

**APPLICATION OF PROJECT APPROACH TO MANAGEMENT
BY WASTES AS ALTERNATIVE SOURCE OF RECEIPT OF POWER
RESOURCES AND FUEL**

Summary

Problem behavior with wastes was reviewed since positions project management will attaching to the opportunity managing details yield, transit, storage, cultivation, utilizations, ablation, utilization or their the second using. Cycle of the life of project using municipal power wastes as sources receiving of energy and combustion since positions was analysis theory of the counties. Network model of boarding project was developed.



**ENGINEERING DESIGN AND RESEARCH
OF AUTOMOTIVE VEHICLES AND MACHINES
MANAGEMENT AND MARKETING IN MOTORIZATION**



**IV-4. ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ
ПРОЄКТІВ НА АВТОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ**

КЕЛЬМАН Іван, ДАРМЦЬ Ростислав, ЛЕДУК Галина

Досліджено стан інвестиційної діяльності у сфері промисловості України, розглянуто поняття інвестиційних проєктів, пропонується їх реалізувати та ефективності. Розглянуто законопроекти, що регулюють розвиток автобудівної галузі України. Проаналізовано і узагальнено можливості та перешкоди процесу реалізувати інвестиційних проєктів на автобудівних підприємствах України.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

У сучасних ринкових умовах для економіки України проблеми реалізувати інвестиційних проєктів є достатньо актуальними, оскільки від успішного інвестування та реалізувати конкретних проєктів залежить ефективне функціонування та економічне зростання національної економіки загалом та окремих галузей зокрема.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Теоретичні засади планування та реалізувати інвестиційних проєктів, оцінювання ефективності, виявлення факторів впливу та врахування різноманітних ризиків досліджувались вітчизняними та закордонними науковцями, зокрема такими, як Вовчак О.Д., Афанасьєв М.В., Гонтарєва І.В., Федоренко В.Г., Козаченко Г.В., Антипов О.М., Ляшенко О.М., Дібніс Г.І., Загвайська Л.Д., Маселко Т.Є., Якуба М.М. та ін.

У сучасних ринкових умовах господарювання характерною ознакою діяльності та розвитку більшості вітчизняних підприємств є реалізувати інвестиційних проєктів в умовах певної невизначеності, тобто ризикованості. Тому, необхідно здійснювати планування процесу реалізувати, управління ризиками та їх мінімізацію, оцінка ефективності інвестиційних проєктів на вітчизняних підприємствах, оскільки це є досить актуальним та пріоритетним напрямом України при інтеграції у Європейське співтовариство та як учасника СОТ.

ПОСТАНОВКА ЦІЛЕЙ

При дослідженні особливостей реалізувати інвестиційних проєктів на автобудівних підприємствах ставляться наступні цілі:

- аналізувати стану автобудівної галузі України з врахуванням аспектів інвестиційної привабливості;
 - дослідження правової та державної підтримки реалізування інвестиційних проектів на автобудівних підприємствах України;
 - формування моделі реалізування інвестиційних проектів на автобудівних підприємствах України з врахуванням різноманітних факторів впливу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В останні роки вітчизняні підприємства істотно збільшують обсяги залучення інвестиційних коштів та реалізування інвестиційних проектів, свідчення чого є дані Міністерства економіки України (табл.).

Табл. Обсяг інвестицій в основний капітал вітчизняних підприємств за період 2001-2006 рр.

Показники, од. вим.	Роки					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Інвестиції в основний капітал (капітальні вкладення), млн. грн.	32573	37178	51011	75714	93096	125233,7
Ландголови темпи росту (у порівняльних цінах), %	120,8	108,9	131,3	128,0	101,9	119,0

У 2007 році в економіку України іноземними інвесторами вкладено 8710,6 млн. дол. США прямих інвестицій. Чистий приріст іноземного капіталу за 2007 рік склав 7882,1 млн. дол. США, що на 67,1% більше приросту за 2006 рік. Загальний обсяг прямих іноземних інвестицій, внесених в Україну на 01.01.2008 мешканця України. На основі даних Міністерства економіки України географічну структуру інвестування нерезидентами в економіку України у 2007 році зображено у вигляді діаграми (рис. 1).

