

Ольга Б. Мних

КРИЗА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ І МАРКЕТИНГОВИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті оцінено кризові явища та інноваційну пасивність в машинобудівній галузі України, побудовано тренди, що відображають темпи зниження обсягів реалізації в умовах поглиблення фінансової і політичної кризи в країні. Виявлено якісні зміни на глобальних конкурентних ринках машинобудування та актуальні проблеми українських виробників щодо створення вартості в сучасних умовах поглиблення євроінтеграції. Доведено доцільність використання маркетингового підходу в дослідженні факторів, що впливають на формування ринкової вартості підприємства.

Ключові слова: криза; машинобудівна галузь; транспортне машинобудування; інноваційна активність; маркетинговий підхід; ринкова вартість.

Рис. 4. Табл. 1. Літ. 28.

Ольга Б. Мных

КРИЗИС ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ И МАРКЕТИНГОВЫЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В статье оценены кризисные явления и инновационная пассивность в машиностроительной отрасли Украины, построены тренды, отражающие темпы снижения объемов реализации в условиях углубления финансового и политического кризиса в стране. Выявлены качественные изменения на глобальных конкурентных рынках машиностроения и актуальные проблемы украинских производителей по созданию стоимости в современных условиях углубления евроинтеграции. Доказана целесообразность использования маркетингового подхода в исследовании факторов, влияющих на формирование рыночной стоимости предприятия.

Ключевые слова: кризис; машиностроительная отрасль; транспортное машиностроение; инновационная активность; маркетинговый подход; рыночная стоимость.

Olga B. Mnykh¹

CRISIS IN UKRAINE'S TRANSPORT ENGINEERING AND MARKETING APPROACH TO MARKET VALUE FORMATION OF ENGINEERING COMPANIES

The article explores the crisis passivity in innovations of the engineering industry in Ukraine along with the trends, reflecting the rate of decline in sales in the deepening financial and political crisis in the country. The author identifies qualitative changes at global competitive markets of engineering and topical issues for Ukrainian producers creating value in the current conditions of deepening Eurointegration. The expediency of using marketing approach to study the factors influencing the market value of a company is grounded.

Keywords: crisis; engineering industry; transportation engineering; innovative activity; marketing approach; market value.

Постановка проблеми. З поглибленням світової фінансової кризи з 2007 р. гостро відчувається неспроможність більшості діючих нині машинобудівних підприємств створювати додану вартість та інноваційну конкурентоспроможну продукцію, що є однією з головних причин економічного спаду в Україні.

¹ National University "Lviv Polytechnics", Ukraine.

Країна має певні факторні переваги для розвитку машинобудування, зважаючи на те, що Україна, за даними "World Steel Association" (Worldsteel), посіла 10-те місце в рейтингу світових виробників сталі (в Україні в червні 2015 р. було вироблено 2,004 млн т сирової (нерафінованої) сталі) [26]. Проте на шляху розбудови інноваційної економіки наявність факторних переваг, зокрема, сировинних ресурсів, явно недостатньо для забезпечення економічного зростання і підвищення якості такого зростання.

Глибокою є криза машинобудівної галузі в Україні, індикаторами якої є: зниження обсягу реалізації за 2008–2014 рр. продукції машинобудування на 17%, транспортних засобів – на 33% [25], визнання недійсними патентів на винаходи, власниками яких були машинобудівні підприємства, пасивна інноваційна діяльність даної галузі і суміжних з нею галузей, банкрутство лідерів авіабудування, транспортного машинобудування, критично низька вартість нематеріальних активів – всі ці явища свідчать про пасивність держави, приватного капіталу і маркетингу у розбудові інноваційної економіки. Цим можна пояснити, зокрема, і те, що ні положення Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 рр. [1], ні Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 р. не були реалізовані [9]. Після підписання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом спрощено рух товарних потоків починаючи з 1 січня 2016 р., а з квітня 2014 р. було введено в дію зі сторони ЄС односторонні торговельні преференції для України [4; 5]. Нові вектори розвитку експортно-імпортних операцій в галузі машинобудування повинні бути підкріплені відповідним ресурсним забезпеченням, в т.ч. маркетинговим.

