

## **ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ВЕКТОРА РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

© Терлецька В. О., 2015

Досліджено та представлено визначення терміна “інноваційна інфраструктура”, сформовано класифікацію елементів інноваційної інфраструктури та запропоновано розглядати її як підсистеми однієї функціональної системи, які логічно і послідовно здійснюються у інноваційному процесі. Визначено основні завдання та суб’єкти інноваційної інфраструктури, досліджено проблеми формування та визначено шляхи і способи розв’язання проблем інноваційного розвитку автомобілебудівної промисловості України. Представлено у графічній формі динаміку придбання машин, обладнання та програмного забезпечення для реалізації інновацій за 2005–2013 рр. У табличній формі відображено інноваційну активність промислових підприємств за 2005–2013 рр.

**Ключові слова:** інноваційна інфраструктура, інноваційний розвиток, автомобілебудівна промисловість.

V. A. Terletska

National University “Lviv Polytechnic”

## **FORMATION OF THE AUTOMOBILE INDUSTRY INNOVATIVE INFRASTRUCTURE IN CONDITIONS OF THE EUROPEAN VECTOR OF DEVELOPING THE NATIONAL ECONOMY**

© Terletska V. A., 2015

In most developed countries machine – building industry covers the leading sector of civil engineering and industrial production over the world. In the developed countries, the industry is strategic because it provides the development of many related industries, promotes the assimilation of high technologies, creation of final products with high added value, and contributes to the employment and bring appropriate charges to budgets. It is reasonable to develop machine – building industry in Ukraine as a strategic industry. Due to the necessity of withdrawal of economic stagnation related industries, the problem of employment and the reducing of the outflow of capital abroad. This is a strategic branch of the economy, where a potential of a country is being formed.

The main problems of the domestic machine – building industry is relatively low technical and economic level, poorly developed production of components, improper implementation capacity of international scientific and technical cooperation, the lag in implementing environmental standards, the unresolved problem of recycling old cars, although the development of automobile industry in Ukraine has all the necessary resources, namely industrial base, skilled workforce, but the current domestic automotive industry is underdeveloped.

The article explores and presents a definition of “innovation infrastructure”. Classification of the elements of innovation infrastructure has been formed and has been proposed to consider as a subsystem of a functional system that logically and consistently implemented in the innovation

**process. The main tasks and subjects of innovation infrastructure have been defined. The problems of formation have been investigated. The ways and means of solving the problems of innovative development of the automobile industry in Ukraine have been described. The dynamics of the purchase of machinery, equipment and software to implement innovation have been presented for the years 2005–2013 in the form of graphics. On the other hand, tables form display innovative activity of industrial enterprises for 2005–2013.**

**Key words:** innovative infrastructure, innovative development, automobile industry.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах глобалізації та інтеграції України у світовий економічний простір в умовах європейського вектора розвитку національної економіки постає питання конкурентоспроможності вітчизняного автомобілебудування як стратегічної галузі. Сучасний етап розвитку автомобілебудування зумовлює необхідність використання інтенсивних механізмів та способів прискореного розвитку економічної динаміки. Характерними рисами вітчизняного автомобілебудування є низька конкурентоспроможність галузі, спрямованість на внутрішній ринок й значне перевищення обсягів імпорту порівняно з виробництвом. Сьогодні серйозно загострилась боротьба за покупця між фірмами-виробниками автомобільної техніки, які взяли курс на зацікавлення клієнтів новими, сучаснішими конструкторськими розробками. У таких умовах великого значення набувають проблеми інноваційного розвитку та формування інноваційної інфраструктури вітчизняного автомобілебудування, дослідження її елементів, завдань, функцій, об'єктів та суб'єктів інноваційного процесу, що сьогодні перетворюється на об'єктивну необхідність. Враховуючи таку тенденцію, є доцільним розвиток автомобілебудівної промисловості в Україні, що пояснюється необхідністю виведення з економічного застою суміжних галузей промисловості, вирішення проблеми зайнятості, а також зменшення відтоку капіталу за кордон шляхом імпортозаміщення. Тому вивчення питань формування інноваційної інфраструктури автомобілебудівної промисловості в умовах європейського вектора розвитку національної економіки та активізація діяльності у цій галузі стають все більш актуальними.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Одним із основних напрямів розвитку та активізації інноваційних процесів є створення належної інноваційної інфраструктури. Загалом, більшість науковців наголошують на необхідності переходу національної економіки до інноваційної моделі розвитку та відзначають недостатню ефективність інноваційної політики в Україні, зокрема у автомобілебудуванні, зосереджуючись на механізмах забезпечення інноваційного зростання.