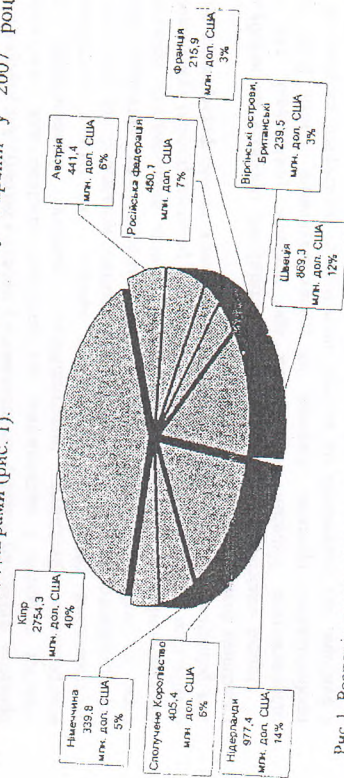


Рис. 1. Розподіл прямих іноземних інвестицій за країнами-інвесторами у 2007 р

У 2007 найвагомша частка інвестицій в основний капітал (34,1% від загального обсягу) була спрямована у розвиток промисловості. При цьому обсяги

інвестицій у промисловість в 2007 р. порівняно з 2006 р. збільшилися на 27,0%, в тому числі, у машинобудування – на 30,3% [2].

За минулі роки підприємства галузі автобудування забезпечили стабільний ріст обсягів виробництва:

- 2003 рік - 3743,6 млн. грн., або 211,2% до 2002 року;
- 2004 рік - 7712,7 млн. грн., або 179,2% до 2003 року;
- 2005 рік - 9435,7 млн. грн., або 118,2% до 2004 року.

За I квартал 2008 р. спостерігалось суттєве збільшення обсягів виробництва у машинобудуванні, зокрема у виробництві автомобільного транспорту на 60,4%. Державна політика в галузі автобудування розглядається як цілеспрямована діяльність органів державної влади щодо відродження і розвитку вітчизняних автобудівних підприємств з метою: забезпечення країни сучасною автомобільною технікою, яка відповідає міжнародним вимогам щодо екології та безпеки, частин, створення додаткових робочих місць, а також підвищення життєвого рівня населення. Одним із напрямків промислової політики в галузі автобудування є постійне підвищення конкурентоспроможності та якості автомобілів вітчизняного виробництва, розширення вітчизняного виробництва та експортного потенціалу галузі [1]. Прикладом ефективного реалізування інвестиційних проектів є діяльність закритої акціонерної товариства "Єврокар" розташованого на території спеціальної економічної зони (СЕЗ "Закарпаття"). Продукцією підприємства є автомобілі, які складають з імпортованих комплектуючих та вузлів. За три роки свого існування "Єврокар" освоїв випуск авто восьми моделей марок концерну "Фольксваген Груп" – "Шкода", "Ауді", "Фольксваген". ЗАТ "Єврокар" став проектом, який в історії компанії "Шкода Авто" і "Фольксваген Груп" був реалізований протягом найкоротшого часу. Перша черга проекту, яка успішно реалізована у 2001 році, охоплювала організацію великовузлового складання легкових марки "Шкода" потужністю 15 тис. автомобілів на рік. Загальний обсяг освоєних коштів становив майже 2,56 млн. грн. при початковій інвестиції 11,7 млн. гривень. За 2005-2007 роки ЗАТ "Єврокар" здійснило значне розширення – будівництво другої черги заводу. Розмір інвестицій згідно даних Головного контрольно-ревізійного управління України складав 200 млн. доларів США [3].

Поняття «інвестиційних проектів» для України є доволі новим, тому існує велика кількість підходів до визначення поняття «інвестиційного проекту» трактування процесу (стапів, фаз) його реалізування, визначення ефективності реалізування. Науковці доволі часто ототожнюють поняття "проект" та "інвестиційного проекту". У міжнародній практиці план розвитку підприємства представляється у вигляді спеціального оформленого бізнес-плану, який за своєю сутністю становить структурований опис цього розвитку. Такий структурований опис розвитку підприємства має назву "проект". У найбільш загальному розумінні проект – це спеціально оформлена пропозиція про зміну діяльності підприємства, яка має певну мету. Якщо проект пов'язаний із залученням інвестицій, то він має назву "інвестиційний проект". Як правило, будь-який проект підприємства певною мірою пов'язаний із залученням інвестицій. Інвестиційні проекти є формою реалізації інвестиційної стратегії підприємства та

складовими його інвестиційного портфелю. Інвестиційне проектування – процес, у ході якого ідея або концепція, що є ядром проекту, набуває певної форми, тобто проходить кілька етапів. Результатом інвестиційного проектування є інвестиційний проект, у якому чітко сформульовані зміни, передбачені у діяльності підприємства та послідовність їх здійснення [4].

