

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Встановлено теоретичні основи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту: розкрито об'єкти, суб'єкти, функції, принципи та методи управління

Theoretical bases of railway transports investment-innovatory potentials operation were determined: objects, functions, principles and methods of management were revealed.

Ключові слова: управління інвестиційно-інноваційним потенціалом, залізничний комплекс.

Актуальність дослідження. Важливу роль у функціонуванні економіки держави відіграє транспорт, який значною мірою впливає на всі сфери життєдіяльності суспільства. У зв'язку з цим особливого значення набуває проблема інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, як одного зі складників єдиної транспортної системи України. Світові тенденції розвитку залізничних транспортних мереж свідчать про перехід на нові принципи: інтегрованості, швидкості та інтермодальності. Тому в теперішній час необхідно вирішити важливу науково-прикладну проблему щодо створення умов відповідності вітчизняної залізничної транспортної системи вичисленим принципам.

На фоні досягнутих результатів в інноваційному розвитку вітчизняного залізничного транспорту залишається актуальним питання управління його інвестиційно-інноваційним потенціалом, на основі ефективною інноваційної діяльності. Від його вирішення залежить роль залізничного транспорту на ринку перевезень, а також перспективи подальшого розвитку промислового сектору залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом розглядаються в працях: Герасимова В.В., Матвейкіна В. Г., Дворецького С. І., Ландика В. І., Марченкової Л. М., Панчева Л. А. та ін. [1-5]. Так управління інноваційним потенціалом, на думку В. Ландика, є одним з найважливіших завдань, оскільки ефективність діяльності підприємства в жорстких умовах конкурентної боротьби, насамперед, залежить від його здатності до нарощування і активного використання організаційних, технічних, маркетингових та інших інноваційних можливостей, які складають інноваційний потенціал [3, с. 53].

Сучасним поглядом на систему управління інноваційним потенціалом є такий, що розкриває її як процес забезпечення взаємодії об'єкту (інноваційний потенціал) і суб'єкта управління (органи управління, у складі яких здійснюється ухвалення інноваційних рішень), при якому досягається найбільша системна ефективність використання інновацій [1, с. 6]. Мається на увазі упорядкована система впливу на процеси, що знаходяться в основі формування та забезпечення ефективного використання інвестиційно-інноваційного потенціалу та протікають на усіх рівнях управління на основі сукупності регламентованих положень, які дозволяють структурним рівням досягти заданих або прогнозованих результатів на основі прийнятої інноваційної моделі розвитку залізничного транспорту.

Не дивлячись на достатньо широке розроблення проблеми необхідно докладно вивчити існуючі підходи до управління інвестиційно-інноваційним потенціалом, розкрити його принципи та функції, а також розробити модель системи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту. Ці питання сформулювали мету статті, що пропонується.

Викладення основного матеріалу. Під управлінням інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту розуміється процес підготовки, прийняття та реалізації рішень з формування та максимального використання сукупного інвестиційно-інноваційного потенціалу з метою стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

Стійкість соціально-економічного розвитку залізничного транспорту розглядається як результат функціонування інтегрованої системи господарювання, метою якої є: по-перше, забезпечення на довготривалій строк потреб суспільства в перевезеннях та власних потреб у інвестиційно-інноваційному розвитку, що знаходиться в основі технічних, технологічних, управлінських, організаційних та інших типів змін; по-друге, зростання економічної ефективності виробництва за рахунок кількісних та якісних змін основних, допоміжних та обслуговуючих процесів; по-третє, підвищення якості праці персоналу за рахунок створення відповідних економічних, соціальних, організаційних, психологічних та інших умов, що задовольняють інтереси не тільки власника праці – робітника, але й роботодавця; по-четверте, забезпечення збереження навколишнього середовища і бази ресурсів.

За таких умов забезпечення високих прибутків не є основною метою діяльності залізничного транспорту. Вона об'єднує як економічні, так і соціальні, екологічні та інші види цілей та може бути визначена так: створення стійких передумов для функціонування у майбутньому на конкурентному зовнішньому та внутрішньому ринках.

