

УДК 334.711:338.24

## ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ТА УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

І.Б. Хома, кандидат економічних наук. Н.І. Андрушко.  
Національний університет «Львівська політехніка».

---

© Хома, І.Б., 2014.

© Андрушко, Н.І., 2014.

Стаття отримана редакцією 22.01.2014 р.

**Вступ.** Формування нових конкурентних переваг, збереження здобутих позицій на ринку та стабільний розвиток українських підприємств машинобудування потребує вдосконалення діяльності шляхом упровадження інновацій для оновлення асортименту продукції, використання енергоощадних технологій, зростання економічної ефективності. Основні напрями виробничої та науково-технічної діяльності машинобудівних підприємств у напрямі інноваційних перетворень передбачають: випуск нових видів продукції, використання оновлених технологій, упровадження нових методів організації виробництва й управління.

**Огляд останніх джерел досліджень і публікацій.** Проблеми інноваційного розвитку промислових підприємств та економіки загалом останнім часом розглянуто у працях багатьох вітчизняних і зарубіжних учених. Теоретико-методологічні аспекти висвітлено у роботах українських науковців: В. Семиноженка, І. Алексєєва, М. Крупки [1], В. Грозної [2], М. Кизим [3], Н. Чухрай, В. Гейця, А. Гальчинського, Б. Патона, О. Лапка, Ю. Бажала, А. Гриньова та ін.

Категорійний апарат, основні класифікаційні ознаки інновацій та умови їх ефективного впровадження описано у працях зарубіжних дослідників: Й. Шумпетера, Б. Санто, В. Кінга, М. Портера, П. Друкера.

Динамічні зміни ринкового середовища й відсутність чітких тенденцій економічного зростання промисловості України та машинобудування, зокрема, потребують конкретизації підходів у визначенні передумов ефективного інноваційного розвитку підприємств (у розрізі організаційно-управлінських перетворень й дослідження форм співпраці науки та виробництва).

**Постановка завдання.** З метою забезпечення інноваційних конкурентних переваг машинобудування першочерговим завданням є дослідження проблем інноваційного розвитку машинобудівних підприємств України, аналіз основних організаційних форм інноваційної інфраструктури та визначення чинників стабільного економічного зростання.

**Основний матеріал і результати.** Машинобудівний комплекс України відіграє важливу роль, оскільки належить до наукоємних галузей і є важливим джерелом фінансових надходжень до державного бюджету.

Фінансові інвестиції, інтелектуальний потенціал суспільства, високий рівень розвитку науки та освіти мають стати основою інноваційного розвитку, передумовою глобалізації економіки, чинником подальшого ефективного функціонування підприємництва, маркетингу, капіталотворення [1]. Заслуговує на увагу думка В. Грозної про те, що інвестиції, які залучаються в економіку України, спрямовані в основному в ті сфери діяльності, де можливе швидке обертання та отримання прибутку, а також в інші сфери у розрахунку на дешевизну кваліфікованої робочої сили. У майбутньому таке становище може мати низку негативних наслідків не лише для забезпечення конкурентоспроможності підприємств, але й для зростання вразливості країни до глобальних фінансових катастроф. Україна стає заручником за умови скерованості економіки на збереження конкурентної переваги у вигляді дешевої робочої сили, а її подорожчання може призвести до впливу інвестиційних ресурсів [2].

Раціональне використання власних фінансових, наукових та інноваційних ресурсів є важливими критеріями забезпечення, збереження й подальшого зростання конкурентних переваг вітчизняного машинобудування, із використанням фундаментальної науки та досягнень у сфері радіоелектроніки, військових технологій, електрозварювання.

На світовому рівні найбільшим попитом користується продукція космічної й авіаційної галузей, нові покоління електричних та електронних виробів, ядерних реакторів, виробництво вітчизняного енергозберігаючого устаткування, обладнання й приладів. Авіа- і суднобудування характеризуються високим інтелектуальним потенціалом.