Аналіз останніх публікацій. Необхідність переосмислення ролі відносин з клієнтами та інвесторами, вибору партнерів бізнесу, а також цінності інтелектуального капіталу в зростанні капіталізації пояснюється тим, що конкурентне середовище і зростаючі обсяги викупів і поглинань (особливо з 2007 р.), а також низька окупність витрат на здійснення НДДКР при скороченні життєвих циклів галузей і товарів, розбалансування структури фінансового капіталу піднімають на якісно новий рівень практичну цінність маркетингу і нематеріальних активів (вміння, компетенції, досвід топ-менеджменту, бренди тощо), що стають вагомими потенційними носіями конкурентних переваг при їх вмілому залученні у господарський оборот [2; 6; 14; 22; 27].

Зміна правил гри на глобальних конкурентних ринках вимагає своєчасної перебудови промислової соціально орієнтованої політики держави і моделей бізнесу відповідно до вимог інформаційної інноваційної економіки, коли зростає цінність клієнтів, ІТ-технологій та відносин з інвесторами, а кожне підприємство повинно виступати ядром концентрації інтелектуальних ресурсів та їх активного використання [10]. Для прикладу, жорстка конкуренція на американському ринку автомобілебудування, зокрема з боку японських виробників, призвела до того, що 10 років тому в рамках плану реструктуризації був здійснений продаж заводу з виробництва систем клімат-контролю "Ford Motor Co." французькому виробникові автокомпонентів "Valeo SA", було закрито 14 заводів в Північній Америці, звільнено 38 тис. співробітників. Аналогічна ситуація склалася і в "General Motors Corp" [28].

Реструктуризація іноземних і вітчизняних автомобілебудівних компаній і машинобудування в цілому проходить в умовах мінливих курсів світових валют, в умовах девальвації гривні, що посилює негативний ефект споживання вартості у сфері виробництва з високою часткою імпортних складових і поглиблює соціальну кризу внаслідок банкрутства проблемних підприємств.

У кризовій ситуації України проблематичним став доступ галузей і окремих виробників до інтелектуальних ресурсів та способів їх правового захисту. Так, за даними Українського інституту інтелектуальної власності, станом на 1 січня 2015 р. у Державному реєстрі патентів України на корисні моделі зареєстровано 95694 патенти, з них чинними є 40268 патентів, на промислові зразки зареєстровано 28633 патенти, чинними є 11095 патентів [23], що свідчить про недовірливість механізму державно-приватного партнерства, пасивність держави у стимулюванні інноваційного розвитку економіки країни.

Невирішені частини проблеми. Можливості генерування майбутніх грошових потоків як основної домінанти вартості підприємства і капіталізації галузі визначаються динамікою перспективних потреб покупців на внутрішньому і закордонних ринках та реальних можливостей їх задоволення у виробничому секторі, що актуалізує практичну цінність маркетингу в процесі створення вартості. Підприємство може спрямувати чисті грошові потоки, що генеруються його активами, в різних напрямках, щоб залучити інвесторів, акціонерів з їх різними комерційними інтересами і в різних видах економічної діяльності з різними податковими ставками і наявними податковими пільгами. Тому актуальними будуть такі управлінські маркетингові рішення і моделі бізнесу, які б створювали умови для появи довгострокових джерел формування вартості і створення суспільних цінностей.

Метою дослідження є характеристика причин кризових ситуацій у машинобудівній галузі України і побудова трендів, що відображають темпи економічного спаду обсягів реалізації, обґрунтування доцільності використання маркетингового підходу у дослідженні факторів, що впливають на формування ринкової вартості машинобудівного підприємства.

Основні результати дослідження. Збитковість машинобудування і «нова хвиля» приватизації, яка очікується в 2016 р. в Україні, буде супроводжуватися перерозподілом ринкової влади, викупамі і поглинаннями знецінених збиткових вітчизняних компаній, концентрацією підвищених ризиків для всіх учасників ділових відносин «постачальник – виробник – споживач», в т.ч. і в транспортній галузі [17; 24]. Проте при зниженні ринкової частки підприємства автоматично не знижуються умовно-постійні витрати, до яких, зокрема, можна віднести трансакційні витрати, пов'язані із входженням чи виходом з ринку, зміною умов контрактів чи їх призупиненням.