У науковій літературі значну увагу звертають на дослідження інноваційних процесів у теорії розвитку національних інноваційних систем такі зарубіжні вчені, як: І. Ансофф, П. Друкер, Дж. Кейнс, Р. Нельсон, М. Портер, Л. Абалкін, Р. Акофф.

Варто відзначити вагомий внесок і низки вітчизняних науковців, серед яких: О. Є. Кузьмін, Т. М. Шотік, М. Канаєва, Н. М. Краус, Т. В. Нагачевська, Д. Ю. Дрожжин, В. В. Томах, І. А. Чикаренко, О. Амоша, В. Вишневський, В. Геєць, А. Гриценко, В. Дементьев, С. Демінський, Є. Кузнецов, І. Макаренко, М. Пашута, Р. Фатхундінова, Л. Федулова, А. Чухно, що займалися питаннями щодо формування інноваційної інфраструктури, інституційними особливостями формування та стратегічними пріоритетами розвитку вітчизняної інноваційної системи, інтеграційними процесами та формуванням інноваційної моделі економічного розвитку України, концептуальними аспектами створення системи управління інноваційним розвитком тощо.

Питання функціонування та становлення елементів інноваційної інфраструктури досліджують вчені Центру досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г. М. Доброва НАН України, Українського інституту науково-технічної та економічної інформації, Науково-дослідного економічного інституту Міністерства економіки України [3].

Дослідження особливостей формування інноваційного потенціалу машинобудівних підприємств належать таким авторам: С. В. Князю, Ю. О. Андріанову, А. Г. Кривоконю, А. І. Бондаренку, Б. М. Данилишину та М. К. Коліснику, Н. Я. Воловцю, що у своїх працях досліджували проблему розвитку організаційно-економічних механізмів підвищення ефективності підприємств в умовах трансформації та євроінтеграції.

**Постановка цілей.** У статті планується дослідити і визначити елементи інноваційної інфраструктури автомобілебудівної промисловості України. До основних цілей належать:

- дослідження та визначення терміна “інноваційна інфраструктура”;
- визначення суб’єктів та об’єктів інноваційної інфраструктури;
- виокремлення завдань інноваційної інфраструктури;
- встановлення проблем інноваційного розвитку автомобілебудівної промисловості України;
- дослідження і представлення стану галузі автомобілебудування України за 2003–2012 рр.;

**Виклад основного матеріалу.** В умовах жорсткої конкуренції, мінливості, динамічності та невизначеності ринкового середовища важко переоцінити роль і значення кон’юнктури ринку як для економіки загалом, так і для автомобілебудівної промисловості зокрема. Інструментарієм, необхідним та здатним започаткувати широкий і всебічний розвиток національної економіки, продемонструвати позитивні тенденції економічного розвитку, забезпечити стабільний порядок функціонування господарських систем та успішну підприємницьку діяльність у всіх видах економічної діяльності, зокрема і у автомобілебудівній промисловості, активізувати діяльність у ній, підтримати її дієвість і результативність в динамічних умовах ринкового середовища, є вивчення, аналізування, оцінювання та прогнозування економічної кон’юнктури, що складається на ринку. В таких умовах важливого значення набуває вивчення питань інноваційної інфраструктури в автомобілебудівній промисловості через детальне вивчення кон’юнктури ринку у сфері інвестицій та інновацій.

Основними проблемами вітчизняного автомобілебудування є відносно низький техніко-економічний рівень, слабо розвинуте виробництво комплектуючих, неналежна реалізація потенціалу міжнародного науково-технічного співробітництва, відставання у впровадженні екологічних стандартів, невирішеність проблеми утилізації старих автомобілів, хоча для розвитку автомобілебудівної промисловості в Україні є всі необхідні ресурси, а саме: промислова база, кваліфікована робоча сила, але сьогодні вітчизняне автомобілебудування є малорозвиненим.