Рівень інноваційних розробок українських підприємств авіакосмічної галузі високо цінується зарубіжними фахівцями. Так, зокрема з квітня 2008 року реалізується програма «Наземний старт», у рамках якої 31 серпня 2013 року здійснено успішний пуск ракети-носія «Зеніт-2СБ», що є екологічно чистою і працює на нетоксичних компонентах палива. Ключові сегменти українського військово-промислового комплексу, які цікавлять іноземних замовників, – це ракето- і авіабудування, а також авіаційний ремонт. Обсяг попередніх пропозицій про співпрацю, отриманих державним концерном «Укроборонпром», оцінюється приблизно в 200 млн. дол. Наша держава входить в п'ятірку країн, що мають новітні технології в авіабудуванні. Очікується підписання угоди з Росією про відновлення виробництва важкого транспортного літака Ан-124 «Руслан», який є унікальним і найбільшим у світі серійним авіалайнером. У 2012 році Кабмін затвердив Концепцію Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми на 2013 – 2017 роки. Орієнтовний обсяг її фінансування за рахунок усіх джерел (кошти держбюджету, інвестиції, механізм державно-приватного партнерства) становить 2,58 млрд грн, у тому числі з державного бюджету – 1,12 млрд грн., Космічна галузь має всі можливості стати ключовою ланкою інноваційного розвитку України. Її підтримка задовольнить довгострокові інтереси держави у сфері безпеки й оборони, буде істотно стимулювати розвиток фундаментальної та прикладної науки й освіти [3].

Автомобілебудування теж має значний потенціал щодо зростання конкурентоспроможності та є пріоритетною інноваційною галуззю. Для позитивних зрушень у автомобілебудуванні необхідно здійснювати оновлення основних засобів, упроваджувати прогресивні технології, поліпшувати техніко-економічний рівень виробництва, здійснювати виробництво автомобілів відомих закордонних автозаводів на території нашої держави, випускати наукоємну продукцію (гібридних авто та електромобілів), підвищувати екологічні стандарти.

Що ж до основних видів машинобудівної продукції, то на кінець 2012 року спостерігалось зменшення обсягів виробництва (таб.1). Зростання не прослідковувалось за жодним із видів машинобудівної продукції.

**Таблиця 1. Обсяги виробництва основних видів машинобудівної продукції [4]**

	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.
Устаткування холодильне і морозильне промислове, тис. шт.	146	170	173	153	109	215	206	198
Трактори для сільського та лісового господарства, шт.	5543	3703	5282	6339	1445	5189	6355	4336
Холодильники побутові, тис. шт.	242	338	310	222	157	164	129	109
Машини пральні, тис. шт.	322	208	173	230	164	167	312	253
Електродвигуни та генератори пост. та змін. струму, тис. шт.	1061	996	997	694	513	671	563	315
Трансформатори елект., млн. шт.	7,9	13,1	19,5	17,4	12,1	4,0	5,1	3,5
Апаратура електрична низьковольтна, млн. шт.	70,2	79,1	76,5	67,8	51,7	53,3	70,3	51,4
Автомобілі легкові, тис. шт.	192	267	380	402	66	75	98	61,5
Автомобілі вантажні, тис. шт.	14,0	12,1	11,4	11,8	2,5	4,9	3,2	2,4
Вагони вант. несамохідні, тис. шт.	21,6	19,9	31,5	30,2	12,7	39,6	52,3	41,3

Машинобудівний комплекс відіграє значну роль в економіці країни як одна з найбільш наукоємних галузей, а у сфері фінансів – як найважливіше джерело фінансових надходжень до державного бюджету від продажу високотехнологічної продукції. Оцінюючи альтернативні варіанти розвитку машинобудування, необхідно розглядати це питання комплексно, враховуючи всі аспекти його функціонування в масштабах держави. Результатом вибору пріоритетів на низькому рівні (через відомчу зацікавленість) можливий їх дисбаланс на користь відповідного органу управління [5].

Стратегічними пріоритетними напрямками інноваційної діяльності в машинобудуванні на період до 2021 р. повинні бути [6]:

- освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки;
- освоєння нових технологій транспортування енергії, впровадження енергоефективних, ресурсозберігаючих технологій, освоєння альтернативних джерел енергії;
- освоєння нових технологій виробництва матеріалів, їх оброблення і з'єднання, створення індустрії наноматеріалів та нанотехнологій;
- технологічне оновлення й розвиток агропромислового комплексу;
- впровадження нових технологій та обладнання для якісного медичного обслуговування, лікування, фармацевтики;
- розвиток сучасних інформаційних, комунікаційних технологій, робототехніки.

Для реалізації стратегічних пріоритетів інноваційної діяльності в машинобудуванні державою запроваджуються заходи [6] щодо:

- 1) розвитку інноваційної інфраструктури (інноваційних центрів, технологічних парків, наукових парків, технополісів, інноваційних бізнес-інкубаторів, центрів трансферу технологій, інноваційних кластерів, венчурних фондів тощо);
- 2) першочергового розгляду заявок на винаходи, що відповідають середньостроковим пріоритетним напрямкам загальнодержавного рівня;
- 3) прямого бюджетного фінансування та співфінансування;
- 4) відшкодування відсоткових ставок за кредитами, отриманими суб'єктами господарювання у банках;
- 5) часткової компенсації вартості виробництва продукції;
- 6) кредитів за рахунок коштів державного бюджету, кредитів (позик) і грантів міжнародних фінансових організацій, залучених державою або під державні гарантії;
- 7) субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам;
- 8) податкових, митних та валютних преференцій.

Розвиток інноваційної інфраструктури передбачає здійснення інноваційного процесу. Розрізняють три форми інноваційного процесу [7 – 8]: 1) простий внутрішньоорганізаційний (є процесом створення і використання нововведення у межах однієї організації, причому нововведення не має товарної форми); 2) простий міжорганізаційний (передбачає відокремлення функцій створення і виробництва нововведення від функцій його споживання); 3) розширений (знаходить свій вираз у появі нових виробників нововведення, у порушенні монополії виробника-піонера, що сприяє за допомогою взаємної конкуренції вдосконаленню споживчих якостей товару).

Внутрішньоорганізаційний процес може мати місце при впровадженні в організаційну структуру машинобудівного підприємства малих інноваційних форм (внутрішнього венчура, впроваджувального чи інжинірингового підрозділу). Міжорганізаційний процес характеризується створенням відокремлених структурних одиниць на стадії створення нововведення.

В умовах української економіки конкретне машинобудівне підприємство має повною мірою врахувати свої особливості щодо структури управління, фінансових можливостей, наявної матеріально-технічної бази, кадрового потенціалу, чутливості до змін у зовнішньому середовищі.

До зовнішнього середовища можна віднести такі фактори [9]:

- 1) політичні, які визначають стратегічні пріоритети підприємства;
- 2) правові, котрі вносять законодавчі обмеження в діяльність підприємства;
- 3) економічні, що визначають курс іноземних валют, рівень інфляції, темпи розвитку галузі тощо;
- 4) технічні та технологічні (впливають на рівень розвитку транспортних, інформаційно-комп'ютерних систем, гнучких автоматизованих виробництв);

5) соціальні й екологічні, які характеризують вплив демографічної ситуації, соціальних потреб людей, міграції населення, екологічний вплив технологій та транспорту на навколишнє середовище, екологічних катастроф на умови відтворення тощо.

Характеризуючи великих суб'єктів інноваційної діяльності, до яких відносять консорціуми, концерни, холдингові компанії, що можуть функціонувати у машинобудуванні, варто звернути увагу на низку переваг: здатність розподіляти витрати, як наслідок – зменшення ризику; можливість паралельно розробляти декілька проектів за рахунок формування диференційованих джерел фінансових ресурсів; розвинута матеріально-технічна база; висококваліфікований кадровий потенціал; проведення досліджень у різних галузях економіки; орієнтація на захоплення великих сегментів ринку.