Ще у 2007 р. багатогалузевий машинобудівний комплекс країни об'єднав 11267 підприємств, з яких 146 – великих, 1834 – середніх та 9287 – малих [13], проте лише окремі вітчизняні машинобудівні підприємства стали реально конкурентоспроможними на європейських ринках, але жодне з діючих нині машинобудівних компаній не потрапило до топ-50 за рівнем капіталізації на європейських фондових біржах. Істотною помилкою, на наш погляд, була непродумана приватизація стратегічно важливих підприємств в умовах

відсутньої як такої моделі захисту національних інтересів української держави. Зокрема, в 1997 р. в рамках рішення українського уряду про експериментальну приватизацію державної власності колишнє державне виробничого об'єднання «Моторбудівник» перетворилася на ВАТ «Мотор Січ» з вільним обігом 24% акцій, що дозволяло контролювати цей бізнес сторонам, далеким від національних інтересів України. Нині «Мотор-Січ» – найбільший виробник і постачальник авіаційних і вертолітних двигунів в СНД, єдиний виробник двигунів для всіх російських вертольотів «Ка» та «Мі». За оцінкою інвестиційної компанії "Dragon Capital", капіталізація «Мотор Січ» (лідера серед машинобудівних українських компаній) станом на 25.02.2016 складала 3604313,440 тис. грн [15], або 132350,94 тис. дол. США за курсом НБУ станом на 25.02.2016 [11]). За період з 26.06.2007 до 25.02.2016 капіталізація цієї компанії знизилася з 407 млн до 132,35 млн дол. США, що є одним із наслідків дії протекціонізму російської влади стосовно «Мотор Січ», коли завод активно почав переносити виробничі майданчики на територію РФ [16], що звузило економічний виробничий простір формування вартості.

Зростаюча конкуренція за різними видами економічної діяльності на внутрішньому і закордонних ринках, нерозподілені збитки минулих років ділових партнерів у суміжних галузях економіки, невідповідність інноваційного потенціалу виробника і його клієнтів-споживачів, значне боргове навантаження акціонерних компаній, стабільно низька частка інноваційно активних підприємств в Україні – всі ці економічні явища і процеси мають довгострокові соціально-економічні наслідки негативного характеру і вимагають від менеджерів різних управлінських ланок:

- своєчасного коригування стратегій діяльності проблемних акціонерних компаній згідно ринкових ситуацій і світових цінових трендів на метал та енергоресурси;
- грамотного управління процесами формування вартості від постачальника до кінцевого споживача;
- розроблення гнучкої моделі інтегративного управління вартістю, де органічно поєднуються всі функціональні стратегії з виробництва, маркетингу, логістики, інновацій, інвестування;
- пошуку нових довгострокових джерел формування вартості навіть в кризових ситуаціях шляхом розвитку сектору послуг інтелектуального характеру в машинобудівному бізнесі;
- ділової співпраці з правовими інституціями для захисту інтересів національного виробника, в т.ч. стосовно об'єктів інтелектуальної власності (особливо гостро ця проблема постає з огляду на вимивання нематеріальних активів в Криму і на Донбасі);
- акцентування уваги на оновленні баз даних про клієнтів, зміну обсягів нових замовлень на виробництво промислової продукції, в т.ч. зі сторони іноземних компаній (табл. 1).