Виробництво автомобілів забезпечує високий показник доданої вартості (понад 70 відсотків), формує попит на товари і послуги підприємств суміжних галузей (виробництво металопрокату, пластмас, автоскла, автохімії тощо) та стимулює науково-дослідну діяльність. Створення одного робочого місця на підприємствах автомобілебудівної галузі спричиняє створення щонайменше шести робочих місць у суміжних галузях. Обсяг виробництва легкових автомобілів в Україні протягом 2003–2008 років зріс у 4 рази, досягнувши максимуму у 2008 році – 401,6 тис. автомобілів. У 2009 році обсяг виробництва знизився в 6 разів – до 65,7 тис. одиниць, у 2010 році обсяг хоч і збільшився на 13,5 тис. одиниць, однак залишився на дуже низькому рівні – 75,3 тис. одиниць. У 2011 році обсяг виробництва зріс до 97,5 тис. одиниць, а у 2012 році знизився до 69,7 тис. одиниць. Значне падіння обсягів виробництва автомобілів у 2009–2012 роках зумовлене сукупною дією двох факторів: посилення конкуренції з боку імпорту після зменшення ввізного мита з 25 до 10 відсотків та зниження попиту через відсутність стимулюючих факторів для придбання автомобілів. Сьогодні внесок вітчизняного автомобілебудування до національної економіки залишається несуттєвим. Зокрема, у 2012 році частка галузі в промисловому виробництві становила менш як 0,8 відсотка, у створенні національного валового внутрішнього продукту – менш як 0,4 відсотка. У 2012 році частка галузі в обсязі реалізованої промислової продукції становила менш як 1,2 відсотка. У виробництві автомобілів працює лише 19,3 тис. працівників, разом із суміжними галузями (виробництво комплектувальних виробів та матеріалів) кількість зайнятих становить до 29,8 тис. працівників, або близько 0,1 відсотка всіх працюючих в Україні. У наповненні вітчизняного ринку легкових автомобілів переважає імпорт, частка якого постійно зростає (протягом 2006–2012 років зросла з 44 до 80 відсотків). Сьогодні вітчизняна автомобілебудівна галузь характеризується незначною кількістю робочих місць, високим ступенем зношення основних фондів та дуже помірним відновленням обсягів виробництва на фоні стрімкого зростання частки імпорту в структурі внутрішнього ринку [5].

Інноваційною діяльністю у промисловості займалася незначна кількість підприємств. Динаміку кількості промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю, наведено в табл. 1.

**Динаміка кількості промислових підприємств,  
що займалися інноваційною діяльністю, од.**

Роки	Кількість промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю, од., (% загальної кількості обстежених підприємств)
2005–2007	1820 (17,6 %)
2006–2008	2099 (19,1 %)
2007–2009	2099,13 (19 %)
2008–2010	1973 (18,6 %)
2009–2011	2181 (21,1%)
2010–2012	2341 (23,2 %)
2011–2013	2381 (23,4%)

Доцільно дослідити, визначити та представити інноваційну активність промислових підприємств [13] (табл. 2)

Таблиця 2

**Динаміка інноваційної активності промислових підприємств, %**

№	Роки	2005–2007	2006–2008	2007–2009	2008–2010	2009–2011	2010–2012	2011–2013
		1. Здійснювали придбання машин, обладнання та програмного забезпечення для реалізації інновацій	73	78	78,3	76	77,1	78
2. Займались навчанням та підготовкою персоналу для розроблення та запровадження нових чи значно вдосконалених продуктів та процесів	34,8	26,5	26,5	22,9	22,6	22,4	24,4	
3. Здійснювали внутрішні НДР	27,7	22,7	22,7	19,1	17,2	14,8	14,9	
4. Придбали зовнішні НДР для розроблення нових або вдосконалених продуктів та процесів	13,5	12,7	12,7	11,6 1	10,3	9,5	8,9	
5. Займались ринковим запровадженням інновацій (з урахуванням ринкового дослідження та рекламної кампанії)	17,2	13	13	10,4	9,7	8,1	7,7	
6. Здійснювали придбання інших зовнішніх знань	14,2	12,6	12,6	10,2	8,8	8,2	7,8	
7. Підприємств займались іншими роботами, пов'язаними із створенням і впровадженням інновацій.	25,7	22,7	22,7	19,9	18,3	16,7	15,2	

Графічне зображення динаміки придбання машин, обладнання та програмного забезпечення для реалізації інновацій за 2005–2013 рр. наведено на рис. 1.