Процес реалізування інвестиційних проектів називають проектним циклом або життєвим циклом проекту. Будь-який інвестиційний проект має п'ять стадій життєвого циклу [5]:

- передпроектні дослідження, проектування та освоєння інвестицій (народження проекту),
- початок експлуатації проекту,
- швидке зростання,
- стабільне функціонування підприємства,
- занепад (друге народження).

При цьому, згідно тез програми промислового розвитку ЮНІДО, життєвий цикл реалізування інвестиційних проектів проходить три фази: передінвестиційну, інвестиційну та експлуатаційну. На кожній стадії життєвого циклу інвестиційного проекту чи фази його реалізування здійснюється оцінювання ефективності інвестиційних проектів. Таку оцінку можна здійснювати різними способами, підходами, методами; з урахуванням певних критеріїв, показників, принципів та проведеним експертиз. Зокрема, на думку науковців Загвайської Л.Д. та інших [6], стає інвестування має на меті досягнення економічної ефективності, котре можна оцінювати за допомогою фінансового та економічного аналізу ефективності інвестиційних проектів. Фінансовий аналіз дає оцінку комерційної рентабельності проекту, виходячи з інтересів спільноти, яка його розпочинає. Він розглядає реальні грошові потоки від реалізованих інвестиційних проектів, фінансову віддачу інвестованого у проект капіталу, дає інформацію про термини вкладень і надходжень, що особливо важливо для планування та контролювання бюджету інвестиційного проекту. Економічний аналіз, переглядаючи результати фінансового аналізу, дає оцінку рентабельності інвестиційного проекту з точки зору суспільства, незалежно від того, хто саме бере на себе тягар витрат і хто саме скористається вигодами проекту. Економічний аналіз досліджує також ефективність реалізованого проекту для суспільства загалом, тоді як фінансовий аналіз – реальні грошові суми, необхідні для розпочинання проекту, очікувані надходження та час формування вхідних і вихідних фінансових потоків.

Оцінка ефективності реалізованих інвестиційних проектів на автобудівних підприємствах України свідчить як про успішно реалізовані, так і про проблематичні проекти. Зокрема, на думку науковців Хобти В.М. та ін., є фактори, що впливають на мотиви інвестора із негативної сторони. В силу незадовільного стану виробничої бази, обмеження матеріально-технічних ресурсів значна кількість промислових проектів, що розглядаються підприємствами як необхідні для виходу з кризового стану, мають низькі показники ефективності, які не забезпечують потужної мотивації до реалізації запропонованих інвестицій. Таким чином, вирішення проблем формування потрібного рівня ефективності інвестиційної діяльності можливе тільки за умов

управління процесом формування необхідного рівня ефективності інвестицій, яке представляє самостійну практичну задачу і потребує розробки потужного гнучкого інструментарію [7]. Аналізуючи ефективність реалізування інвестиційних проектів слід також звернути увагу на ефективність управління розвитком автобудівних підприємств. Зокрема, оцінка економічної ефективності управління розвитком на рівні промислових підприємств є важливим елементом самого процесу розвитку, здатним впливати на його результативність. Управління розвитком повинне бути орієнтоване на досягнення таких цілей, що у майбутньому забезпечить підприємству конкурентні переваги як на внутрішньому, так і, особливо, на зовнішньому ринках. Цей процес пов'язаний із впровадженням нових технологій та техніки, що забезпечує випуск продукції (на вимогу ринку) із закріпленням і розширенням позицій підприємства не тільки на ринкових сегментах України й країн СНД, але і далекого зарубіжжя; зі створенням нових робочих місць і забезпеченням світових стандартів з урахуванням насамперед стану екології навколишнього середовища [8].