З одного боку, чим більшою буде частка замовлень на виробництво машинобудівної продукції в Україні зі сторони іноземних компаній, тим більше можливостей матимуть виробники для придбання валютних коштів, що, в умовах девальвації гривні, є стимулом для розгортання такої ділової співпра-

ці. Позитивним є досвід корпорації «Богдан», яка почала новий етап співпраці з одним із лідерів світової автопромисловості "Hyundai Motor Company" (Південна Корея) щодо промислової збірки повноприводних вантажівок "Hyundai" подвійного призначення. Важливим гравцем на закордонних ринках є ДП «Антонов», потенційний портфель замовлень якого на Ан-178 в травні 2015 р. перевищував 4 млрд дол. США [21]. З іншого боку, високу частку замовлень зі сторони іноземних компаній на виробництво транспортних засобів далеко не завжди можна трактувати як шлях до зміцнення фінансового становища і конкурентних переваг, адже подібне виробництво має переважно складальний характер з імпортних комплектуючих. Тому підсумковим результатом аналізу зміни обсягів нових замовлень на виробництво машинобудівної продукції у контексті можливостей формування вартості повинно бути визначення таких показників:

- частки доданої вартості при зростанні обсягу нових замовлень на виробництво машинобудівної продукції;
- витрат на дослідження і розробки у виконавців замовлень;
- обсягів внутрішніх та зовнішніх витрат на дослідження і розробки машинобудівних підприємств та їх оцінка стосовно впливу на формування інноваційної економіки країни (рис. 1).

Таблиця 1. Динаміка обсягу нових замовлень на виробництво машинобудівної продукції в Україні за 2013–2015 рр.*

Роки	Обсяг нових замовлень на виробництво промислової продукції	З нього: обсяг іноземних замовлень	
	млн грн	млн грн	% до обсягу нових замовлень за видом діяльності
Виробництво машин і устаткування, не віднесених до інших угруповань (28)			
2013	27498,7	13739,6	50,0
2014	24590,4	12494,9	50,8
2015	34110,7	20450,8	60,0
Виробництво автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів (29)			
2013	9350,9	4477,5	47,9
2014	10223,7	5448,2	53,3
2015	12320,6	7962,2	64,6
Виробництво інших транспортних засобів (30)			
2013	35519,8	21520,9	60,6
2014	25811,7	18994,6	73,6
2015	23236,1	16446,8	70,8

* складено на основі даних [18–20].

На основі аналізу тренда (рис. 2) логічно припустити, що в машинобудуванні не був задіяний системний інноваційний ресурс, достатній для позитивного економічного зростання. Крім того, якщо врахувати незначну кількість інноваційно активних підприємств в Україні в 2014 р. (16,1%), то можна узагальнити, що машинобудівна галузь дотепер не виступає рушійною силою розвитку економіки і не стимулює створення додаткових робочих наукомістких робочих місць в інших галузях економіки.

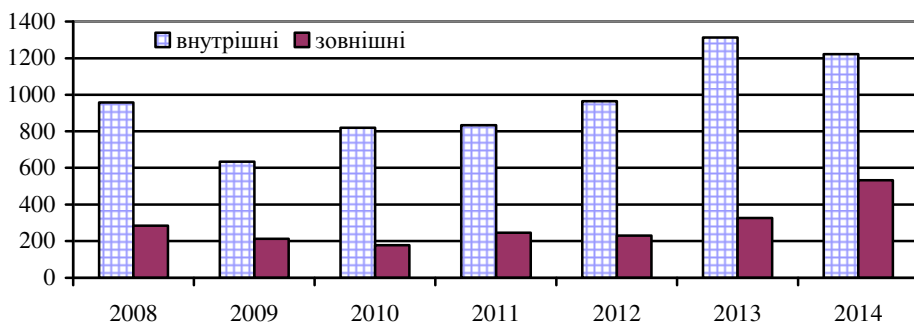


Рис. 1. Зміна співвідношення внутрішніх та зовнішніх витрат на дослідження і розробки в інноваційній діяльності в Україні за 2008–2014 рр., млн грн, побудовано на основі даних [25]