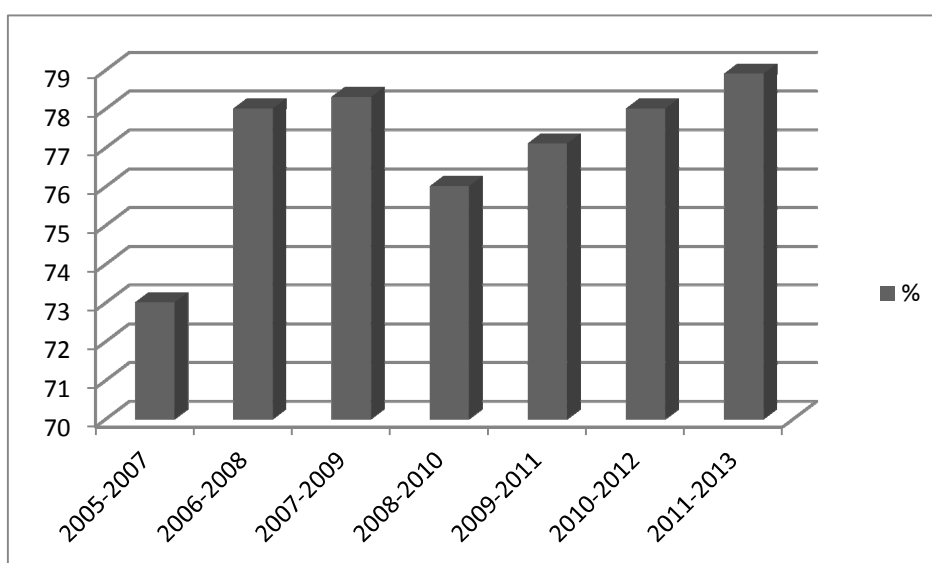


Рис. 1. Динаміка придбання машин, обладнання та програмного забезпечення для реалізації інновацій за 2005–2013 рр.

Отже, завим є переконування громадськості та фахівців у необхідності радикальної активізації інноваційної діяльності в Україні, яке має надати суспільно-економічному розвитку інноваційного характеру. Між тим, так само зайве й констатувати, що в попередні роки економічні реформи не створили необхідних умов для примноження та зміцнення інтелектуального потенціалу українського суспільства, інноваційного розвитку економіки, освоєння нових високих технологій, подолання структурних деформацій, успадкованих від адміністративно-командної системи. Економічна динаміка досі не лише не набула сучасної постіндустріальної спрямованості, а навіть не створила достатньо міцного підґрунтя для запровадження основ інноваційного розвитку [10].

На жаль, в Україні забувають, що автомобілебудування є наукомісткою галуззю, і що саме автомобілебудування є потенційно значним замовником науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт. Ми маємо орієнтуватися на західні автомобільні компанії, які витрачають на дослідницькі розробки близько 5 % від обсягу продажів. Розширення виробництва автомобілів в Україні може дати поштовх до розвитку прикладних дослідно- конструкторських розробок. Україні сьогодні потрібна модернізація автомобілебудівних заводів, їх технічне переоснащення з використанням сучасних технологій і значне підвищення завдяки цьому якості машин і їх конкурентоспроможності. Унаслідок падіння ринку автомобілебудівні підприємства змушені оптимізувати витрати, зокрема й за рахунок скорочення чисельності працівників, хоча для забезпечення належного попиту на продукцію на внутрішніх і зовнішніх ринках підприємствам необхідно впроваджувати інноваційну модель розвитку, використовуючи новітні технології та інвестуючи значну кількість коштів, що б дало змогу модернізувати підприємства та втілити нові технології у життя. Необхідно налагодити виробництво сучасних та економічних автомобілів. Спеціалізацію і кооперування виробництва в автомобілебудуванні потрібно орієнтувати на вітчизняні підприємства, створювати замкнуті цикли виробництв у середині країни [12].

