На сьомому етапі здійснюється розробка і прийняття рішень щодо залучення відповідних обсягів власного капіталу із внутрішніх і зовнішніх джерел для формування власного капіталу підприємства.

Ефективність розробленої політики формування власного капіталу можна оцінити за допомогою коефіцієнта економічного зростання за формулою 4:

$$Ксез = \frac{ЧП - \sum Д}{\overline{ВК}} \cdot 100\%, \quad (4)$$

де Крез – коефіцієнт стійкого економічного зростання;

$\sum Д$ – сума дивідендів, виплачувана акціонерам;

$\overline{ВК}$ – середньорічна вартість власного капіталу;

ЧП – $\sum Д$ – реінвестований чистий прибуток.

Успішна реалізація розробленої політики формування власного капіталу пов'язана з вирішенням наступних основних завдань: забезпеченням максимізації доходності та прибутку підприємства з врахуванням допустимого рівня фінансового ризику; формуванням ефективної дивідендної політики; здійсненням додаткової емісії акцій; формуванням раціональної структури використання чистого прибутку на виплату дивідендів і розвиток виробництва.

Література:

1. Закон України "Про акціонерні товариства" від 17.09.2008 р. – №514–VI.// [Електронний ресурс]. – Режим доступу – http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/514–17

2. Закон України "Про господарські товариства"від 20.12.2000 р. – №2908–II // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – №15. – С. 208 – 300.

3. Иванов А.К. Акционерное общество: управление капиталом и дивидендная политика. – М.: Инфра–М, 2007.

4. Свірідова С.С. Структура фінансового капіталу підприємства та шляхи її оптимізації. / Свірідова С.С., Каланжова О.О. Труди ОНПУ. Научний и производственно–практический сборник. Вип.2(32), 2009. с. 262–267.

ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

к.е.н. Л.П. Шацкова
М.С. Ромчак
Одеський національний політехнічний університет

Автомобілебудівна промисловість в Україні, як і в усьому колишньому Радянському Союзі, не було ніколи високорозвиненим. Здебільшого, це стосується асортименту та якості продукції, що за умов повної економічної кризи призвело до майже повного занепаду галузі. У сфері автомобілебудування нашої держави існує чітка спеціалізація підприємств на випуск окремих типів автомобілів. В силу особливостей свого розміщення, підприємства автомобільної індустрії виникли в промислово розвинених районах України, в яких були максимально сприятливі умови для організації міжгалузевої та внутрішньої кооперації, в наш час автомобілебудування почало розвиватися і в інших, нових для себе, економічних районах.

Сьогодні перед автомобільними підприємствами стоїть завдання – зберегти клієнта. Саме час попрацювати над розширенням структури сервісу, спектру послуг і запропонувати клієнтам нові послуги з поліпшеним набором умов, більш високою якістю обслуговування і комунікації [1].

Автомобілебудівна промисловість виробляє близько 60 мільйонів легкових і вантажних машин в рік, в ній зайняті мільйони людей по всьому світу. У розвинених країнах вона забезпечує близько 10% ВВП. Автомобіль – це предмет масового виробництва, масового маркетингу і масового споживання. Наявність в країні власного автомобільного виробництва є не тільки найважливішою складовою її статусу на міжнародній арені, а й безпосередньо двигуном розвитку економіки країни в цілому. Автомобілебудівна промисловість – це одна з базових галузей в країні, і якщо це власне

виробництво, а не збірка, то на неї працюють в країні до 900 підприємств. Світовий досвід показує, що автомобілебудівна промисловість є вельми прибуткова галузь і характеризується високими доходами виробників, великою кількістю створених робочих місць і потужним впливом на розвиток інших галузей економіки: металургійну, нафтохімічну, електронну промисловість і ін.

Автомобілебудівна промисловість – одне з найбільш науково і трудомістких виробництв. Для його розвитку необхідні великі обсяги інвестицій, передові інженерні розробки та наймання кваліфікованого інженерного корпусу. При сприятливих умовах автомобілебудівна промисловість збільшує кількість робочих місць. У ряді країн ця галузь субсидується, протегує й активно лобіюється державою з активного просування на світовому ринку автомобільних марок національного виробництва або збірки [2].