Хоча потрібно зауважити, що громіздка ієрархічна структура не дозволяє забезпечувати гнучкість в управлінні та здатність швидко реагувати на зміни. Як правило, великі суб'єкти інноваційної діяльності здійснюють дослідження зі значною тривалістю інноваційного циклу та здійснюють лише високорентабельні інноваційні проекти.

Великі суб'єкти інноваційної діяльності різняться між собою залежно від умов злиття, адміністративної підпорядкованості, терміну співпраці. Основною спільною рисою є діяльність за принципом «витрати-результати».

При впровадженні в організаційну структуру машинобудівного підприємства венчурної фірми, впроваджувальної чи інжинірингової, переваги полягають у гнучкості управління, незначній тривалості інноваційного циклу, персональних контактах з клієнтами, високій мотивації праці, можливості швидко реагувати на зміни у зовнішньому середовищі чи поведінці конкурентів. Але обмеженість коштів для фінансування інновацій, високий ризик, обмежені можливості щодо задоволення зростаючого попиту та низький рівень поділу праці складають передумови для нестабільної діяльності. Необхідною умовою є наявність материнської компанії, що забезпечуватиме обладнанням, фінансовими ресурсами (допускається змішане фінансування із залученням коштів учасників венчура) та здійснює управління. Основна мета – це розроблення інновації та підготовка до масового виробництва у чітко визначені терміни з попереднім визначенням обсягів фінансових вкладень та форми персональної відповідальності кожного учасника.

Створення системи венчурного фінансування інноваційних процесів має бути спрямоване на розв'язання таких завдань реструктуризації економіки: залучення значного обсягу приватного капіталу в науково-технічну сферу, перевищення якого над державними інвестиціями може досягати сотень разів; формування ефективної системи залучення в господарський обіг інтелектуальної власності та інших результатів інтелектуальної діяльності; модернізація вітчизняної промисловості зі створенням нових виробництв, що базовані на високих технологіях; забезпечення умов для раціонального використання основних фондів багатьох підприємств, що втратили конкурентоспроможність; мобілізація значного обсягу коштів населення для розвитку науково-технічної сфери; залучення цільових іноземних інвестицій у розвиток технологічної сфери; організація нових спеціалізованих і високоприбуткових ринків цінних паперів малих високотехнологічних компаній; зменшення безробіття і розв'язання завдяки цьому гострої для сучасної України проблеми соціальної напруженості [10].

Є багато варіантів поєднання наукових підрозділів із виробництвом машинобудівної продукції. Вибір залежить від декількох основних параметрів: мети діяльності, внутрішньої структури (самостійний науковий підрозділ чи структурна одиниця), виду інноваційної діяльності (фундаментальні дослідження, дослідно-конструкторські розробки, цілком новий продукт чи технологія), джерел фінансування.

Інноваційні конкурентні переваги можуть бути також забезпечені оптимальним поєднанням можливостей наукового потенціалу нашої країни із потребами підприємств машинобудівного комплексу. Законом України «Про внесення змін до Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки» [11] визначено пріоритетне завдання для фундаментальних наукових досліджень: забезпечення конкурентоспроможності України у світі та сталого розвитку суспільства і держави.

На жаль, рівень фінансування науково-дослідних розробок в Україні суттєво відстає від подібних показників в інших країнах (рис. 1).

Своє застосування можуть знайти технопаркові структури (інкубатори, технологічні парки, технополіси, регіони науки і технологій) для організації фундаментальних досліджень на

базі вищого навчального закладу в кооперації із дослідним машинобудівним виробництвом. Цей спосіб співпраці науки і виробництва має ряд переваг: розвиток і реалізація наукового потенціалу докторантів, аспірантів, студентів; незначна тривалість процесу від дослідження до впровадження інновації; проведення міжгалузевих досліджень; важливий напрям державної підтримки фундаментальних досліджень шляхом цільового фінансування на базі конкретного навчального закладу з апробацією на виробництві. Такі інноваційні структури займаються пошуком ідей та розробленням проекту. Ризик пов'язаний із вчасним виявленням неприбуткових проектів. Результатом ефективного використання технопаркових структур у світі є розвиток наукоємних виробництв із використанням енергозберігаючих технологій та здешевлення кінцевої продукції.

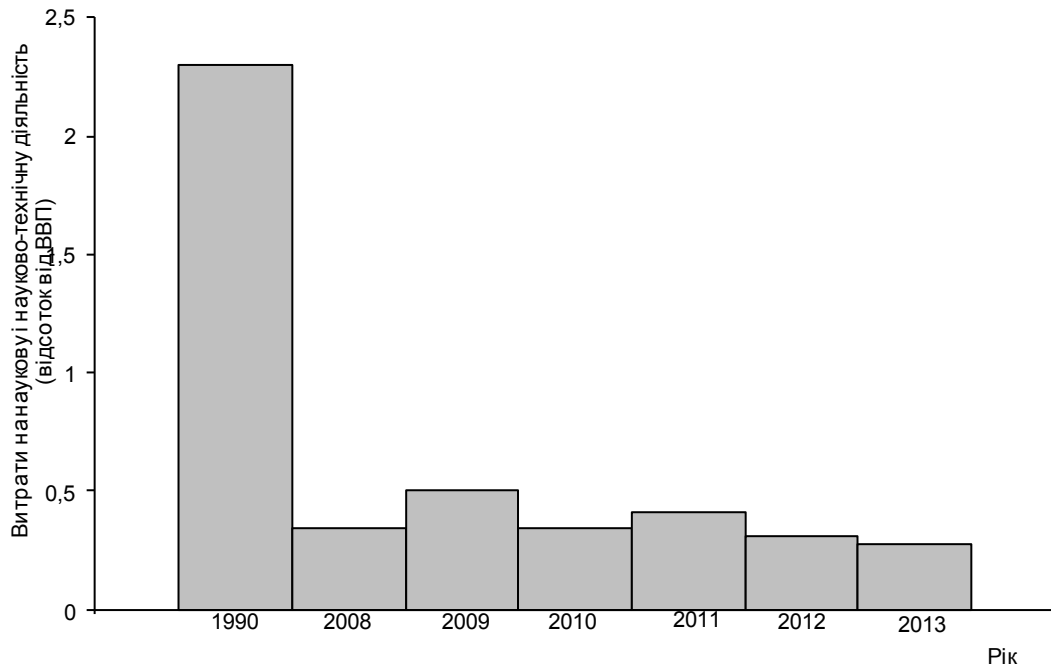


Рис. 1. Витрати з держбюджету на наукову та науково-технічну діяльність [12]

Експертні оцінки свідчать, що економічне зростання ефективності виробництва в розвинутих країнах світу обумовлено на 15% змінами у використанні робочої сили, на 20% – змінами, пов'язаними з інвестиціями, і на 60% – новими наукоємними технологіями [13]. За розрахунками інших дослідників конкурентні переваги досягаються за рахунок знань, умінь і творчих рішень від 67 до 97% [14].

Пропонується розглянути три варіанти стратегії інноваційного розвитку машинобудівних підприємств на найближчий час. Перший – створення спільних підприємств і ліцензійних виробництв (технології, як правило, не передаються повністю, що значною мірою обмежує можливості наших виробників на світовому ринку). Другий варіант – розроблення нових продуктів власними силами (потребує значних фінансових витрат і тривалого часового періоду для досліджень та апробації результатів). При цьому іноземні конкуренти теж інтенсивно реалізують інноваційні проекти. Третій спосіб створення в країні сучасної машинобудівної бази – покупка інжинірингових компаній, носіїв сучасних технологій (дозволяє придбати не тільки сам продукт, але й можливість його постійного вдосконалення) [5].

Упроваджуючи загальну інноваційну стратегію розвитку машинобудування з метою випуску конкурентоспроможної продукції необхідно використати поєднання трьох способів у вигляді створення спільних підприємств для придбання сучасних технологій, модернізації існуючих виробництв, збереження позицій на ринках та завоювання нових.

Придбання українськими машинобудівними підприємствами застарілих технологій у закордонних партнерів призведе до технологічної залежності та поглиблення науково – технологічного відставання.

**Висновки.** Оптимальною для функціонування й забезпечення прибуткової діяльності у машинобудуванні є інноваційна організаційна структура, що характеризується: мінімальною кількістю рівнів управління (з метою зменшення управлінських витрат та забезпечення швидкої реакції на зміни зовнішнього середовища); ефективним розподілом витрат і ресурсів (матеріальних, фінансових, трудових); мінімальним терміном окупності інноваційного проекту. Доречним буде використання малих інноваційних структур для розроблення інновацій (на базі «материнської компанії»), а впровадження у виробництво раціонально здійснювати великими інноваційними структурами. Це забезпечить розподіл ризику, забезпечення достатнього рівня фінансування та конкурентні переваги за рахунок швидкого впровадження інновації.

Інноваційний розвиток машинобудування створює основу для подальшого оновлення всіх галузей промисловості, сприяючи скороченню відтворювальних процесів та забезпечуючи якісні зміни у продукції.

Необхідними передумовами стабільного економічного зростання машинобудівних підприємств України на основі інноваційної моделі розвитку є:

1) створення спільних підприємств з метою використання іноземного досвіду для випуску конкурентоспроможної продукції на базі енергозберігаючих технологій та раціонального використання ресурсів;

2) зменшення ризику інноваційних проектів і підвищення спеціалізації промислово-фінансових об'єднань та інших організаційно-правових форм об'єднань на засадах кооперації з метою ефективного використання матеріальних і виробничих потужностей, кадрового потенціалу;

3) впровадження малих інноваційних форм для прискорення темпів науково-технічного прогресу;

4) технологічне оновлення машинобудування з використанням прогресивних матеріалів, досконалої механіки та електроніки для розширення номенклатури продукції, зменшення її собівартості, підвищення якості та зростання експортного потенціалу машинобудівних підприємств;

5) створення умов для комплексного фінансування завдяки залученню коштів із таких джерел: кошти державного бюджету та позабюджетних фондів; власні кошти підприємств (прибуток, амортизація, накопичення, утворені в результаті господарської діяльності); залучені кошти (емісія акцій, добровільні внески); позичені кошти (довгострокові кредити традиційні та нетрадиційні: лізинг, форфейтинг, франчайзинг), безвідсоткові позики; дольова участь у заснуванні спільних підприємств; кошти, отримані від розміщення облігацій; прямі іноземні інвестиції;

6) удосконалення нормативно-правової бази з регулювання фінансового, матеріально-технічного забезпечення машинобудування;

7) податкові пільги (звільнення від податку на ПДВ та від податку на прибуток у тому розмірі, що реінвестується в інноваційні проекти;

8) надання пріоритетів у використанні прискореної амортизації науково-виробничим підприємствам машинобудування.

Подальші дослідження будуть спрямовані на побудову моделі інноваційного розвитку машинобудівного підприємства у розрізі стратегічної діагностики його діяльності.

#### *ЛІТЕРАТУРА:*

1. Крупка, М.І. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України / М.І. Крупка. – Львів: Видавничий центр Львівського національного університету ім. І.Франка, 2001. – 608 с.
2. Грозна, В.В. Підвищення конкурентоспроможності економіки України як передумова співробітництва з ЄС / В.В. Грозна // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 11. – С. 130 – 141.
3. Розробки українських фахівців авіакосмічної галузі користуються великим попитом. Інформаційно-аналітичний бюлетень КМУ від 02.09.2013. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.info-kmu.com.ua/2013-09-03-000000am/article/15887954.html>.
4. Виробництво основних видів промислової продукції за 2003 – 2011 рр.; Україна у Цифрах – 2011; Експрес-випуск «Підсумки роботи промисловості України за січень – жовтень 2012 р.» – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Моделювання системи розвитку машинобудівного підприємства: монографія / [Н.В. Касьянова, Н.В. Вещепура, Д.В. Солоха, К.В. Сотнікова, О.В. Єлетенко]. – Д.: ДонУЕП, 2010. – 260 с.
6. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 08.09.2011, № 3715 // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2012. – № 19-20. – С. 166.

7. Пересада, А.А. Управління інвестиційним процесом / А.А. Пересада. – К: Лібра, 2002. – 472 с.
8. Онишко, С.В. Реалізація властивостей системи інноваційного розвитку / С.В. Онишко // Фінанси України. – 2004. – № 3. – С. 113 – 117.
9. Альбеков, А.У. Коммерческая логистика / А.У. Альбеков, О.А. Митько. – Р.-на-Д.: Феникс, 2002. – 416 с.
10. Інноваційний розвиток в Україні: наявний потенціал і ключові проблеми його реалізації. Аналітична доповідь центру Разумкова // Національна безпека і оборона. – 2009. – № 7. – С. 2 – 14.
11. Закон України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки» від 11.07.2001. № 2623-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 48. – С. 253.
12. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Балабанов, К.В. Роль науки у формуванні конкурентоспроможності країни / К.В. Балабанов // Економіка промисловості. – 2005. – № 5. – С. 71 – 74.
14. Бакланова, Я.Д. Роль науки та наукових досліджень у формуванні конкурентних переваг країни / Я.Д. Бакланова. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://stud24.ru/management/rol-nauki-i-nauchnyh-issledovaniy/117671-346343-page1.html>.

УДК 334.711:338.24

**Хома Ірина Борисівна**, кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів. **Андрушко Наталія Ігорівна**, старший викладач кафедри фінансів. Національний університет «Львівська політехніка». **Організаційно-економічні та управлінські аспекти інноваційного розвитку машинобудівних підприємств.** Розглянуто проблеми та перспективи інноваційного розвитку машинобудівних підприємств України в контексті організаційно-економічного та управлінських аспектів. Здійснено порівняльний аналіз основних інноваційних організаційних структур та визначено основні передумови стабільного економічного зростання в умовах інноваційного розвитку машинобудування.

**Ключові слова:** машинобудівні підприємства, інноваційний розвиток, інноваційна інфраструктура.

УДК 334.711:338.24

**Хома Ірина Борисовна**, кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов. **Андрушко Наталья Игоревна**, старший преподаватель кафедры финансов. Национальный университет „Львовская политехника.” **Организационно-экономические и управленческие аспекты инновационного развития машиностроительных предприятий.** Рассмотрены проблемы и перспективы инновационного развития машиностроительных предприятий Украины с точки зрения организационно-экономического и управленческого аспектов. Проведен сравнительный анализ основных инновационных организационных структур и определены основные предпосылки стабильного экономического развития в условиях инновационного развития машиностроения.

**Ключевые слова:** машиностроительные предприятия, инновационное развитие, инновационная инфраструктура.

UDC 334.711:338.24

**Iryna B. Khoma**, PhD, Associate Professor, Department of Finances. National University „Lviv Politekhnik”. **Natalia I. Andrushko**, senior lecturer, Department of Finances. National University „Lviv Politekhnik”. **Organizational, economic and administrative aspects of machine-building enterprises innovative development.** Problems and prospects of innovative development of machine-building enterprises in Ukraine are considered in the context of organizational, economic and administrative aspects. The comparative analysis of basic innovative organizational structures is carried out and basic pre-conditions of the stable economy growing in the conditions of the machine building industry innovative development are determined.

**Keywords:** machine-building enterprises, innovative development, innovative infrastructure.