Особлива роль автомобілебудування полягає в тому, що з ним пов'язаний якісний переворот у техніці та прискоренні темпів НТП, інтенсифікація економічного розвитку та підвищення продуктивності праці як за рахунок постійного технічного прогресу у самій галузі, так і за рахунок забезпечення всіх галузей господарства найсучаснішими засобами перевезення. В таких умовах особливого значення набуває забезпечення ефективної інноваційної інфраструктури, тому варто дослідити, визначити і представити визначення поняття “інноваційна інфраструктура”. Під інноваційною інфраструктурою розуміється сукупність взаємопов'язаних та взаємодіючих організацій, систем, необхідних і достатніх для ефективного здійснення інноваційної діяльності та реалізації нововведень, що об'єднує організації різних видів: фірми, інвесторів, посередників, наукові та державні установи, які своєю діяльністю охоплюють увесь інноваційний цикл: від генерації науково-технічної ідеї до реалізації нововведення [1].

Інноваційна інфраструктура – це сукупність державних і приватних установ та організацій, які забезпечують розвиток і підтримку всіх стадій інноваційного циклу.

Інноваційну інфраструктуру можна визначити як соціально-економічну систему, що забезпечує та координує безперебійне та багаторівневе функціонування взаємозв'язків і суб'єктів інноваційної сфери з метою збільшення ефективності та зменшення тривалості інвестиційного процесу. Це відбувається шляхом надання послуг, постачання ресурсів, організаційного оформлення взаємозв'язків між суб'єктами інноваційної сфери, що призводить до зменшення вартості їх взаємодії та зниження ризику. Оскільки інноваційна інфраструктура є складовою ринкової інфраструктури, серед основних її функцій можна виділити забезпечуючу, координаційну, посередницьку та системотвірну [3].

Досвід машинобудівників показує, що ефективніша діяльність кожного конкретного підприємства в умовах подальшої глобалізації економічних процесів залежить від величезної кількості внутрішніх та зовнішніх факторів, які, своєю чергою, пов'язані із потребою неперервного впровадження на підприємстві останніх, найефективніших сьогодні, наукових досягнень. Постійний цейтнот, в якому підприємство змушене провадити інноваційну діяльність із огляду на жорстку конкуренцію, та непередбаченість можливих результатів роблять актуальною проблему раціонального використання затрачених на пошук та впровадження інновації, часу та зусиль, а також ставить проблему вибору найефективнішого варіанта вирішення проблеми з-поміж усіх існуючих. Саме розвинена інноваційна

інфраструктура є тим середовищем, яке дає змогу підприємству у максимально стислі терміни здійснювати системний пошук та розроблення інноваційних технологій [6].

Інноваційна інфраструктура об'єднує організації різних видів: фірми, інвесторів, посередників, наукові та державні установи, які своєю діяльністю охоплюють увесь інноваційний цикл – від генерації науково-технічної ідеї до реалізації нововведення.

Можна виділити такі групи індивідів, що беруть участь у інноваційному процесі та формують інноваційну інфраструктуру: юридичні (послуги мають офіційний характер) особи та фізичні особи (послуги мають неофіційний характер).

Наявність ефективної інноваційної інфраструктури повинна забезпечити належний рівень інноваційної активності підприємств, а необхідною умовою для інноваційного оновлення економіки є створення інфраструктури повного інноваційного циклу у сфері високих технологій. Тому інноваційна інфраструктура повинна виконувати такі завдання [9, 11]:

1. Підтримка ініціативної інноваційної діяльності, особливо на її початкових стадіях, а також сприяння переходу новинок у суспільну практику та пришвидшенню їх реалізації;
2. Підтримка вітчизняних новаторів, винахідників, учених;
3. Прискорення соціально-економічного розвитку господарчої структури, підприємств;
4. Активне застосування у виробництві зарубіжних та вітчизняних науково-технологічних розробок (винаходів; створення та підтримка малого інноваційного підприємництва);
5. Розвиток експортної бази і збільшення валютних надходжень у результаті інтенсивнішої інтеграції економіки країни в систему міжнародної торгівлі;
6. Наповнення внутрішнього ринку конкурентоспроможними товарами та послугами виробничого і споживчого призначення;
7. Забезпечення трансферу інновацій (технологій) та комерціалізації наукових розробок;
8. Розвиток нових форм господарювання з пристосуванням до сучасних умов світового ринку;
9. Надання всіх видів необхідних послуг інноваційному бізнесу