Процес планування інвестиційних проектів (зокрема, у сфері автобудування) слід розпочинати з визначення об'єкта інвестування, періоду інвестування, термінів отримання доходу та рівня майбутнього ризику. Реалізування інвестиційних проектів, як правило, супроводжується певними змінами у діяльності та управлінні функціонуванням підприємства. На думку науковців, Козаченко Г.В. та ін., при формуванні проекту (ідентифікації інвестиційної пропозиції) необхідно мати більш-менш переконливу аргументацію щодо того, наскільки реальними є ці ідеї, наскільки можливе їх впровадження у діяльність підприємства. Такі аргументи можна отримати за допомогою проведення різноманітних видів аналізу. Одним із таких видів аналізу є визначення позиції підприємства, що здійснюється за двома критеріями – зрілості галузі і конкурентоспроможності підприємства. Аналіз зрілості галузі зводиться до визначення її стану. Стан галузі встановлюється експертним шляхом за допомогою таких характеристик: ембріональний, зростаючий, зрілий і застарілий. Конкурентоспроможність підприємства встановлюється порівняно з іншими підприємствами. Становище підприємства може бути домінуючим, сильним, нестійким, слабким або нежиттєздатним [9]. Аналізування автобудівних підприємств України згідно вище наведених критеріїв, свідчить, що галузь підприємств України згідно вище наведених критеріїв, свідчить, що галузь 1000 осіб у нас припадає 120 авт, що в 3-5 разів менше, ніж у розвинених країнах. На тлі загального сповільнення темпів росту світової автоіндустрії країна з потенційним обсягом ринку в 10-15 млн. од. не може не викликати зацікавлення. Перші ж приклади інвестиційних ініціатив іноземних автоконцернів в Україні засвідчили перспективність цього шляху. Виробники вважають, що завдяки таким заходам властись прищипити розвиток вітчизняної автобудівної галузі. Проте, конкурентоспроможність вітчизняних автобудівних підприємств є слабкою.

Автобудівна галузь є одним із пріоритетних напрямів розвитку промисловості України, свідченням чого є низка прийнятих та запроваджених законопроектів з метою ефективного управління й розвитку автобудівних підприємств України, а також для започаткування у цій сфері реалізування інвестиційно-інноваційних проектів:

- Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» від 19.09.1997 р. №535/97-ВР, надіслав певні автобудівні підприємства України податковими пільгами та зниженням рівня ставок ввізного мита за умови, що дані підприємства отримали інвестиції (у тому числі іноземні) виключно в грошовій формі на суму, еквівалентну не менше 150 млн. дол. США за офіційним валютним курсом Національного банку України на день внесення їх до статутного фонду (втручання чинність з 01.01.2008 р.),

- Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 16.01.2003 р. №433-IV спрямований на визначення стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні на 2003 - 2013 роки. Метою закону є створення правової бази для концентрації ресурсів держави на провідних і напрямках науково-технологічного оновлення виробництва, забезпечення внутрішнього ринку конкурентно наукомісткою продукцією та виходу з нею на світовий ринок,

- Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості України» від 18.03.2004 р. №1624-IV, призначений для ефективного використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу вітчизняного автомобілебудування, яке визначається як пріоритетна галузь економіки України. Цим законопроектом урегульовано створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, а також забезпечення економічних інтересів держави в нарошуванні обсягів виробництва українських підприємств і приведення національного законодавства у відповідність з вимогами ГАТТ/СОТ та Угоди про партнерство і співробітництво між Україною й Європейським співтовариством (втрапить чинність з 01.01.2009 р.),

- Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року схвалена Кабінетом Міністрів України від 03.08.2006 р. №452-р. визначає пріоритетним напрямком розвитку «створення і залучення інвесторів, зокрема, іноземних, нових підприємств з виробництва автомобільної техніки та сприяння реалізації інвестиційних проектів, у яких беруть участь українські та іноземні суб'єкти господарювання»,

- Концепція Державної цільової економічної програми «Створення в Україні інноваційної інфраструктури на 2008-2012 роки» схвалена Кабінетом Міністрів України від 6.06.2007 р. N 381-р. Пріоритетним напрямом, якої є розвиток інноваційної діяльності як одного із найважливіших системних факторів підвищення рівня конкурентоспроможності економіки та національної безпеки держави. Метою Програми є створення в Україні інноваційної інфраструктури у 2008-2012 роках, здатної забезпечити підвищення конкурентоспроможності національної економіки та ефективне використання вітчизняного науково-технологічного потенціалу.