Методологічну основу управління інвестиційно-інноваційним потенціалом складають теоретичні положення, принципи та інструменти, які містяться в його домінуючих підходах – процесному, системному, стратегічному, інноваційному та інтеграційному.

З позиції процесного підходу управління інвестиційно-інноваційним потенціалом є ланцюгом безперервних взаємопов'язаних дій з цільовизначення, планування, організації процесів, обліку та контролю, мотивації та регулювання. Функції управління – це чітко окреслена низка питань та завдань, які вирішують у процесі управління. Сукупність функцій процесу управління формує механізм управління інвестиційно-інноваційним потенціалом [6, с. 61-62].

Функція «цілевизначення» обумовлює орієнтацію управління інвестиційно-інноваційним потенціалом на досягнення певних цілей, під якими розуміється майбутній рівень інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту та його конкурентоспроможності, які передбачається досягти.

Функція планування передбачає розробку стратегії та тактики реалізації цілей і завдань, складання програм реалізації окремих заходів нарощування інвестиційно-інноваційного потенціалу як в цілому по залізничному транспорту, так і по окремих структурних підрозділах.

Функція організації забезпечує практичну реалізацію прийнятих програм, узгодження дій структурних підрозділів підприємств залізничного транспорту щодо виконання планів нарощування інвестиційно-інноваційного потенціалу.

Функція мотивації забезпечує використання мотиваційних регуляторів суб'єктів управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту. При цьому важливо поєднати заходи задоволення матеріальних інтересів з моральними, психологічними мотивами особистості. Кадрова складова як основна складова інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного транспорту потребує розробки шляхів подальшої творчої активності робітників, проведення індивідуалізації методів мотивації персоналу.

Функція контролю забезпечує нагляд і перевірку відповідності рівня інвестиційно-інноваційного потенціалу вимогам як внутрішнього, так і зовнішнього середовища, передбачає розробку переліку показників, що дозволяють здійснити перевірку результативності процесу управління та своєчасно вносити зміни.

Управління інвестиційно-інноваційним потенціалом спирається й на інноваційний підхід до управління, сутність якого пов'язана з орієнтацією розвитку залізничного транспорту на активізацію інноваційної діяльності за пріоритетними напрямками, які здатні забезпечити його майбутнє. Активізація інноваційної діяльності входить до компетенції інноваційного менеджменту.

В основі управління інвестиційно-інноваційним потенціалом активно використовуються принципи системного підходу.

Системний підхід до управління – це методологія дослідження об'єктів як систем, що складаються з двох складових: первісної – зовнішнє оточення (включає вхід та вихід системи, зв'язок з зовнішнім середовищем, зворотній зв'язок) та вторинної – внутрішня структура (сукупність взаємопов'язаних компонентів, які забезпечують процес впливу суб'єкту управління на об'єкт, перетворення входу на вихід та досягнення цілей системи). Відповідно до методології цього підходу вивчення системи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом необхідно розпочинати зі встановлення наступних елементів:

1. Суб'єкти управління – органи, що розглядаються як керуюча підсистема. Ієрархічність управління залізничного транспорту дозволяє встановити особливості такої підсистеми, а саме те, що одночасно керуюча підсистема на рівні залізниць та структурних підрозділів розглядається як керована підсистема у складі керуючої.

Модель системи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту представлена на рис. 1.

Особливостями такої системи є, по-перше, склад керуючої підсистеми, що визначається неоднорідністю, тобто одночасно деякі суб'єкти, що здійснюють управлінські впливи, розглядаються як керуючі та керовані; по-друге, зворотній зв'язок керованої підсистеми з керуючою формують інформацію про досягнутий стан керованої підсистеми, а також сформовані вимоги об'єктів, що утворюються елементами інвестиційно-інноваційного потенціалу та пов'язані зі здійсненням інноваційного процесу. Тобто керована підсистема створює основу керуючих впливів, які пов'язані як з реакцією на зміни зовнішнього середовища, так і на внутрішні зміни та потреби кожної складової інвестиційно-інноваційного потенціалу.

2. Об'єкти управління – елементи інвестиційно-інноваційного потенціалу, що характеризують готовність та спроможність залізничного транспорту до використання інноваційних можливостей.

3. Мета управління – забезпечення стійкого функціонування об'єктів, що формують елементи інвестиційно-інноваційного потенціалу, що ґрунтується на принципі інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Зміст управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту визначається складом методів та функцій, які здійснюються в ході підготовки та проведення інвестиційно-інноваційних заходів.

4. Методи управління – способи та прийоми впливу керуючої системи на керовану на різних рівнях і ланках управління. Результатами управлінської діяльності є конкретні способи та прийоми впливу на керовану систему, які у просторовому, часовому та ресурсному аспектах визначають сфери та напрями діяльності працівників, створюють механізми зацікавленості у виконанні завдань та досягненні цілей. Але

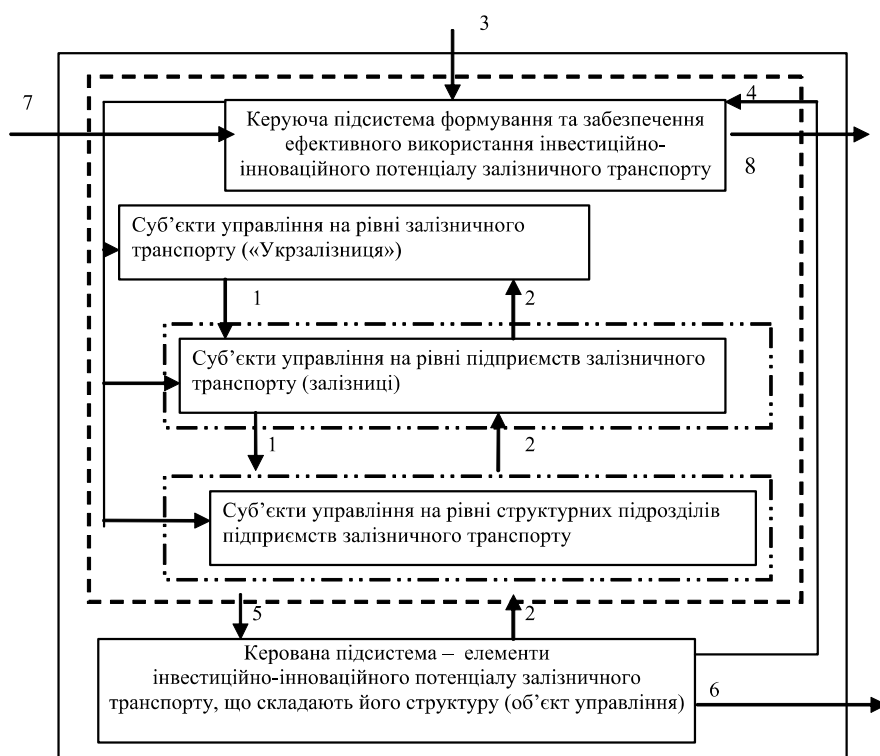
забезпечення узаконеного впливу методів менеджменту можливе лише при їх затвердженні відповідними управлінськими рішеннями. Відповідно до існуючої практики, методи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом можна виділити такі [5, с.13; 8; 9, с. 166-176]:

- адміністративні – розробка моделі управління інноваційним потенціалом; розподіл посадових обов'язків; підбір, навчання, атестація керівників; впровадження стандартів з проведення інноваційної діяльності; застосування дисциплінарних заходів дії; видання наказів з розвитку та дослідження інноваційного потенціалу;

- економічні – планування заходів щодо дослідження і розвитку інноваційного потенціалу; аналіз і контроль стану інноваційного потенціалу; застосування економічних заохочень, стимулюючих роботу з управління потенціалом, соціально-економічна оцінка потенціалу; управління ризиком при здійсненні нововведень;

- соціально-психологічні – використання принципів психології при реалізації інноваційних можливостей, орієнтація творчої активності працівників на вирішення питань, пов'язаних з використанням і розвитком потенціалу, моральне стимулювання дотримання працівниками та керівниками завдань і функцій розвитку потенціалу;

- ідеологічні – залучення працівників до управління потенціалом, використання самоконтролю виконання завдань розвитку потенціалу, виховання відчуття відповідальності та свідомості щодо виконання завдань розвитку потенціалу, пропаганда передового досвіду.



--- - контури керованої підсистеми в складі керуючої підсистеми;

1 - роз'яснюючі, координуючі та контролюючі впливи;

2 - інформаційні потоки щодо досягнутого стану керованої підсистеми;

3 - зовнішні впливи, що задаються з управління інвестиційно-інноваційним потенціалом;

4 - внутрішні зміни, що задають напрямки управління інвестиційно-інноваційним потенціалом;

5 - планування, організація, стимулювання, контроль процесів формування та використання елементів інвестиційно-інноваційного потенціалу;

6 - вихід системи (якісна інноваційна зміна складових інвестиційно-інноваційного потенціалу, досягнення цілей інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту);

7 - зовнішня інформація про інвестиційно-інноваційний розвиток суб'єктів зовнішнього середовища;

8 - інноваційна модель управління розвитком залізничного транспорту.

Рис. 1. Модель системи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту

Для підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційним потенціалом окрім загальновідомих методів (аналізу, прогнозування, оцінки, планування, організації процесів, обліку, контролю та мотивації), необхідно застосовувати й специфічні методи управління. До них належать: метод порівняння, балансовий, індексний, факторний методи, метод функціонально-вартісного аналізу, SWOT-аналіз, системний аналіз та ін.

5. Функції управління – характеризують активність керуючої підсистеми. Отже, функціями управління інвестиційно-інноваційним потенціалом у класичному визначенні є: цілеполагання, планування, організація, облік, контроль та мотивація. Перераховані функції управління відображають зміст основних стадій процесу управління інвестиційно-інноваційним потенціалом і виділяють наочні області управлінської діяльності на всіх ієрархічних рівнях.

6. Принципи управління – це вимоги об'єктивних законів управління і правила їх урахування в управлінській діяльності. До основних принципів управління вчені пропонують відносити: 1) принцип орієнтації підприємства на інноваційний шлях розвитку; принцип орієнтації на споживачів; принцип орієнтації на працівників; принцип забезпечення максимізації прибутку підприємства при одночасній максимізації добробуту кожного працівника; принцип наукового обґрунтування системи управління; принцип збереження та розвитку конкурентних переваг; принцип системності; принцип правової регламентації управління; принцип єдності теорії та практики управління; принцип зіставлення варіантів управлінських рішень при їх виборі; 2) принцип нерозривності управління підприємством та інвестиційно-інноваційною діяльністю, принцип ієрархічності, принцип різноманіття форм здійснення інноваційно-інноваційного розвитку, принцип обумовленості форм інвестиційно-інноваційного розвитку самою методологією дослідження цього процесу; 3) принцип багатофункціональності, принцип орієнтації на цінності, принцип оптимального поєднання централізації та децентралізації, принцип плановості, принцип поєднання прав, обов'язків та відповідальності та ін.