Як відомо, кожна інфраструктура складається з певних елементів, тому пропонується розглядати елементами інноваційної інфраструктури підсистеми, які логічно і послідовно здійснюються у інноваційному процесі. На основі аналізу джерел [2, 3, 7, 8] сформовано такі елементи інноваційної інфраструктури:

- 1) виробничо-технічна підсистема;
- 2) організаційна підсистема (організаційна структура, система менеджменту);
- 3) маркетингова підсистема;
- 4) логістична підсистема;
- 5) фінансова підсистема (інноваційні фонди, венчурні компанії, фінансово-кредитні установи та організації, банки, страхові компанії);
- 6) інформаційна підсистема (інформаційно – консультаційні підрозділи);
- 7) підсистема експертизи;
- 8) підсистема сертифікації (патентно-ліцензійні установи);
- 9) підсистема сервісного обслуговування (установи сервісного обслуговування);
- 10) підсистема НДДКР (проектно-конструкторські, дослідно-експериментальні організації);
- 11) підсистема консалтингу (консалтингові (консультаційні) компанії);
- 12) підсистема посередництва (швидке доведення до промислової та комерційної реалізації продукції чи послуг);
- 13) підсистема освіти та підготовки кадрів;
- 14) підсистема лізингу (лізингові фірми);
- 15) підсистема бізнес-інкубаторів (інноваційних, технологічних, інноваційного бізнесу).

Отже, інноваційна інфраструктура – це складний об'єкт, який функціонує як цілісна система і містить велику кількість підсистем, а саме: виробничо-технічну, організаційну, маркетингову, логістичну, фінансову, інформаційну, підсистему експертизи, сертифікації, сервісного обслуговування, підсистему НДДКР, консалтингу, посередництва, освіти та підготовки кадрів, лізингу та бізнес-інкубаторів, які забезпечують безперервне та багаторівневе функціонування всіх видів економічної діяльності з метою збільшення їх ефективності та результативності. Структуру інноваційної інфраструктури наведено на рис. 2.

