональної академії управління персоналом).*

*Грегори Гарднер, Ph.D, професор економіки Державного університету штату Нью-Йорк у Потсдамі, США.*

*Едвін Португал, Ph.D, професор економіки Державного університету штату Нью-Йорк у Потсдамі, США.*

*Римантас Сташис, Ph.D, професор економіки, завідувач кафедри менеджменту Клайпедського університету, Литва.*

### **Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»**

включено до переліку наукових фахових видань України з економіки  
на підставі Наказу МОН України від 14 лютого 2014 року № 153

### **Рекомендовано до друку та поширення через мережу Internet**

**Херсонським державним університетом**  
на підставі Протоколу № 5 від 22.12.2014 р.

Свідоцтво про державну реєстрацію

друкованого засобу масової інформації серія КВ № 19747-9547Р,  
видане Державною реєстраційною службою України 15.03.2013 р.

<b>Гордієнко М.І., Якимчук Ю.М.</b> СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ: АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ.....	90
<b>Домбровська С.С.</b> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦТВА НА РИНКУ ПЛОДООВОЧЕВОЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНИ.....	95
<b>Ємцев В.І.</b> НАПРЯМИ РЕІНЖИНІРИНГУ ВИРОБНИЧИХ ТА БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЦУКРОВОЇ ГАЛУЗІ.....	99
<b>Завальнюк В.В.</b> ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.....	104
<b>Зінчук Т.А.</b> ПРОБЛЕМИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	109
<b>Кісь С.Я.</b> МАКРОПЕРЕДУМОВИ ІНТЕЛЕКТУАЛІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ.....	113
<b>Колодійчук В.А.</b> ПРИНЦИПИ АНАЛІЗУ І ПРОЕКТУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ НА ЗЕРНОПРОДУКТОВОМУ РИНКУ УКРАЇНИ.....	118
<b>Корж Н.В.</b> СТРУКТУРУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ЯК ЕЛЕМЕНТА КОРПОРАТИВНОГО КАПІТАЛУ.....	122
<b>Косович О.В.</b> СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ І УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ СИРОВИННОЇ ЗОНИ М'ЯСОПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ ХМЕЛЬНИЧЧИНИ.....	126
<b>Круглова О.А., Ставропольцева О.В.</b> ВПЛИВ ЯКОСТІ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ КОМПАНІЇ.....	132
<b>Ладико Л.М., Ладико І.Ю.</b> ОСОБЛИВОСТІ ПОСТАНОВКИ ТЕХНОЛОГІЇ ПРОЦЕСНО-ЦІЛЬОВОГО БЮДЖЕТУВАННЯ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА.....	136
<b>Незвещук-Когут Т.С.</b> ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ТА МЕНЕДЖМЕНТУ РОЗВИТКУ ГОТЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ У ПРИКОРДОННОМУ РЕГІОНІ.....	140
<b>Незвещук-Когут Т.С., Чорний Б.С.</b> ВИКОРИСТАННЯ ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ ТА РЕКЛАМИ ІМІДЖУ ТЕРИТОРІЇ РЕГІОНУ У МЕНЕДЖМЕНТІ ТУРИСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	145
<b>Педько І.А.</b> МОДЕРНІЗАЦІЯ МАРКЕТИНГОВОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ПІДПРИЄМСТВ ІНДУСТРІЇ БУДІВЕЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ НА ОСНОВІ ТЕХНОЛОГІЇ BIG DATA.....	148
<b>Пуліна Т.В., Коротунова О.В., Клімуш Г.С.</b> ОБГРУНТУВАННЯ ВИБОРУ СТРАТЕГІЙ РОЗВИТКУ МЕТАЛУРГІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	152
<b>Рєга М.Г.</b> СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК МАРКЕТИНГУ В ТУРИСТИЧНІЙ СФЕРІ.....	159
<b>Рябик Г.Є.</b> ФОРМУВАННЯ АСОРТИМЕНТУ ПРОДУКЦІЇ, ЗБАЛАНСОВАНОГО ІЗ ВИМОГАМИ СТРАТЕГІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	162
<b>Сагайдак О.М., Штанько Л.О.</b> ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ КОНДИТЕРСЬКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ.....	167
<b>Стельмащук А.М.</b> СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ І ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ М'ЯСОПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	173
<b>Темченко О.А., Максимова О.С., Темченко Г.В.</b> ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГОРЕСУРСІВ НА ГІРНИЧОРУДНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ.....	177

УДК 330.341.1

**Завальнюк В.В.***асистент кафедри туризму та готельно-ресторанної справи  
Вінницького торговельно-економічного інституту  
Київського національного торговельно-економічного університету***ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ  
ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Стаття присвячена проблемам інвестиційного забезпечення розвитку інноваційних процесів машинобудівного комплексу України. Проаналізована ефективність функціонування машинобудівного комплексу. Обґрунтовано необхідність здійснення інвестиційної підтримки інноваційної діяльності підприємств галузі. Визначено особливості інвестування інновацій та фактори, які обумовлюють вибір потенційних інвесторів і джерел інвестування інновацій. Запропоновані конкретні заходи, що сприятимуть інноваційно-інвестиційній активності у машинобудівній галузі та розвитку економіки України в цілому.

**Ключові слова:** інвестиційна підтримка, джерела інвестування, інноваційно-інвестиційна активність, економіка України, бюджетні інвестиції.

**Zavaliuk V.V. PROBLEMS OF INVESTMENT SUPPORT OF INNOVATION PROCESSES MECHANICAL ENGINEERING COMPLEX OF UKRAINE**

Стаття посвячена проблемам инвестиционного обеспечения развития инновационных процессов машиностроительного комплекса Украины. Проанализирована эффективность функционирования машиностроительного комплекса. Обоснована необходимость осуществления инвестиционной поддержки инновационной деятельности предприятий отрасли. Определены особенности инвестирования инноваций и факторы, обуславливающие выбор потенциальных инвесторов и источников инвестирования инноваций. Предложены конкретные меры, способствующие инновационно-инвестиционной активности в машиностроительной отрасли и развитию экономики Украины в целом.

**Ключевые слова:** инвестиционная поддержка, источники инвестирования, инновационно-инвестиционная активность, экономика Украины, бюджетные инвестиции.

**Zavaliuk V.V. PROBLEMS OF INVESTMENT SUPPORT OF INNOVATION PROCESSES MECHANICAL ENGINEERING COMPLEX OF UKRAINE**

The article deals with the problems of providing innovative investment process engineering complex of Ukraine. Analyzed the efficiency of the machine-building industry. The necessity of the investment support for innovation of the industry. The features of investment and innovation factors that determine the choice of potential investors and investment sources of innovation. Specific measures to promote innovation and investment activities in the engineering sector and economic development of Ukraine as a whole.

**Keywords:** investment support, sources of investment, innovation and investment on the economy of Ukraine, government investment.

**Постановка проблеми.** Промисловість є однією з провідних галузей економіки, яка утворює фундамент науково-технічної трансформації, економічного зростання і соціального прогресу суспільства. Найважливішою ланкою промисловості більшості розвинутих країн є галузь машинобудування. Рівень розвитку машинобудування є одним із основних показників економічного розвитку країни та є основним індикатором, що дозволяє оцінити її інноваційну систему.

Машинобудування відіграє визначальну роль не лише для багатьох галузей господарства, але й значною мірою забезпечує рівень економічного розвитку країни. Особливостями даної галузі є: наукоємність, трудомісткість, металомісткість, кооперування. У даний час машинобудування являє собою комплекс галузей промисловості, а також інтелектуальний потенціал працівників машинобудівної галузі, що виготовляють засоби виробництва, транспорт, предмети споживання.

Прагнення України до створення конкурентоспроможної економіки має ґрунтуватися на світових тенденціях економічного зростання, в основі яких лежить науково-технічний потенціал та інноваційний розвиток. Перехід України на інноваційний шлях відбувався протягом тривалого часу. Після підписання Угоди про партнерство і співробітництво з Європейськими співтовариствами було затверджено «Стратегію інтеграції України до Європейського Союзу», якою визначено курс на розвиток національної економіки за інноваційною моделлю [1]. Обрав-

ши інноваційну модель розвитку, Україна все ще не вийшла на очікуваний рівень сталого економічного зростання. Маючи значний кадровий потенціал у науково-технічній та інноваційній сфері, необхідну матеріально-технічну базу, нормативно-правове поле для впровадження інноваційної діяльності, залишається багато невирішених проблем, які гальмують розвиток високотехнологічних галузей промисловості, у т. ч. машинобудування. Зокрема, спостерігається невідповідність попиту на передові технології з боку господарського сектору темпам розвитку науково-технічної та інноваційної сфер; низька сприйнятливість підприємницького сектору до інновацій через брак обігових коштів; відсутність економічних стимулів, які б заохочували суб'єктів господарювання впроваджувати новітні технології у виробничий процес тощо. При цьому основним чинником, що гальмує впровадження успішних розробок у виробництво, є відсутність інвестиційного забезпечення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Успішний розвиток інноваційної діяльності неможливий без належного інвестиційного забезпечення. Вітчизняні підприємства потерпають від нестачі фінансових ресурсів і постійно перебувають у пошуку додаткових джерел фінансування. Багато вітчизняних учених-економістів проводять теоретичні дослідження щодо вирішення проблем інвестиційного забезпечення розвитку інноваційної діяльності базових галузей національної економіки. Так, Т.В. Бова, В.О. Корецька-Гармаш, О.М. Антипов значну увагу приділяють венчурному інвестуванню; А.Я. Куз-

нецова, Г.В. Возняк, С.В. Захарін, Т.С. Смовженко, Б.І. Пшик проводять дослідження таких основних форм інвестиційного забезпечення, як державне фінансування, фінансування за рахунок позиків та власних коштів; А.М. Турило, Т.А. Черемисова, В. Рошило розглядають лізинг як одну із форм стимулювання інноваційного розвитку промислового комплексу тощо. По суті, вони констатують фактичний регіональний та галузевий розподіл інвестицій, який здійснюється виходячи з інтересів інвесторів, та не дають можливості розвивати перспективи залучення інвестицій в економіку регіонів.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на великий спектр досліджень стосовно проблем інвестиційного забезпечення розвитку інноваційних процесів у базових галузях економіки країни, залишаються невирішеними питання, пов'язані з пошуком та практичним застосуванням альтернативних інвестиційних джерел, які б сприяли прискоренню розвитку інновацій на виробничих підприємствах машинобудівного комплексу. У зв'язку із цим подальше дослідження проблем забезпечення та регулювання інвестицій в інноваційну діяльність машинобудівної галузі є важливим завданням, що потребує спеціального наукового аналізу.

**Постановка завдання.** Метою статті є визначення напрямів і джерел залучення інвестицій в інноваційну діяльність машинобудівної галузі, розробка заходів стосовно стимулювання інвестиційних надходжень до машинобудівних підприємств та виявлення альтернативних інвестиційних джерел фінансування інноваційної діяльності галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Роль і значення машинобудування визначаються насамперед тим, що це базова галузь економіки країни, тісно взаємопов'язана з провідними галузями економіки і забезпечує їх стійке функціонування, наповнення споживчого ринку яке є основою розвитку технологічної промисловості.

Від рівня розвитку машинобудування залежать найважливіші питомі показники валового внутрішнього продукту країни (матеріаломісткість, енергоємність тощо), продуктивність праці в різних галузях сільського господарства, рівень екологічної безпеки промислового виробництва і обороноздатність держави.

Інвестиційні процеси в Україні характеризуються невідповідністю інвестиційних вкладень інвестиційним потребам, значним скороченням обсягу самих інвестицій, обмеженими можливостями фінансування інвестицій з різних джерел надходження, що у сукупності впливає на відтворювальні процеси в країні, призводить до зростання ризику та несприятливих умов для здійснення інвестування.

У сформованих умовах важливого значення набуває управління інвестиційною діяльністю підприємств, спрямоване на підвищення ефективності інвестування й мінімізацію ризиків інвестиційної діяльності.