Аналізуючи дані законопроекти та концепції слід відмітити значне правове сприяння розвитку автобудівних підприємств в Україні. Дані законопроекти створюють передумови для розвитку промислових підприємств, залученню інноваційно-інвестиційних ресурсів. Проте, окрім законодавчого регулювання ефективного управління, реалізування інвестиційних проектів та розвитку автобудівних підприємств України, слід також активізувати вплив системи державного регулювання. Управління інвестиційними процесами за умов

формування ринкових відносин вимагає вирішення проблеми раціонального подання адміністративного та економічного регулювання інвестиційних потоків з поступовим переходом до економічного регулювання [10]. Загалом система державного регулювання інвестиційної діяльності передбачає:

- надання державних замовлень підприємствам та їх бюджетне фінансування, оподаткування доходів підприємств з різними формами власності і запровадження податкових пільг, надання дотацій і субсидій,
- регулювання ставки процента за кредит і кредитних пільг, прийняття антимонопольного законодавства й активного проведення антимонопольних заходів,
- здійснення експертизи, контролю, нагляду та інспекції,
- встановлення порядку надання квот на продукцію, роботи і послуги,
- розроблення і забезпечення порядку на виділення землі під капітальне будівництво,
- визначення масштабів економічних зон,
- надання економічних пільг для підприємницької діяльності в цих зонах, регулювання цін і тарифів на продукцію, роботи, послуги, які перебувають під контролем держави, запровадження митних правил на експорт і імпорт продукції.

Проте, тут не враховано визначення пріоритетності галузей інвестування з врахуванням інвестиційної політики держави, доцільність реалізування першочергових інвестиційних проектів із впровадження інновацій, науково-технічного прогресу. На думку науковців Башаянн Г.І. та ін., необхідно формувати господарський механізм, який створював би умови для вільного перепливання капіталу в найбільш ефективні сфери виробництва. Це потребує, з одного боку, наявності вільного суб'єкта інвестиційної діяльності, а з другого, - сприятливих умов для підприємств у самостійному виборі напрямів вкладень коштів. За умов недостатності інвестиційних коштів оновлення значної частки виробничого потенціалу в короткі терміни нереальне і тому виникає проблема вибору відповідних пріоритетів для цього процесу [10].

У зв'язку із початком процесу присаднання України до СОТ станом на 16.05.2008 р. автобудівна галузь знаходиться у невизначеній ситуації, оскільки однією із умов вступу України до СОТ є узгодження вітчизняного законодавства із вимогами міжнародних організацій, тобто скасування пільг для автобудівної галузі, зокрема зі сили акцизу та ПДВ. Вітчизняні автовиробники за сьогоднішніх обставин не зовсім готові до жорсткої світової конкуренції у даній сфері і до зменшення державної підтримки. Тому, такі зміни можуть спричинити як, до зниження інвестиційної привабливості автобудівних підприємств, так і до зменшення державної підтримки. Тому, такі зміни можуть спричинити гальмування модернізації та технічного переоснащення підприємств галузі, так і до інвестиційного прориву. Слід також відмітити, що українське автобудування характеризується відсутністю новітньої матеріальної бази та професійного кадрового потенціалу у порівнянні із світовими гігантами (Volkswagen, Audi, Opel, BMW, Volvo та інші). Проте, вищеперелічені іноземні автовиробники значно швидше та прогресивніше розпочали розвивати власне за державної підтримки, зокрема, яка характеризувалася виділення державних грантів на будівництво нових заводів, реконструкцію та модернізацію.

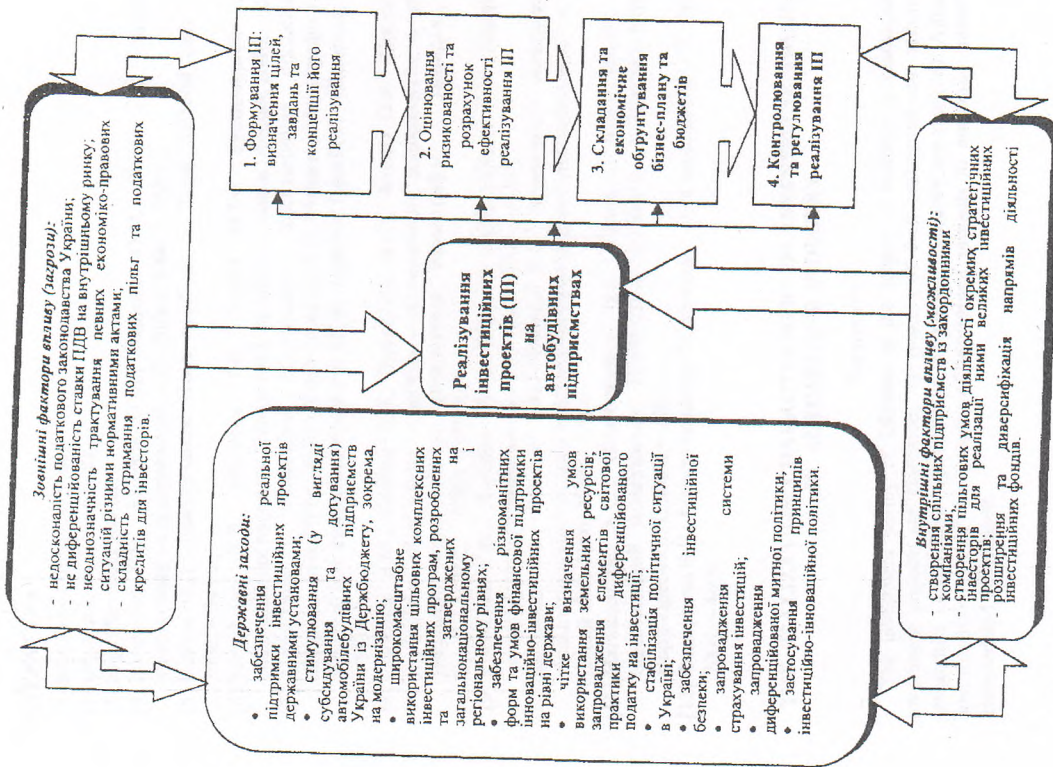


Рис. 2. Модель реалізування інвестиційних проектів на автомобільних підприємствах України з врахуванням факторів впливу

Ефективність реалізування інвестиційних проектів, зокрема, на автомобільних підприємствах України перебуває в залежності від певних специфічних факторів, які безпосередньо та опосередковано впливають як на процес реалізування, так і на стадії життєвого циклу ІП (рис. 2).

Одним із можливих шляхів підвищення інвестиційної привабливості та ефективності реалізування інвестиційних проектів на автомобільних підприємствах України є використання інвестиційно-інноваційного підходу. Зокрема, науковці Дзись Г. та інші, вважають, що ефективність управління розвитком промислових підприємств пов'язана із впровадженням саме інноваційної моделі розвитку. Інноваційна модель чи інноваційна діяльність, на думку науковців Маглареріде А.С. та інші розглядається як процес підготовки, обґрунтування, освоєння і контролю впровадження інвестицій у нововведення [1]. Досвід провідних країн світу засвідчує, що державна інноваційна політика спрямована, насамперед, на створення сприятливого економічного клімату для здійснення інноваційних процесів і її основною метою є поєднання науки із завданнями виробництва. Державна інноваційна політика, зокрема, охоплює такі моменти, як підготовка наукових та інженерних кадрів, запровадження програм розвитку інноваційного бізнесу, співробітництво між великими корпораціями та університетами або науково-дослідними установами [12].

ВИСНОВКИ

Отже, досліджуючи стан правової та державної підтримки галузі автобудування в Україні, зміст заходів щодо залучення інвестицій, рівень реалізування інвестиційних проектів можна вважати дану галузь однією з пріоритетних сфер (напрямків) розвитку держави. При цьому реалізування інвестиційних проектів на автомобільних підприємствах України спрямовується на випуск сучасної високотехнологічної продукції з достатнім рівнем конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках. Проте, слід обов'язково використовувати світові досягнення у даній галузі провідних автомобільних підприємств та концернів світу, залучати вітчизняних та іноземних інвесторів із забезпеченням реальної державної підтримки, а також при цьому запровадити усі можливі заходи щодо захисту вітчизняного автомобільного ринку (встановленням диференційованих імпорتنних мит, сприяння експорту продукції та ін.). Чільне місце при цьому займає Концепція розвитку автобудівної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року, яка також спрямована на залучення провідних світових автовиробників до створення нових та модернізації діючих потужностей, що, у свою чергу, дасть змогу організувати з мінімальними інвестиційними витратами виробництво конкурентоспроможних автомобілів.

ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Подальші дослідження у даній тематиці слід розглядати крізь призму розвитку автобудівної галузі України в контексті співпраці (взаємодії) із СOT та взаємозв'язку інвестиційно-інноваційного розвитку автобудівних підприємств України із тенденціями на світових ринках автобудування.