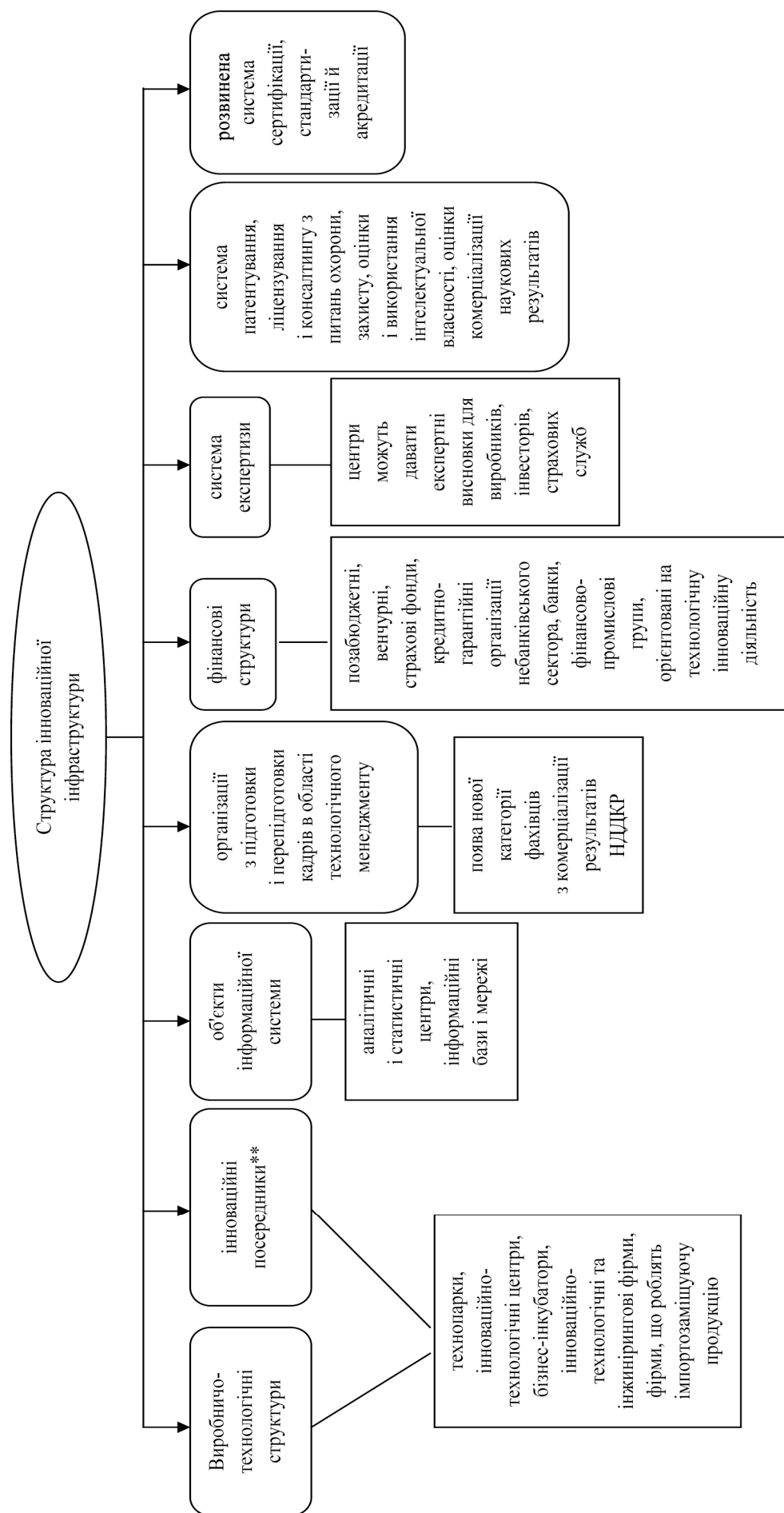


Рис. 2. Структура інноваційної інфраструктури

Примітка: Сформовано автором на основі джерел [2, 3, 6–8] \*\* Запропоновано автором

**Висновки.** У сучасному світі спроможність швидко і адекватно адаптуватись до умов міжнародної конкуренції є найважливішим чинником успішного та стійкого розвитку як автомобілебудівних підприємств, так і галузі загалом. Сьогодні особливого значення набувають питання безперервної інноваційної діяльності підприємств, а також формування належної інноваційної інфраструктури, яка повинна функціонувати як цілісна система та містити всі наведені вище елементи. Шляхами і способами розв'язання проблем інноваційного розвитку автомобілебудівної промисловості України є [11, 5]:

- створення передумов для технічного та технологічного переоснащення підприємств галузі сучасним швидкопереналаджуваним обладнанням для щорічного нарощування потужностей виробництва з використанням високоякісних конструкцій, прогресивних матеріалів, досконалої механіки та електроніки;
- забезпечення розвитку конкуренції у сфері виробництва, продажу та обслуговування автомобільної техніки;
- зменшення собівартості автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- підвищення продуктивності праці;
- інтеграції вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування;
- утворення із залученням інвесторів, зокрема іноземних, нових підприємств з виробництва автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- сприяння інноваційному розвитку вітчизняної автомобілебудівної галузі шляхом отримання доступу до сучасних технологій розроблення, підтвердження відповідності і безпечного експлуатування конкурентоспроможної на світовому ринку продукції
- виробничо-технологічна, фінансово-кредитна, інформаційно-консультаційна та кадрова підтримка суб'єктів науково-інноваційної діяльності;
- державна підтримка в умовах протекціонізму;
- активізація науково-інноваційної діяльності підприємств;
- страхування суб'єктів науково-інноваційної діяльності;
- стандартизація та сертифікація інноваційної продукції;
- кадрове забезпечення інноваційної інфраструктури;
- зниження ризику за рахунок диверсифікації учасників інноваційного процесу;
- активне регулювання інноваційного процесу.