Продуктивне реформування підприємств машинобудівної галузі України неможливе без значних інвестицій, оскільки вони є найважливішим фактором економічного зростання й відновлення даної галузі, що забезпечує модернізацію діючих виробництв, створення і впровадження новітньої техніки й технологій, сучасних систем організації та управління економічними процесами.

Джерелами інвестицій в основний капітал промислових підприємств є їх власні кошти (приблизно 70-75% від загального обсягу інвестицій), кошти

іноземних інвесторів (2-6%), кредити банків та інші позики (7-13%). Кошти державного та місцевого бюджетів становлять приблизно 3-4% кожен, що у 10 разів менше, ніж у розвинутих країнах.

Для промисловості України помилки, допущені за роки незалежності, спричинили посилення негативних тенденцій у процесах інвестиційного забезпечення відтворення основного капіталу.

Світова економічна криза вплинула на зменшення обсягів виробництва та експорту продукції. У машинобудуванні зниження обсягів виробництва з жовтня 2011 р. становило 11,2%, у листопаді – 38,8%, у грудні – 37,1%. Скорочення виробництва у грудні зафіксовано у 22 регіонах. Найбільший показник скорочення зафіксовано у Волинській області. Загалом, за минулий рік скорочення обсягів виробництва спостерігалось лише у семи регіонах (Вінницька, Волинська, Кіровоградська, Львівська, Чернівецька області та м. Київ, Севастополь) за усіма видами машинобудівної продукції.

Основними обмеженнями щодо розвитку машинобудування на перспективу є висока залежність галузі від традиційних зовнішніх ринків збуту продукції (переважно російського) та низький рівень диверсифікації зовнішніх ринків. У таких умовах підприємства будуть змушені переорієнтуватися з традиційних зовнішніх ринків на внутрішні, проводити політику, спрямовану на закріплення існуючих позицій та освоєння нових сегментів на внутрішньому ринку.

Поряд з цим у короткостроковому періоді розвиток машинобудівних підприємств буде характеризуватися скороченням виробництва або незначними темпами зростання та структурною перебудовою, пов'язаною із закриттям підприємств, що не витримали конкуренцію з іноземними виробниками, та обмеженням доступу до фінансових ресурсів.

Для вирішення вказаних проблем машинобудівні підприємства потребують значних інвестиційних ресурсів з метою приведення номенклатури і асортименту виробництва у відповідність з потребами внутрішнього ринку. Основою для залучення інвестицій має стати зважена державна та регіональна політика, зокрема стимулювання інвестиційної активності підприємств за рахунок можливої застосування методів нарахування прискореної амортизації з одночасним зниженням податкових зобов'язань. Адже саме амортизаційні відрахування є найвагомішою часткою власних грошових коштів підприємств при реалізації інвестиційних проектів підприємств. Внесення змін до податкової та митної політики будуть стимулювати оновлення виробництва, впровадження новітніх технологій при посиленні контролю за використанням коштів, що направляються підприємствами на реновацію. Мотивацією до залучення інвестицій у виробництво, у тому числі машинобудування, є можливість регулювання рівня інвестиційних ризиків.

Основними факторами ризику є низька конкурентоспроможність продукції, відносно низька ліквідність, високий рівень забруднення навколишнього середовища.

Виходячи з цього, слід констатувати, що промислові підприємства машинобудівного комплексу є досить «ризиковими» об'єктами для інвесторів з погляду залучення інвестиції. Існує багато причин таких ризиків. Одна з них полягає в тому, що обсяг інвестицій залучається, як правило, значний, а термін окупності при цьому досить тривалий. Іншою причиною є те, що вкладення в підприємства машинобудування можуть бути непривабливими для інвестора,

оскільки практично неможливо встановити високий відсоток оплати за користування кредитом через те, що поточний рівень рентабельності машинобудівних підприємств зазвичай є нижчим за відсоток, встановлений за користування кредитом [7]. Залучення інвестицій у машинобудування може бути досягнуто за рахунок:

- прямих інвестицій держави в розвиток машинобудівних підприємств;
- посилення контролю фінансового стану і репутації підприємств реципієнтів інвестицій;
- контролю залучення інвестицій підприємствами;
- державної підтримки навчання персоналу підприємств;
- створення додаткових особливих економічних зон для відкриття машинобудівних підприємств, що виробляють стратегічно важливу продукцію;
- створення інвестиційних фондів або участі в їх створенні;
- співпраці з банками з питань прогнозування можливих криз машинобудівних підприємств.

Такий підхід буде сприяти розвитку підприємств машинобудівної галузі та зниженню рівня ризику інвестицій.

Одним із індикаторів інвестиційної політики машинобудівних підприємств є основний капітал. І хоча останніми роками спостерігалось збільшення обсягів інвестицій в основний капітал, він є недостатнім для забезпечення всіх потреб машинобудування у модернізації.

Причини кризи машинобудування багато в чому схожі з причинами кризи інших галузей народного господарства. По-перше, промисловість була побудована за галузевим принципом з високим рівнем спеціалізації і низьким рівнем міжгалузевого і внутрішньогалузевого обміну. По-друге, зруйнувався єдиний економічний простір ЄСРП. По-третє, українська економіка багато в чому залежить від сировинних цін та імпорту капіталу.

У залежності від того, на який ринок орієнтована продукція, що випускається підприємствами, їх умовно можна об'єднати у 5 груп:

- група галузей інвестиційного машинобудування (важке, енергетичне, транспортне, хімічне, нафтове), розвиток яких визначається інвестиційною активністю, будівельного і транспортного комплексів;
- група підприємств тракторного і сільськогосподарського машинобудування, машинобудування для переробних галузей АПК і підприємств легкої промисловості, що залежать від платоспроможності сільгоспвиробників і переробників сільськогосподарської продукції, а також частково від попиту населення;
- група наукоємних галузей – верстатобудування, електротехніка, у тому числі і побутова, приладобудування, так звані комплектуючі галузі, що розвиваються слідом за потребами усіх інших галузей промисловості, включаючи і саме машинобудування;
- автомобільна промисловість, випуск продукції якої орієнтований на попит кінцевих споживачів (виробництво легкових автомобілів), а також на потребу підприємств, фірм і виконавчих органів влади (виробництво вантажівок і автобусів);
- група підприємств оборонних галузей, виробляють продукцію для державних потреб (у тому числі за подвійними технологіями).

Погіршився фінансовий стан машинобудування, який характеризується дворазовим значенням кредиторської заборгованості над дебіторською. Про-

строчена кредиторська заборгованість, що припадає на галузь, становить у цей час майже чверть від усієї простроченої заборгованості в промисловості і продовжує зростати. Виробіток продукції на одного робітника в машинобудуванні продовжує залишатися однією з найнижчих. Відповідно, і рівень зарплати в машинобудуванні більше ніж на чверть нижче, ніж у середньому по промисловості, що веде до загострення кадрових проблем.

Тим часом фізичний і моральний знос основних засобів виробництва досяг критичного рівня (від 65 до 75%). Вибуття основних фондів йде з темпом 1,5-2,5% на рік, тоді як річний темп поновлення технологічної бази не перевищує 0,1-0,5%.

Все це породжує замкнуте коло проблем машинобудування:

- зношені фонди;
- низька якість продукції, що випускається;
- низька конкурентоспроможність;
- низькі обсяги продажів;
- недостатні обіги по фінансам;
- брак коштів на оновлення обладнання.

І, як наслідок, відсутність можливостей не тільки для інновацій, але й для збереження темпів зростання виробництва на досить високому рівні.

Слід ще раз підкреслити, що проблеми і фактори, які склалися в машинобудуванні за перехідний період і перешкоджають його розвитку, мають не приватний, локальний характер, а являють собою загальну взаємопов'язану і взаємообумовлену систему. На рівні машинобудівних підприємств до числа основних з них слід віднести:

- критичний моральний і фізичний знос устаткування і технологій;
- гострий дефіцит кваліфікованих кадрів внаслідок відносно низької заробітної плати, падіння престижу інженерно-технічних і робітничих спеціальностей, загострення соціальних проблем;
- дефіцит грошових ресурсів з причин низької рентабельності виробництва і низької кредитної та інвестиційної привабливості підприємств для реалізації програм стратегічних перетворень, що включають в себе у тому числі впровадження передових управлінських і організаційно-технічних рішень, модернізацію виробничої інфраструктури, підготовку та залучення кваліфікованих кадрів, розробку і освоєння нових конкурентоспроможних видів продукції і послуг;
- наявність надлишкових виробничих потужностей, як правило, з морально застарілою конфігурацією і архітектурою виробничих будівель (зайві габарити, висока енергоємність, низька ремонтпридатність) і, відповідно, вкрай високі витрати на їх утримання;
- морально застарілу інфраструктуру виробничих потужностей (промислові комунікації, внутрішньозаводська транспортна і складська система (внутрішня логістика), екологічна безпека, санітарні норми і вимоги (охорона праці), техніка безпеки тощо);
- морально застарілу систему управління підприємствами;
- недостатньо розвинену систему виробничої кооперації, особливо в формі малого і середнього бізнесу;
- слабозрозуміну систему менеджменту якості (невідповідність міжнародним стандартам якості, включаючи систему контролю, технічне регулювання, культуру виробництва);
- брак досвіду та ресурсів для формування ефективної маркетингової (збутової) політики, особливо на ринку наукоємної продукції;

– недостатньо розвинену (аж до повної відсутності) систему сервісу і технічної підтримки, випускається протягом усього життєвого циклу виробу;

– реальну загрозу несанкціонованих дій з боку третіх осіб: банкрутство, рейдерство, дискредитацію на ринку і в суспільстві;

– нерівні умови конкуренції на ринку з зарубіжними виробниками аналогічної продукції машинобудівних підприємств (як наслідок викладених вище проблем).

Очевидно, що вихід із даної системної кризи можливий тільки при реалізації системних підходів, ефективному використанні інвестиційного потенціалу з мобілізацією всіх необхідних і можливих ресурсів держави, всього потенціалу розвитку.

Складність розвитку машинобудування полягає в тому, що при реалізації стратегічних цілей входження країни в постіндустріальне суспільство, у найближчій перспективі, необхідно вирішувати одночасно три основні завдання:

1. Інтенсивну модернізацію машинобудування та його технічного переозброєння, що безпосередньо пов'язане із залученням масштабних інвестицій.

2. Підготовку та перепідготовку кадрового потенціалу з формуванням нового інженерно-технічного та управлінського покоління, здатного забезпечити інноваційний розвиток машинобудування.

3. Створення умов для підвищення інвестиційної привабливості машинобудівних підприємств та забезпечення припливу приватних інвестицій у машинобудування.

Для подальшого динамічного розвитку машинобудування в інвестиційній політиці необхідно:

– забезпечити реалізацію заходів, спрямованих на підвищення інвестиційної привабливості підприємств машинобудівного комплексу;

– забезпечити залучення довгострокових інвестицій з використанням системи державних гарантій, цілеспрямованого регулювання грошового обігу тощо;

– забезпечити залучення державних і приватних інвестицій на паритетних засадах у рамках цільових програм підтримки галузей машинобудування;

– забезпечити доступ для підприємств реального сектора економіки до дешевих кредитних ресурсів;

– розвинути систему постачання обладнання на умовах лізингу;

– активізувати інвестиційну діяльність «природних» монополій з використанням обладнання вітчизняного виробництва;

– стимулювати вкладення власних інвестицій підприємств в основні фонди шляхом вдосконалення амортизаційної політики, податкових пільг та коригування відповідних нормативних актів;

– стимулювати залучення приватних інвестицій у галузь шляхом вдосконалення нормативно-правової бази залучення інвестицій, формування єдиних статистичних баз даних для потенційних інвесторів, розвитку інфраструктури галузі, розроблення лізингових схем придбання обладнання і збуту продукції, вдосконалення вертикальних і горизонтальних інтеграційних зв'язків машинобудівних підприємств;

– забезпечити розробку системи податкових пільг, що надаються пріоритетним інвестиційним проектам, відповідно до норм СОТ.

Реалізація перерахованих завдань буде можлива, очевидно, лише у разі підвищення

конкурентоспроможності машинобудівної продукції та суттєвої модернізації її технологічного потенціалу. Тому що не можна створити конкурентну продукцію без конкурентної технологічної бази. Звідси висновок: базою нової інфраструктури машинобудування повинні стати великі корпоративні структури, оснащені сучасними інформаційними технологіями і програмними системами. Управління життєвим циклом виробів, включаючи його логістичну підтримку в експлуатації, має спиратися на CALS-технології та міжнародні стандарти. Тобто необхідно створювати комп'ютеризовані інтегровані виробництва, оснащені обробними центрами на основі електронних модулів та інтелектуальних систем управління.

Останнім часом в економічній практиці окремо виділяється нова – інноваційна – форма інвестицій (вкладення у нововведення). У цілому за стабільної економіки всі інвестиції мають бути водночас інноваційними. Сьогодні ця проблема набула особливого значення, оскільки, за даними проведеного дослідження, встановлено, що ступінь зносу основних засобів у машинобудівному комплексі досягає 60-90%, у той час як оновлення основних засобів відбувається на рівні 20-40%.

Дотепер рівень впровадження інновацій настільки низький (лише 999 промислових підприємств країни, при загальній їх кількості 54408 у 2013 році, здійснюють інноваційну діяльність), що його вплив не забезпечує ніякого суттєвого зростання рентабельності промислового виробництва [2].

Основними причинами негативної ситуації є:

– відсутність на загальнодержавному рівні відповідної управлінської стратегії й стимулювання інноваційного процесу взагалі;

– зменшення темпів пріоритетних наукових досліджень і розробок;

– зменшення темпів придбання прав на об'єкти інтелектуальної власності, ліцензій, ноу-хау, технологій;

– нестача коштів, необхідних для впровадження відповідних засобів виробництва;

– економічний рівень розвитку країни;

– недоліки у податковій системі;

– ризикованість суттєвих інноваційних заходів.

Аналізуючи специфіку інвестування інновацій, у роботі встановлено, що особливості здійснення інвестиційної підтримки інноваційного розвитку підприємств обумовлюються низкою факторів (рис. 1).

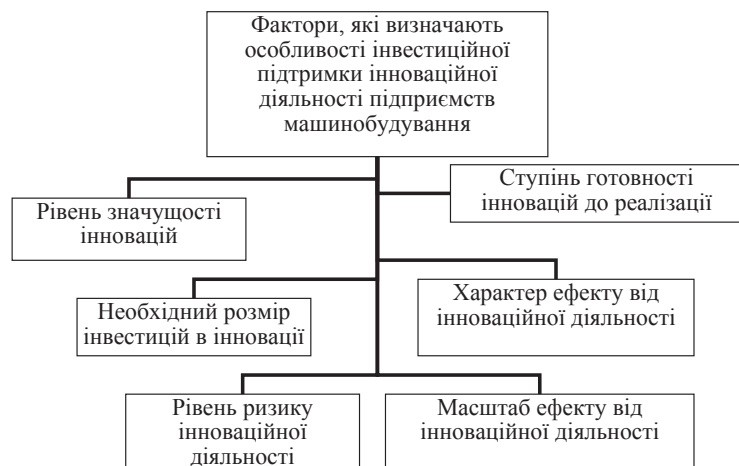


Рис. 1. Фактори, які визначають особливості інвестиційної підтримки інноваційної діяльності підприємств машинобудування

Представлені на рисунку 1 фактори обумовлюють вибір потенційних інвесторів і джерел інвестування інновацій, визначають необхідний розмір інвестицій у інноваційний розвиток, формують умови здійснення інвестиційної підтримки інноваційної діяльності підприємств машинобудування.

**Висновки з проведеного дослідження.** Таким чином, результати проведеного аналізу дозволяють дійти висновку, що загальний стан машинобудівної галузі досить скрутний, проте за останні п'ять років спостерігається незначна тенденція до покращення деяких економічних показників. Були виявлені основні негативні чинники, що зупиняють інвестиційні та інноваційні процеси у машинобудівній галузі, та запропоновані напрями реформування інвестиційної політики, які повинні охоплювати такі аспекти:

- основними джерелами інвестування повинні стати кошти підприємств і організацій у вигляді прибутку та амортизаційних відрахувань;

- бюджетні інвестиційні ресурси повинні надходити у галузі, які є мало привабливими для приватного інвестора, але необхідними для забезпечення життєздатності економіки;

- доцільно державним органам влади застосовувати маркетингові та PR-стратегії для залучення іноземних інвестицій;

- провести реструктуризацію великих неефективних підприємств і максимально розширити сферу середнього бізнесу – основного ринку інвестиційних посередників;

- створювати рівні конкурентні умови для внутрішніх та іноземних інвесторів;

- сприяння розвитку потужної банківської системи, спрямованої на кредитування реального сектору економіки;

- сприяння ринку страхових послуг;

- кошти населення можуть стати важливою складовою інвестиційних ресурсів за умов підвищення рівня реальних доходів, стимулювання заощаджень та акумуляції тимчасово вільних грошових ресурсів населення на потреби інвестування;

- збільшити експорт та провести у цьому напрямі додаткові законодавчі реформи, зменшити кількість імпортованих товарів на ринку;

- необхідно оцінювати економічну ефективність інвестиційних проектів та допустимий ризик, пов'язаний з їх реалізацією.

Основними заходами вирішення негативних тенденцій інноваційного процесу в машинобудівному комплексі мають бути:

- розробка нових та перегляд діючих відповідних законодавчих актів, які б регламентували стратегію введення інновацій;

- доцільно розробити систему контролю показників, які б всебічно відображали хід реалізації інноваційних проектів і дозволяли б оцінити ефективність їх проходження по всіх етапах життєвого циклу продуктової інновації;

- для більш активного впливу ринкового управління на інноваційний процес необхідно розширити масштаби співробітництва з іншими країнами шляхом створення з ними спільних підприємств;

- на нашу думку, тимчасово, на період подолання кризи, при розрахунку податку на прибуток прибуток, що піддається оподаткуванню промислових підприємств машинобудівного комплексу, було б доцільно зменшити на суму видатків, пов'язаних із підготовкою й освоєнням нових технологій та видів продукції, які розробляються за рахунок прибутку.

Економічне зростання не буде стійким при недостатньо інвестованому машинобудуванні. Без збільшення засобів у його основний капітал, до того ж інноваційно насичених, пожвавлення виробництва у галузі припиниться.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Александрова В.П. Прогнозування впливу інноваційних факторів на розвиток економіки України. // Економіка підприємства, 2011. – С. 9-26.
2. Єгоренко Д.В. Обґрунтування інвестиційних рішень в умовах зон економічного сприяння / Д.В. Єгоренко // Економіка і управління. – 2012. – № 2. – С. 394.
3. Зятковська Л.І. Інноваційні технології – важливий фактор промислового виробництва // Фінанси України, 2011. – № 11. – С. 62-65.
4. Пелих А.С., Баранников М.М. Экономика машиностроения. – Ростов н/Д: «Феникс», 2010. – 417 с.
5. Тимошенко Л.М. Інвестиції та інвестування в соціалізації економіки України: теорія, методологія, перспективи : монографія / Л.М. Тимошенко, Н.М. Деєва. – Дніпропетровськ : Пороги, 2009. – 509 с.
6. Удалих О.О. Управління інвестиційною діяльністю : навчальний посібник / О.О. Удалих. – К. : Центр навчальної літератури, 2006. – 262 с.
7. Федоренко В. Инвестиции и экономика Украины / В. Федоренко // Экономика Украины. – 2012. – № 5(538). – С. 121.



Наукове видання

**НАУКОВИЙ ВІСНИК  
ХЕРСОНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

**Серія ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ**

**Випуск 9**

**Частина 1**

Коректура • *О.А. Скрипченко*

Комп'ютерна верстка • *Н.М. Ковальчук*

Формат 64x90/8. Гарнітура SchoolBook.  
Папір офсет. Цифровий друк. Ум.-друк. арк. 28,13  
Замов. № 18/15. Наклад 100 прим.

Видавничий дім «Гельветика»  
E-mail: [mailbox@helvetica.com.ua](mailto:mailbox@helvetica.com.ua)  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи  
ДК № 4392 від 20.08.2012 р.