До специфічних принципів управління інвестиційно-інноваційним потенціалом пропонується віднести наступні. 1. Принцип сприйняття інноваційних змін усіма об'єктами, що забезпечують формування та функціонування структурних елементів інвестиційно-інноваційного потенціалу. Сприйняття змін має місце тоді, коли кожний суб'єкт залізничної галузі зацікавлений та підготовлений до якісно нових умов функціонування; 2. Принцип максимальної відповідності рівня інвестиційно-інноваційного потенціалу потребам інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту. Характеризує необхідність досягнення збалансованості між потребами та можливостями інвестиційно-інноваційного розвитку; 3. Принцип гуманізації управління інвестиційно-інноваційним потенціалом, що передбачає управління інноваційною культурою залізничного транспорту; 4. Принцип взаємообумовленості якісних змін елементів інвестиційно-інноваційного потенціалу, тобто якісна зміна одного з них є передумовою якісних змін інших; 5. Принцип поєднання комплексного та диференційованого підходів в управлінні інвестиційно-інноваційним потенціалом, що передбачає застосування як єдиної політики його розвитку, так і спеціальних заходів, що пов'язані зі специфікою формування кожного окремого елементу інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного транспорту. 6. Принцип поєднання державних, галузевих та особистісних інтересів при розробці заходів управління інвестиційно-інноваційним потенціалом, що передбачає розвиток інвестиційно-інноваційного потенціалу в державних, галузевих цілях, а також особистісних цілях персоналу підприємств залізничного транспорту. 7. Принцип програмно-цільового забезпечення розробки та реалізації заходів у галузі інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, що дозволяє поєднати цілі та завдання інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту на перспективний період, із спрямованими на їх виконання конкретними заходами організаційного, технічного, наукового й іншого характеру, ресурсним (фінансовим, матеріально-технічним) забезпеченням цих заходів, а також із відповідальними за їх розробку та реалізацію суб'єктами.

Управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту ґрунтується також на стратегічному підході до управління. Прийняття якісних управлінських рішень неможливе без врахування та точної оцінки зовнішніх умов, в яких знаходиться підприємство, та які визначаються різноманітністю факторів. Як стверджують провідні економісти, стратегічне управління є процесом управління довгостроковими цілями, стратегію підприємства та її реалізацію; послідовним, взаємопов'язаним процесом, що спрямований на підтримку діяльності підприємства у відповідності з його оточенням; діяльністю, яка забезпечує створення та підтримку стратегічної відповідності між цілями організації, її потенціалом та можливостями в зовнішньому середовищі; управлінням потенціалом, тобто можливістю виконання будь-яких дій чи досягнення будь-яких цілей. В цьому контексті стратегічне управління інвестиційно-інноваційним потенціалом розглядається як процес створення умов для кількісних та якісних змін в процесах, які знаходяться в основі формування елементів інвестиційно-інноваційного потенціалу, що дозволить зменшити протиріччя між потребами та вимогами зовнішнього середовища та можливостями внутрішнього.

Аналіз концепції стратегічного управління дає можливість систематизувати та виокремити його характерні риси; базується на певному поєднанні системного, ситуаційного та цільового підходів до діяльності підприємства, що трактується як відкрита соціально-економічна система; орієнтує на вивчення

умов, в яких функціонує підприємство, та дозволяє створювати адекватні цим умовам системи стратегічного управління, які відрізняються одна від одної залежно від особливостей підприємства та характеру зовнішньоекономічного середовища; концентрує увагу на необхідності збору та застосування баз стратегічної інформації.

Існують різні підходи до побудови систем стратегічного управління підприємством. За І. Ансоффом, моделями побудови стратегічного управління є: «управління за допомогою вибору стратегічних позицій», «управління ранжируванням стратегічних задач», «управління на основі врахування “слабких сигналів»», «управління в умовах стратегічних несподіванок» [10, с. 53, 55, 57; 11]. Кожна з моделей має свій механізм управління. Стратегічне управління за допомогою вибору стратегічних позицій припускає виконання таких етапів: аналіз перспектив підприємства; визначення пріоритетів і розподіл ресурсів між різноманітними перспективними видами діяльності підприємства; аналіз можливих варіантів диверсифікації підприємства; прогноз динаміки чинників нестабільності; планування нових стратегій, що відповідають очікуваним рівням нестабільності середовища; передбачення організаційних змін і можливостей підприємства. Реалізація моделі управління на основі ранжування стратегічних задач може відбуватися за таких умов: у системі менеджменту підприємства здійснюється категоризація задач за ступенем терміновості та важливості; задачі, що мають найвищі пріоритети, передаються у відповідні підрозділи підприємства для підготовки і прийняття рішень; надалі процес прийняття рішень контролюється на предмет відповідності наслідків рішень наявним у системі менеджменту стратегічним настановам; практично безупинно проводиться відновлення і перегляд актуальних стратегічних задач. Необхідність моделі управління в умовах стратегічних несподіванок виникає, коли нові проблеми не тільки слабо передбачені і розвиваються дуже швидко, але і виникають практично раптово, не маючи під собою очікуваного прогнозу.

Висновки. Проте зазначені моделі не зовсім підходять до управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту, так як більше стосуються діяльності підприємств на розвинутому ринку, де зміни зовнішнього середовища достатньо передбачувані, наявні достатні ресурси для здійснення змін, існує стабільне правове поле та виконуються «правила гри» на ринку, існує високий ступінь залучення персоналу до змін та ін. За відсутності цих вимог використання зазначених моделей в чистому вигляді неможливе. Тому модель управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту та його інвестиційно-інноваційним потенціалом повинна враховувати сучасні обставини, в яких діє залізничний транспорт, та необхідність зміни принципів його діяльності. Зміни принципів обумовлені, по-перше, новими методами та інструментами конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг, в основі яких знаходяться інноваційні заходи; по-друге, необхідністю швидкої адаптації та реагування на зміни не тільки зовнішнього, але й внутрішнього середовища; по-третє, необхідністю впровадження заходів боротьби з кризовими явищами, які яскраво проявляються (зменшення прибутку, інвестицій, збільшення заборгованості за зовнішніми позиками, зменшення заробітної плати робітників та обсягів оновлення основних фондів тощо).

Література

1. Герасимов В.В. Управление инновационным потенциалом производственных систем : [учеб. пособие] / В.В. Герасимов, Л.С. Минина, А.В. Васильев. – Новосибирск : НГАСУ, 2003. – 64 с.
2. Инновационный потенциал: современное состояние и перспективы развития : монография / [Матвейкин В.Г., Дворецкий С.И., Минько Л.В. и др.]. – М. : «Издательство Машиностроение-1», 2007. – 284 с.
3. Ландик В.І. Управління інноваційним потенціалом підприємства в умовах перехідної економіки: проблеми і досвід / В.І. Ландик // Економіст. – 2001. – № 12. – С. 52-57.
4. Марченкова Л. М. Алгоритм управления инновационным потенциалом на основе интеграционного маркетинга / Л. М. Марченкова // Креативная экономика. – 2008. – № 7. – С. 71-75.
5. Панчева Л. А. Формирование эффективной системы управления инновационным потенциалом промышленного предприятия на принципах инвестиционно-производственного менеджмента : автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (управление инновациями и инвестиционной деятельностью)» / Л. А. Панчева. — Орел, 2006. — 19 с.
6. Піддубний І.О. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства : [навч. посібн.] / І.О. Піддубний, А.І. Піддубна. – Х. : ІНДЖЕК, 2006. – 260 с.
7. Фатхутдинов Р. А. Инновационный менеджмент : [ученик] / Р. А. Фатхутдинов. [4-е изд.] – СПб. : Питер, 2003. – 400 с/
8. Марченкова Л. М. Интеграционный маркетинг в управлении инновационным потенциалом региона / Л. М. Марченко // Вестник ОрелГИЭТ. – 2008. – № 1. Режим доступа : <http://ogiet.infoorel.ru/08marchenkov.pdf>.
9. Оспіщев В. І. Основи менеджменту : [навч. посіб.] / В.І. Оспіщев, О.І. Костенко, Д.О. Пруненко. – Х. : ХНАМГ, 2006. – 351 с.

10. Ансофф И. Стратегическое управление / И. Ансофф; [сокр. пер. с англ.] ; науч. ред. и авт. предисл. Л.И. Евенко. – М. : Экономика, 1989. – 519 с.

11. Гриньов А. В. Інноваційний розвиток промислових підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління / Гриньов А. В. – Х. : ВД «Інжек», 2003. – 308 с.

Надійшла 16.05.2010

УДК 338.012

І. Б. МАРКОВИЧ

Тернопільський національний технічний університет імені І. Пулюя

РОЛЬ ІННОВАЦІЙНОГО ЧИННИКА В ЗРОСТАННІ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ УКРАЇНСЬКОГО МАШИНОБУДУВАННЯ НА СВІТОВОМУ РИНКУ

У статті розглянуті особливості переходу українського машинобудування на інноваційний шлях розвитку, труднощі, з цим пов'язані, та досліджені можливості, які відкриваються перед вітчизняними підприємствами за умови ефективного використання власного інноваційного потенціалу.

The article deals with features of transition Ukrainian machinery innovative way of development, the difficulties associated with this, and explored opportunities offered to domestic companies in terms of efficient use of their own innovative potential.

Ключові слова: машинобудування, інновації, моделі інноваційного розвитку.

Вступ

Інноваційна спрямованість стає сьогодні пріоритетним вектором розвитку економіки, що знаходить своє відображення в наукових дослідженнях багатьох економістів та в практичній діяльності господарюючих суб'єктів. Особлива роль в цьому процесі відводиться промисловим підприємствам. Інноваційна діяльність в умовах переходу економіки України на прогресивний шлях розвитку набуває особливого значення. Охопивши різні аспекти ринкових відносин (виробничі, підприємницькі, соціальні, науково-технічні та маркетингові), інноваційний процес сприяє зростанню промислового виробництва, дає змогу підвищувати продуктивність праці, залучати до виробничої сфери нові резерви. Для українського машинобудування важливим елементом переходу на інноваційний шлях розвитку є збалансування інтересів інноваційного бізнесу і виробничо-технологічних можливостей підприємств.

Структурні зрушення, що характерні для економік країн під впливом процесу глобалізації, спричиняють пошук механізмів та інструментів розбудови всіх сфер економічної діяльності, а особливо промисловості щодо формування сучасного середовища з принципово новою господарською системою, де основним виробничим ресурсом стає інформація та знання, а роль вирішального чинника виробництва відіграють інновації.

Проблемам інноваційного розвитку присвячено праці таких вітчизняних та зарубіжних фахівців: Гриньов А.В. [1], Ілляшенко С.М. [4], Антохіна Ю.А. [11], Фрімен С. [9], Лундвал Б. [8] та ін.

Аналіз наукових праць [1-2; 4-5] показав, що в Україні категорії «інноваційна діяльність», «інноваційний розвиток», «інноваційний потенціал» є недостатньо визначеними, та їх оцінювання зводиться лише до якісної оцінки діяльності підприємств з розробки та залучення нових товарів, технологій, економічних процесів.

В найбільш загальному значенні під інноваційною діяльністю розуміють вид економічної діяльності, пов'язаної з трансформацією ідей (зазвичай, результатів наукових досліджень та розробок або інших науково-технічних досягнень) у технологічно нові чи вдосконалені продукти (послуги), які впроваджені на ринку, в нові чи вдосконалені технологічні процеси або засоби створення (поширення) послуг, що використовуються у практичній діяльності [2]. Як зазначається в українському законодавстві [3], інноваційна діяльність спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг. Вона припускає ряд наукових, технологічних, організаційних, фінансових та комерційних заходів, які разом і призводять до інновації.

На наш погляд, справедливою є думка вітчизняних авторів [4], що еволюція типів організаційно-економічного розвитку від екстенсивного типу до інтенсивного сьогодні вже входить в нову фазу розвитку інноваційної моделі розвитку економіки, яка здатна більш ефективно конкурувати на світовому ринку.

Постановка завдання

Вищезгаданими науковцями були зроблені спроби не тільки пов'язати, а й визначити роль заходів щодо підвищення інноваційності підприємств, але проблеми глибоких досліджень ефективного використання інноваційного потенціалу на підприємствах машинобудівної галузі глибоко не досліджувалися.