ЛІТЕРАТУРА

- [1] <http://www.ukrstat.gov.ua>,
- [2] <http://industry.kmu.gov.ua>,
- [3] <http://dkrs.kmu.gov.ua>,
- [4] Козаченко Г.В., Антіпов О.М., Ляшенко О.М., Дібніс Г.І.: Управління інвестиціями на підприємстві. - К.: Лібра, 2004. - 368 с.,
- [5] Вовчак О.Д.: Інвестування. Навч. посібник. - Львів: «Новий Світ-2000», 2008. - 544 с.,
- [6] Завойська Л.Д., Маселко Т.Є., Якуба М.М.: Економічний аналіз інвестиційних проектів. Навчальний посібник. - Львів: Афіша, 2006. - 320 с.
- [7] Активізація і підвищення ефективності інвестиційних процесів на підприємствах / В.М. Хобта, О.Ю. Попова, А.В. Мешков: Монографія / НАН України. Ін-т економіки пром.-стп. МОН України. ДонНТУ. - Донецьк, 2005. - 343 с.,
- [8] Гончаров В.М., Солоха Д.В., Припотень В.Ю., Фесіна О.А.: Організація управління ефективним розвитком промислових підприємств в умовах ринкового конкурентного середовища: Монографія. - Донецьк: СПД Купріянов В.С. - 2006. - 206 с.,
- [9] Козаченко Г.В., Антіпов О.М., Ляшенко О.М., Дібніс Г.І.: Управління інвестиціями на підприємстві. - К.: Лібра, 2004. - с.368.,
- [10] Башнянин Г.І., Іванець Л.В., Фугало Т.В.: Управління інвестиційною діяльністю промислового підприємства в конкурентному середовищі - Львів: Новий Світ-2000, 2006 - 176 с.,
- [11] Магдальеріде А.С., Веретенников В.І., Храпкіна В.В., Чучко О.П.: Інвестиційний менеджмент. Навчальний посібник. - Донецьк-Макіївка: Норд-Прес-МЕГ, 2007. - 229 с.,
- [12] Федоренко В.Г.: Інвестознавство: Підручник. - 3-тє вид., допов. - К.: МАУП, 2004. - 480с.

THE REALIZATION CHARACTERISTIC OF INVESTMENT PROJECTS IN AUTOMOTIVE INDUSTRY

Summary

The investment policy of Ukraine in the sphere of industry is researched, the investment projects are classified, the process of their realization and efficiency is researched. Government regulations in the autobuild industry are analyzed. Advantages and disadvantages of the process of investment projects to autobuild industry are analyzed and generalized.



IV-5. ДЕГРЕСИВНІ І ПРОГРЕСИВНІ ВИТРАТИ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

КИСЕЛЬОВ Володимир, КОГУТ Уляна

У статті розглянуто принципи управління витратами, складові елементи процесу управління витратами. Запропоновано удосконалення управління витратами машинобудівного підприємства на засадах урахування особливостей формування витрат стосовно зміни обсягів виробництва.

Витрати є одним із важливих критеріїв ефективності діяльності і разом з тим важливим показником вибору оптимальних рішень в процесі управління всіма аспектами виробничо-господарської діяльності машинобудівного підприємства. Максимізація прибутку і підвищення ефективності господарювання неможливе без ефективного управління витратами на підприємстві. Створення ефективної системи управління витратами, що спрямована на підвищення прибутковості роботи машинобудівного підприємства та конкурентоспроможності його продукції, в ринкових умовах господарювання відіграє вирішальну роль та є основним чинником життєдіяльності підприємства в його конкурентній боротьбі. Система управління витратами є підсистемою з іншими підсистемами діяльності підприємства і звичайно ж тісно взаємодіє з іншими підсистемами забезпеченням, виробництвом, збутом, прибутком тощо. Управління витратами повинно здійснюватися з використанням системного підходу, тобто розглядатись як певна складова єдиної системи (управління підприємством в цілому) і бути у взаємозгодженості з іншими складовими системами з метою підвищення ефективності загального управління.

Проблеми управління витратами та напрями удосконалення системи управління витратами досліджувалися багатьма науковцями, зокрема, Данчлюком М.О., Меренком Л.О., Богатирьовим А.М., Відоменко І.О., Шандовою Н.В., Турилом А.М., Партином Г.О., Фещуром Р.В., Меренком Т.В., Мельниченко Л.Ю., Метеленко Н.Г. [1,2,3,5-12] та іншими. Дані автори розглядають сутність і значення управління витратами як складової загальної системи управління діяльністю підприємства, теоретичні, методичні й практичні питання системи управління витратами, основні показники, які характеризують якість управління