**Перспективи подальших досліджень.** Фрагментарність та неповнота знань у галузі автомобілебудування стосовно інноваційного розвитку та формування належної інноваційної інфраструктури зумовлюють необхідність подальшого вивчення проблеми побудови ефективної вітчизняної інноваційної інфраструктури. Головним напрямом розвитку автомобільної промисловості України є значне підвищення якості продукції із використанням новітніх науково-технічних досягнень. Перспективи розвитку вітчизняного автомобілебудування, здатного задовольнити потреби внутрішнього ринку, залежать від: активізації державної політики у напрямках стимулювання розвитку та розміщення на її території сучасних високотехнологічних виробництв; проведення реструктуризації і модернізації потужностей; зниження рівнів енерго- та ресурсоемності підприємств, освоєння виробництв гібридної техніки; реалізації підприємствами ефективної соціальної політики; вдосконалення виробничого, фінансового, маркетингового, логістичного менеджменту на підприємствах галузі; розширення послуг автосервісу.

Виконання Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 р. дасть змогу забезпечити створення близько 175,8 тис. нових робочих місць, збільшити обсяги виробництва легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць, покрити внутрішній попит автомобілями вітчизняного виробництва на 70 % [4].

*1. Бабаєв В. Ю. Формування інноваційної інфраструктури в Україні [Електронний ресурс] / В. Ю. Бабаєв, А. О. Поронько // Теорія та практика державного управління. Державне регулювання процесів економічного і соціального розвитку. – 2011. – Вип. 3(34). – С. 1–7. – Режим доступу:*



<http://www.kbiuara.kharkov.ua/e-book/tpdu/2011-3/doc/2/05.pdf>. 2. Белоусов В. Д., Плетнев К. И. Экспертиза в сфере научно-технической и инновационной деятельности. – М.: РАГС, 1997.

3. Канаєва М. Класифікація складових та елементів інноваційної інфраструктури [Електронний ресурс] / М. Канаєва // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2008. – № 99. – С. 35–39.

4. Ковалевський Л. Г. Автомобілебудування України: складні часи сьогодення та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / Л. Г. Ковалевський // Журнал. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – Київ, 2014. – № 1 (72). – С. 55–60.

5. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року. Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15 січня 2014 р № 25-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [kmi.gov.ua](http://kmi.gov.ua).

6. Кузьмін О. Є. Сутність та види інноваційної інфраструктури [Електронний ресурс] / О. Є. Кузьмін, Т. М. Шотік // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка”. Проблеми економіки та управління. – 2008. – № 628. – С. 180–181. – Режим доступу: [ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/2006/1/27.pdf](http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/2006/1/27.pdf).

7. Мухамедьяров А. Организационно – экономические основы инновационного механизма в промышленности. – УФА: УТИС, 1999.

8. Нехорошева Л. Научно-техническое развитие и рынок / Л. Н. Нехорошева. – Минск: БГЭУ, 1996.

9. Парсадонян С. А. Инновационная деятельность: организация, технологии, проектирование / С. А. Парсадонян, В. К. Потемкин. – СПб.: ИРЭ РАН, 2001. – 234 с.

10. Перспективи інноваційного розвитку України (аналітична доповідь). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [old.niss.gov.ua/Table/Zhalilo21/003.htm](http://old.niss.gov.ua/Table/Zhalilo21/003.htm).

11. Томах В. В. Інноваційна інфраструктура як чинник забезпечення інноваційної діяльності підприємств [Електронний ресурс] / В. В. Томах // ВД “ИНЖЕК”. Управління розвитком. – 2011. – № 22(119). – С. 11–13. – Режим доступу: [repository.hneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/4270/1/pdf](http://repository.hneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/4270/1/pdf).

12. Троян О. В. Проблеми та перспективи розвитку інноваційної діяльності автомобілебудівних підприємств України [Електронний ресурс] / О. В. Троян // Економічний вісник запорізької державної інженерної академії. – 2011. – Вип. № 1. – С. 164–170. – Режим доступу: [zgia.zp.ua/gazeta/evzdia\\_1\\_164.pdf](http://zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_1_164.pdf).

13. Наукова та інноваційна діяльність в Україні [Електронний ресурс] / Статистичний збірник. Державний комітет статистики України. – К.: ДП „Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України”, 2008. – Режим доступу : [ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat\\_u/publnauka\\_u.htm](http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm).