

*Д-р екон. наук О.Г. Дейнека,
асп. Жозіан Ліонель Вердикт Чимба Мікендзо,
А.Ф. Савостьянова*

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЯМИ В ОРГАНІЗАЦІЇ

Актуальність теми дослідження. Економічні та практичні питання управління інвестиційними процесами на підприємстві залишаються актуальними в контексті трансформації форм власності та реформування і реконструкції. Актуальності набуває зазначене питання у зв'язку з тим, що підприємства і підрозділи залізничного транспорту в умовах нестабільної кон'юнктури ринку відчують негайну потребу в терміновій заміні основних виробничих фондів. Адже залізничний транспорт має надзвичайно застарілу техніку і обладнання, яке не гарантує йому позиціонування на ринку перевезень. В умовах, коли визначено пріоритети щодо формування конкурентного середовища, коли майже визначено перелік структурних підрозділів галузі, які конкретно складуть це середовище, гостро постає питання розроблення економічного механізму управління інвестиціями. Саме зазначеній проблемі і присвячена публікація.

Об'єктом дослідження виступають економічні підходи до механізму впливу інвестицій на ефективність підприємства залізничного транспорту.

Метою дослідження є систематизація сучасних наукових підходів і положень до управління інвестиціями на підприємствах залізничного транспорту.

Постановка проблеми. Локомотивне депо Основа Південної залізниці виконує значний обсяг робіт, пов'язаних з технічним обслуговуванням і поточним ремонтом рухомого складу. Виконання зазначеного комплексу робіт передбачає

необхідність залучення сучасних технологій. Реалізація процесу залучення цих технологій унеможливується відсутністю необхідного фінансування. Лише зміна форми власності, а можливо, і приватизація підприємства, обумовить можливість придбання та реалізації інвестиційних проектів.

Виклад основного матеріалу. Процес реального інвестування здійснюється на основі інвестиційного проекту, а інвестиційна діяльність — на основі збігу інвестиційного попиту та пропозиції. Суб'єкти інвестиційної діяльності реалізують інвестиційний попит і пропозицію, вступаючи до певних економічних відносин через інвестиційний ринок [1].

Головні цілі інвестиційного проекту — максимізація обсягу виробництва або мінімізація витрат, технічна ефективність проекту (максимальний прибуток) та оптимізація технічних і економічних аспектів, які повинні бути метою стратегічного планування бізнесу [1].

Як зазначають М.І. Книш, Б.А. Перекатов, Ю.П. Тютіков, інвестиційний проект — це система організаційно-правових і розрахунково-фінансових документів, необхідних для виконання дій, щодо впровадження різних форм реального інвестування [2].

Інвестиційний проект — це основний документ, що визначає необхідність здійснення реального інвестування, в якому в загально визнаній послідовності його розділів подаються основні характеристики проекту та фінансові показники, пов'язані з

його реалізацією [4]. Інвестиційний проект дає змогу підприємству та потенційним інвесторам всебічно і комплексно оцінити його та обґрунтувати доцільність здійснення конкретних реальних інвестицій [5].

Інвестиційний проект може бути представлений як система, тобто як група елементів (люди, технічні елементи), організованих таким чином, що вони діють як одне ціле для досягнення визначеної мети (див. рисунок).

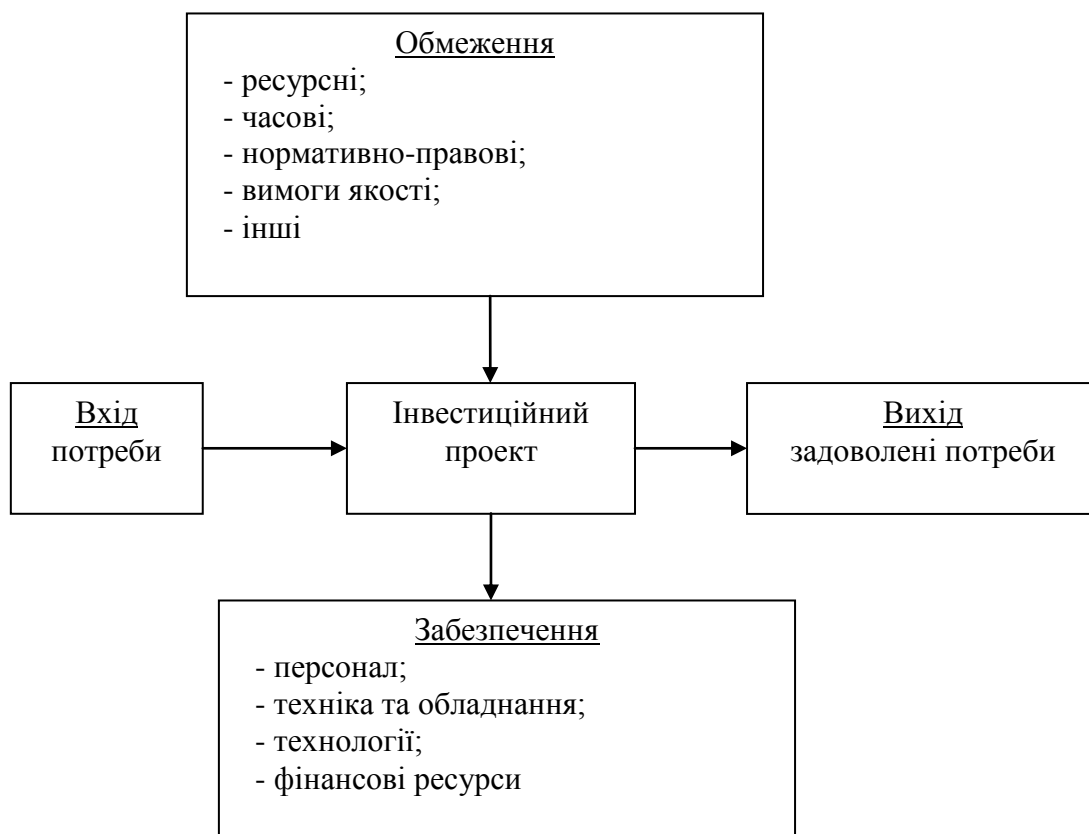


Рис. Інвестиційний проект як система

Мета інвестиційного проекту – це бажаний і доведений результат, досягнутий у межах певного строку при заданих умовах реалізації проекту [1].

Досягнення поставленої мети вимагає вирішення певних завдань:

- визначити можливі результати проекту (прогнозування);
- надати кількісну оцінку цим результатам;
- обґрунтувати можливість досягнення цих результатів і їх ефективність;
- визначити умови, за яких ці результати мають бути досягнуті.

Контекст проекту – це зовнішнє та внутрішнє середовище, в якому планується та здійснюється проект [6].

Зовнішнє середовище проекту включає такі фактори [3-4, 7]:

- фізичні (місце розташування, клімат, географічні особливості);
- економічні (внутрішні та міжнародні);
- культурні, соціальні, політичні, у тому числі підтримка з боку сторонніх організацій;
- технологічні (можливості і тип змін).

Внутрішнє середовище, в основному, визначається взаємодією між такими учасниками та зацікавленими сторонами проекту [3-4, 7]:

- власник, яким може бути уряд, рада директорів, акціонери, приватна особа;
- користувач, ринок, покупець, клієнт, чий потреби та бажання необхідно врахувати та з'ясовувати;
- головна організація, якою може бути міністерство або корпорація, відповідальна за роботи по проекту;
- команда з управління проектом, включаючи штатних працівників і консультантів;
- постачальники, оптові фірми, підрядники, що забезпечують матеріалами та послугами.

Крім названих факторів, на контекст проекту впливають ірраціональні фактори, які важко підлягають формальному визначенню, але можуть впливати як позитивно, так і негативно на проект, наприклад фактори соціальної системи (премії та якість життя); політичні фактори (влада, обмежені ресурси, ідеологія); індивідуальні реакції на премію, владу, якість життя.

Реальні інвестиційні проекти підприємства класифікуються за такими ознаками.

За обсягом необхідних інвестиційних ресурсів інвестиційні проекти поділяються на невеликі (до 100 тис. дол.), середні (від 100 тис. до 1 млн дол.) і крупні (більше 1 млн дол.) [1, 7].

За типом передбачуваних доходів виділяють інвестиційні проекти, що забезпечують скорочення витрат; розширення асортименту продукції; зниження ризику виробництва та збуту; вихід на нові ринки збуту; експансію в нові сфери бізнесу; соціальний ефект та ін. [1, 7-8].

За передбачуваною схемою фінансування інвестиційні проекти поділяються на ті, що фінансуються за рахунок внутрішніх джерел, акціонерного

капіталу, кредитних ресурсів, змішаних джерел фінансування [1, 7].

За ступенем ризику виділяють проекти з невеликим ступенем ризику (за державним замовленням); найбільш ризиковані проекти, пов'язані зі створенням нових виробництв і технологій [1].

За типом відносин інвестиційні проекти поділяються на незалежні; альтернативні (взаємовиключні); проекти, пов'язані між собою відносинами компліментарності та заміщення [1, 7].

За типом грошового потоку виділяють інвестиційні проекти з ординарними та неординарними грошовими потоками [1].

Грошовий потік називається ординарним, якщо він складається з вихідної інвестиції, зробленої одноразово або протягом декількох послідовних базових періодів, і наступних припливів грошових коштів; якщо припливи грошових коштів чергуються в будь-якій послідовності з їх відпливами, потік називається неординарним.

Виділення ординарних і неординарних потоків має велике значення при виборі того чи іншого критерію оцінки ефективності інвестицій, оскільки не всі критерії справляються з ситуаціями, коли необхідно аналізувати проекти з неординарними грошовими потоками.

За складністю проекти поділяються на монопроекти, мультипроекти та мегапроекти [7].

У деяких галузях об'єкти є настільки складними, що робота щодо цих об'єктів здійснюється шляхом реалізації декількох проектів. Група проектів, управління якими для отримання прибутків здійснюється в комплексі, називається програмою.

Проекти часто поділяють на підпроекти чи компоненти, що краще піддаються управлінню. Підпроекти часто передають для управління в зовнішні організації або в інший функціональний підрозділ організації, яка виконує проект. Проте, з точки зору організації, яка виконує

проект, підпроект слід розглядати як послугу, а не як продукт.

За якістю проекти поділяються на проекти звичайної якості та бездефектні [7]. Бездефектні проекти – такі проекти, в яких домінуючим фактором є якість (наприклад, будівництво електростанцій).

Життєвий цикл проекту (ЦП) – це час від першої затрати до останньої вигоди проекту. Він відображає розвиток проекту, роботи, які проводяться на різних стадіях підготовки, реалізації та експлуатації проекту. До поняття ЦП входить визначення різних стадій розроблення й реалізації проекту [1, 6-8].

У літературі з аналізу та управління проектами використовуються різні підходи при поділі реалізації проекту на фази. Так, у Німеччині переважає підхід, що ґрунтується на основній діяльності – аналізі проблем, розробленні концепції та детальному поданні проекту, використанні результатів його реалізації, ліквідації об'єктів проекту [7], а програмою промислового розвитку ООН (UNIDO) запропоновано своє бачення проекту як

циклу, що складається з трьох окремих фаз – передінвестиційної, інвестиційної та експлуатаційної [7].

Висновки. Загальні властивості фаз життєвого циклу полягають у такому [6-7]:

1) матеріальні витрати і кількість залученого до проекту персоналу спочатку низькі, згодом зростають і швидко йдуть угору, коли проект наближається до завершення;

2) імовірність успішного завершення проекту є найменшою, а ризик і невизначеність відповідно найвищими на початку проекту. Імовірність успішного завершення проекту поступово зростає в міру виконання проекту;

3) здатність зацікавлених осіб впливати на остаточні властивості продукту проекту і на остаточну вартість проекту найвища на початку виконання проекту, але з часом поступово стає нижчою. Основною причиною є те, що витрати на зміни й виправлення помилок загалом зростають у міру виконання проекту.

Список літератури

1. Белов, І.В. Транспорт Росії: основні завдання та перспективи [Текст] / І.В. Белов, В.А. Персіанов / Залізничний транспорт. – 1992. – № 12. – С. 12-23.
2. Коттон, Н. Інвестиції та розвиток залізничного транспорту [Текст] / Н. Коттон // Залізничні світу. – 2001. – № 12 – С. 28-35.
3. Потетюєва, М.В. Особливості управління витратами на залізничному транспорті [Текст] / М.В. Потетюєва // Залізничний транспорт України. – 2006. – №2. – С. 76-78.
4. Андреева, М.В. Актуальність створення проектів управління витратами залізничного транспорту [Текст] / М.В. Андреева // Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. сб. – 2002. – Вып. 37. – С. 146-149.
5. Гончаров, І.Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті [Текст]: підручник / І.Ю. Гончаров. – К.: Лога, 1999. – 423 с.
6. Ложачевська, О.Л. Характеристика транспортної галузі України [Текст] / О.Л. Ложачевська // Економіст. – 2002. – № 10. – С.42-45.
7. Витченко, М.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта [Текст]: учеб. пособие / М.Н. Витченко. – М.: Маршрут, 2003. – 450 с.
8. Бромвич, М. Анализ экономической эффективности капитальных вложений [Текст]: пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 283 с.

Ключові слова: інвестиції, структурні підрозділи, управління організацією, інвестиційний проект.

Анотації

Стаття присвячена аналізу важливості інвестиційної діяльності в роботі залізничного транспорту. Актуальність теми підтверджується низьким рівнем економіко-експлуатаційних показників, що характеризують стан роботи галузі.

Статья посвящена анализу важности инвестиционной деятельности в работе железнодорожного транспорта. Актуальность темы подтверждается низким уровнем экономико-эксплуатационных показателей, которые характеризуют состояние работы сферы.

This article analyzes the importance of investment in rail transport. Relevance of the topic confirmed by low economic performance indicators, which describe the state of the field.