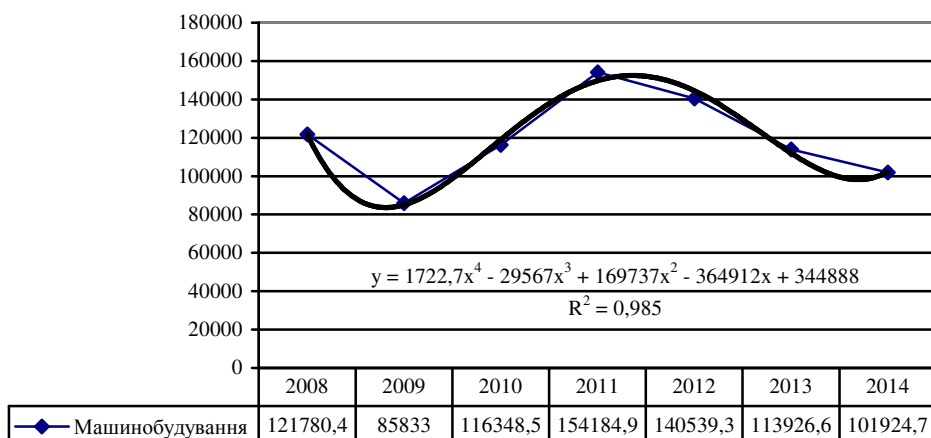


Рис. 2. Тренд, який відображає динаміку реалізації продукції машинобудування в Україні за 2008–2014 рр., млн грн, побудовано на основі даних [25]

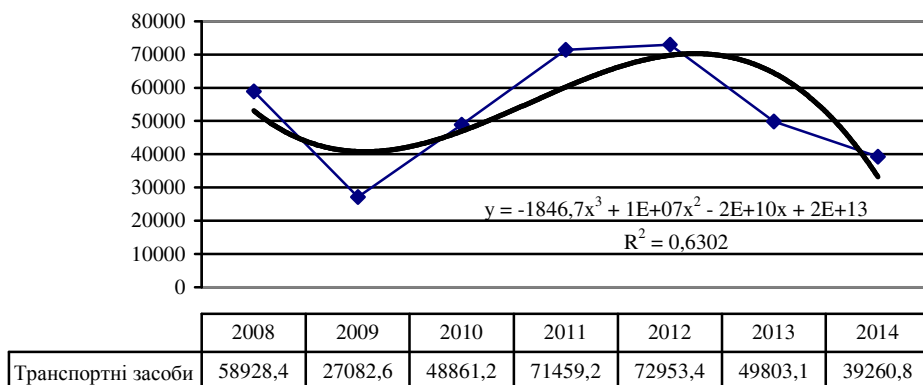


Рис. 3. Тренд, який відображає динаміку реалізації транспортних засобів в Україні за 2008–2014 рр., млн грн, побудовано на основі даних [25]

Негативна тенденція стосується також обсягу реалізації транспортних засобів в Україні: за 2008–2014 рр. – спад на 33%, навіть при зростанні цін на ці засоби (рис. 3). В натуральному вираженні цей спад обсягів реалізації був би ще стрімкішим.

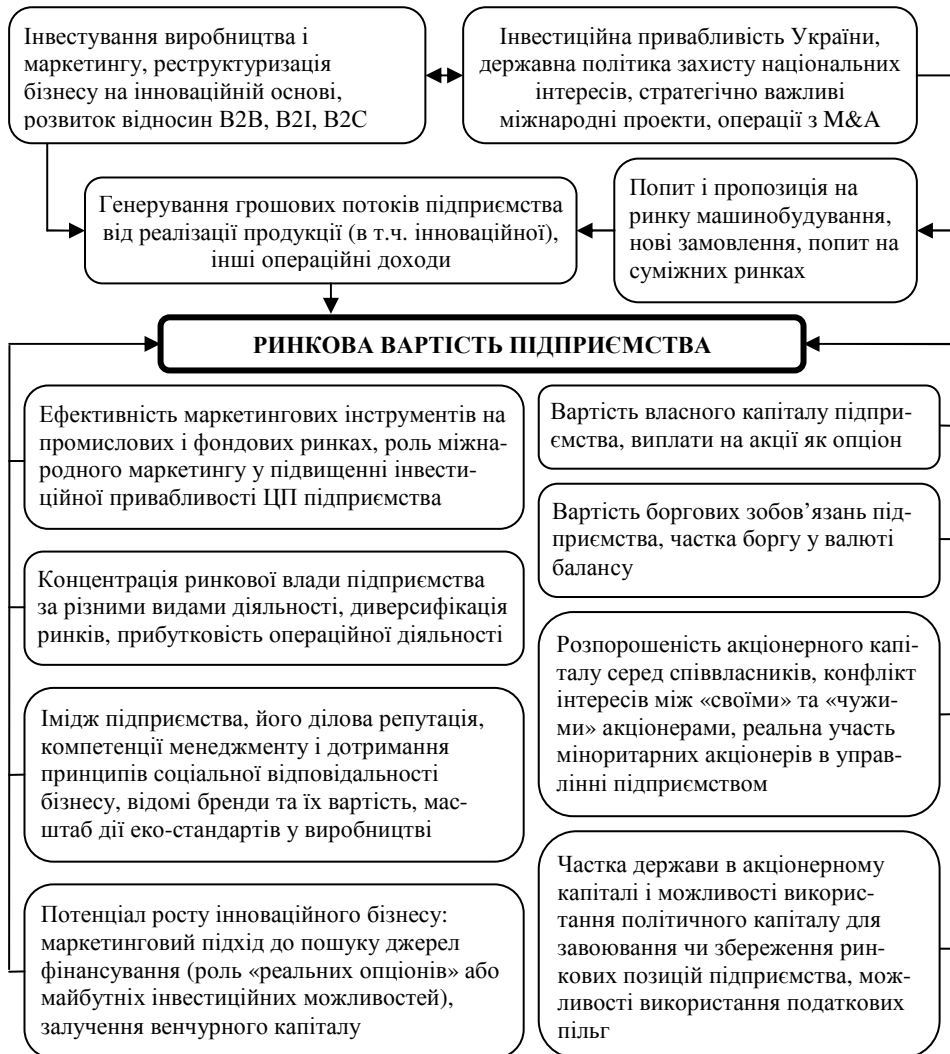


Рис. 4. Маркетинговий підхід у дослідженні факторів, що впливають на формування ринкової вартості машинобудівного підприємства, авторська розробка

Показані на рис. 1–3 тренди є відображенням глибокої кризи машинобудівної галузі, яку лише формально, а не за рівнем наукомісткості продукції, можна віднести до високотехнологічних секторів в Україні, а знецінення акцій машинобудівних підприємств на фондових ринках негативно відбивається на перспективах формування їх ринкової вартості (рис. 4). При дослідженні фак-

торів формування вартості необхідно також враховувати конфлікти серед акціонерів та у відносинах із владою та оцінити способи їх своєчасного вирішення [8].

У 2014 р. повністю призупинив свою роботу ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» – єдине в Україні підприємство, яке мало повний цикл виробництва легкових автомобілів, і лише в травні 2015 р. завод відновив своє виробництво [7]; за 2011–14 рр. його власний капітал був мінусовим, а в 2014 р. він становив (-172773) тис. грн в результаті нагромаджених за минулі роки нерозподілених збитків [25]. Завершується життєвий цикл машинобудівного підприємства – Львівського автобусного заводу з непрозорою фінансовою і маркетинговою діяльністю і його приватизацією в 2001 р., проведеного без конкурсного аукціону, коли 70,41% акцій вибуло з державної власності і стало власністю українсько-російського СП «Сил-Авто» [12]. З обігу на фондових біржах України вилучаються акції багатьох машинобудівних підприємств як низьколіквідні ЦП, що істотно звужує їх фінансові можливості щодо залучення зовнішніх джерел фінансування для технологічного розвитку.

Висновки та напрями подальших наукових досліджень. Особливої уваги в науково-прикладних дослідженнях потребує оцінювання структурно-функціональних змін в галузі машинобудування та очікуваних ефектів для всіх учасників ділового партнерства, а також можливостей виживання проблемних компаній відповідно до змінюваних в часі інвестиційних і споживчих потреб та вимог цільових ринків після вступу України в ЗВТ з країнами ЄС.

Вирішення проблем формування вартості потребує об'єднання виробничого, фінансового та інтелектуального капіталу багатьох суб'єктів машинобудування із різних сфер бізнесу з метою активного інноваційного розвитку і зниження ризиків підприємницької діяльності: закріплення завойованих конкурентних переваг через систему ділової співпраці і кооперації на проміжних стадіях створення готового продукту; отримання синергетичного ефекту при спільному використанні баз даних і шляхом обміну маркетинговим досвідом; сумісного використання інвестиційного ресурсу в технологічному ланцюгу створення доданої вартості. Дослідження факторів, що впливають на формування ринкової вартості машинобудівного підприємства, дозволить оцінити практичну цінність маркетингу у формуванні довгострокових джерел вартості і виявити реальні причини споживання вартості в процесі створення суспільних цінностей.

1. Про затвердження Державної програми розвитку машинобудування на 2006–2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.04.2006 № 516 // zakon.rada.gov.ua.

Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy rozvytku mashynobuduvannia na 2006–2011 roky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18.04.2006 № 516 // zakon.rada.gov.ua.

2. *Ареф'єва О.В., Луцька Т.В.* Бізнес-процеси підприємств сфери послуг: фактори, формування, конкурентноспроможність: Монографія. – К.: Європейський ун-т, 2009. – 96 с.

Arifjeva O.V., Lutska T.V. Biznes-protsesy pidpryiemstv sfery posluh: faktory, formuvannia, konkurentnospromozhnist: Monohrafiia. – K.: Yevropeiskyi un-t, 2009. – 96 s.

3. Бази даних підприємств // www.smida.gov.ua.

Bazy danykh pidpryiemstv // www.smida.gov.ua.

4. *Гахович Н.Г.* Машинобудування в умовах євроінтеграції // sophus.at.ua.

Nakhovych N.H. Mashynobuduvannia v umovakh yevrointehratsii // sophus.at.ua.

5. Дзюба М.І. Аналіз стану машинобудівних підприємств України на зовнішніх та внутрішніх ринках // www.mev-hnu.at.ua.
Dziuba M.I. Analiz stanu mashynobudivnykh pidpriemstv Ukrainy na zovnishnikh ta vnutrishnikh rynkakh // www.mev-hnu.at.ua.
6. Друкер П. Следующая информационная революция // Библиотека учебной и научной литературы // sbiblio.com.
Druker P. Sleduiushchaia informatcionnaia revoliuciia // *Biblioteka uchebnoi i nauchnoi literatury* // sbiblio.com.
7. Запорізький автозавод Васадзе відновив виробництво легкових автомобілів // www.theinsider.ua.
Zaporizkyi avtozavod Vasadze vidnovyv vyrobnytstvo lehkovykh avtomobiliv // www.theinsider.ua.
8. Кінець одного заводу: ЛАЗ забирають за борги // vcourse.ua.
Kinets odnogo zavodu: LAZ zabyraiut za borhy // vcourse.ua.
9. Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року // www.gdo.kiev.ua.
Kontsepsiia rozvytku avtomobilnoi promyslovosti ta rehuliuвання rynku avtomobiliv u period do 2015 roku // www.gdo.kiev.ua.
10. Котлер Ф., Картаджайя Х., Янг Д. Привлечение инвесторов: маркетинговый подход к поиску источников финансирования / Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2009. – 194 с.
Kotler F., Kartadzhaiia Kh., Iang D. Privlechenie investorov: marketingovyi podkhod k poisku istochnikov finansirovaniia / *Per. s angl.* – М.: Alpina Biznes Buks, 2009. – 194 s.
11. Курсы валют НБУ на 25.02.2016 // finance.liga.net.
Kursy valiut NBU na 25.02.2016 // finance.liga.net.
12. ЛАЗ: украинский завод оказался полностью уничтожен // auto.mail.ru.
LAZ: ukrainskii zavod okazalsia polnostiu unichtozhen // auto.mail.ru.
13. Машинобудування в Україні: тенденції, проблеми, перспективи / Під заг. ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2007. – 308 с.
Mashynobuduvannia v Ukraini: tendentsii, problemy, perspektvyv / *Pid zah. red. chl.-kor. NAN Ukrainy B.M. Danylyshyna.* – Nizhyn: Aspekt-Polihraf, 2007. – 308 s.
14. Мних О.Б. Маркетинг у формуванні ринкової вартості машинобудівного підприємства: теорія і практика: Монографія. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2009. – 428 с.
Mnykh O.B. Marketynh u formuvanni rynkovoї vartosti mashynobudivnoho pidpriemstva: teoriia i praktyka: Monohrafiia. – Lviv: Nats. un-t «Lvivska politekhnikha», 2009. – 428 s.
15. Мотор Сич // dragon-broker.com.
Motor Sych // dragon-broker.com.
16. «Мотор Сич» в кризис ставит рекорды // www.zond.kharkov.ua.
«Motor Sych» v krizis stavit rekordy // www.zond.kharkov.ua.
17. Найдорожчі М&А-угоди 2014 року // forbes.net.ua.
Naidorozhchi M&A-uhody 2014 roku // forbes.net.ua.
18. Обсяг нових замовлень на виробництво промислової продукції, 2013 // www.ukrstat.gov.ua.
Obsiah novykh zamoven na vyrobnytstvo promyslovoi produktsii, 2013 // www.ukrstat.gov.ua.
19. Обсяг нових замовлень на виробництво промислової продукції, 2014 // www.ukrstat.gov.ua.
Obsiah novykh zamoven na vyrobnytstvo promyslovoi produktsii, 2014 // www.ukrstat.gov.ua.
20. Обсяг нових замовлень на виробництво промислової продукції, 2015 // www.ukrstat.gov.ua.
Obsiah novykh zamoven na vyrobnytstvo promyslovoi produktsii, 2015 // www.ukrstat.gov.ua.
21. Прем'єра новітнього українського літака Ан-178 відбудеться у Ле-Бурже // www.epravda.com.ua.
Premiera novitnoho ukrainskoho litaka An-178 vidbudetsia u Le-Burzhe // www.epravda.com.ua.
22. Прохорова В.В., Мушников О.О. Методика оцінки рівня стійкості інноваційно-інвестиційного розвитку машинобудівних підприємств // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі. – 2014. – №2. – С. 44–53.
Prokhorova V.V., Mushnykov O.O. Metodyka otsinky rivnia stiikosti innovatsiino-investytsiinoho rozvytku mashynobudivnykh pidpriemstv // *Ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy mashynobudivnoi haluzi.* – 2014. – №2. – С. 44–53.

23. Річний звіт Державної служби інтелектуальної власності України за 2014 р. // sips.gov.ua.
Rіchnyi zvit Derzhavnoi sluzhby intelektualnoi vlasnosti Ukrainy za 2014 r. // sips.gov.ua.
24. Румянцева С. Злиття та поглинання в Україні // Цінні папери України.—14.06.2012.— №22(719).
Rumiantseva S. Zlyttia ta pohlynannia v Ukraini // Tsinni papery Ukrainy.—14.06.2012.— №22(719).
25. Статистична інформація // www.ukrstat.gov.ua.
Statystychna informatsiia // www.ukrstat.gov.ua.
26. Україна посіла 10 місце у рейтингу світових виробників сталі – Worldsteel // economics.unian.ua.
Ukraina posila 10 mistse u reitynhu svitovykh vyrobnykiv stali – Worldsteel // economics.unian.ua.
27. Управління якістю бізнес-процесів на підприємстві: Монографія / Л.Г. Шемаєва, К.С. Безгін та ін.; Харківський національний економічний ун-т. – Харків, 2011. – 240 с.
Upravlinnia yakistiu biznes-protsesiv na pidpriemstvi: Monohrafiia / L.H. Shemaieva, K.S. Bezghin ta in.; Kharkivskiy natsionalnyi ekonomichnyi un-t. – Kharkiv, 2011. – 240 s.
28. Ford продає завод з виробництва систем клімат-контролю французькій Valeo // www.rbc.ua.
Ford prodaie zavod z vyrobnytstva system klimat-kontroliu frantsuzkii Valeo // www.rbc.ua.

Стаття надійшла до редакції 21.03.2016.