Сьогодні автомобілебудівна промисловість України не є базовою галуззю економіки країни, яка до кризи давала 5% ВВП. У той період доходи від автомобілебудівної промисловості до бюджетів різних рівнів становили 8 млрд. грн. Сьогодні частка автомобілебудівної промисловості в ВВП скоротилася, а, відповідно, і відрахування до бюджетів знизилися.

Автомобілебудівна промисловість України може виробляти всі види транспортних засобів: легкові автомобілі ("АвтоЗАЗ"), авто спеціального призначення, вантажні автомобілі, військова авто техніка ("АвтоКрАЗ"), магістральні та міські автобуси ("ЛАЗ"), авто з високою прохідністю ("ЛуАЗ").

Розвиток власної автомобілебудівної промисловості – один з варіантів розвитку економіки країни. Успішний розвиток автомобілебудування в Україні (включаючи випуск іноземних моделей) можливо лише при наявності власних автомобілебудівних заводів. Інші способи розвитку автомобілебудівної галузі (імпорт, створення мереж СТО, великовузлове складання) є малоефективними. Шлях європейських країн на автомобільному ринку являв собою своєрідну еволюцію «від великовузлового до дрібно вузлового складання і повномасштабного виробництва», але при цьому європейські країни завжди починали з модернізації старих заводів і удосконалення чинного модельного ряду [3].

Україні потрібно визначити свій шлях розвитку автомобілебудівної промисловості в залежності від того, до якої групи країн відноситься: або це категорія ключових країн, що володіють всіма сучасними технологіями в автобудуванні (Німеччина, США, Японія, Південна Корея, Італія, Франція), або категорія периферійних країн, де просто є автоскладальні заводи (Іспанія, Португалія, Бразилія та ін.), або унікальні країни, де хочуть мати свій автомобіль, і створюють його самостійно (Китай, Індія, Росія, Іран).

Зараз для виживання галузі необхідна державна політика підтримки автомобілебудівної промисловості. В першу чергу необхідно повернути на ринок споживче кредитування з урахуванням нинішніх реалій, в даний момент в Україні можна взяти кредит під 20%, в той час як в Європі – під 2–4%. Також мають з'явитися муніципальні транспортні компанії, які закуповують українську техніку. Крім того, пора приділяти увагу і підготовці кадрів. Сьогодні майже немає кваліфікованих фахівців для роботи в автомобілебудівній промисловості [4].

Якщо ми дамо загальну характеристику рівню виробництва автомобілів в Україні, відзначаємо, що за головними параметрами (ступінь автоматизації, коефіцієнт використання потужностей змінності в роботі обладнання), воно займає позицію що лідирує серед інших перспективних галузей машинобудування України. Проте, якщо порівняти з іншими закордонними підприємствами автомобілебудування, ми відстаємо за такими показниками в виробництві, як технологічна трудомісткість та продуктивність праці. Більш того, багато заводів потребують технологічного переобладнання.

З огляду на це все, стратегічні завдання реконструкції технологічного і виробничого потенціалу промисловості та галузевої науки потрібно вирішувати за такими напрямками:

- створення та виробництво нових конкурентоспроможних та модернізованих моделей автомобілів;
- впровадження ресурсоощадних, екологічних та інноваційних технологій, що дозволять знизити матеріаломісткість кінцевої продукції на 13–19%, обсяг енергоспоживання – на 21%;
- не використовувати у виробництві токсичні матеріали;
- перейти до безвідходних технології виробництва;
- провести удосконалення сервісної мережі;
- підвищити рівень автоматизації технологічних процесів у виробництві та знизити трудомісткість виготовлення промислової продукції;

- розробляти інжинірингові технологічні проекти;
- проводити аналізування технічного рівня і давати прогнози розвитку технології.

Таким чином, проведене дослідження перспектив розвитку автомобілебудівної промисловості України свідчить про те, що вирішенням стратегічних завдань реконструкції технологічного і виробничого потенціалу автомобілебудівної промисловості Україна зможе реалізовувати конкурентоспроможну продукцію, як на національному, так і на світовому ринку, це дасть змогу значно підвищити рівень економіки власними силами, а також дасть змогу нашому народу пишатися своїми досягненнями в розвитку автомобілебудування, і кожного дня, він матиме змогу їздити в комфортабельному автомобілі, який зійшов з конвеєра в Україні.

Література:

1. Філиппова С.В. Потенціал машинобудування України: тенденції розвитку [Електронний ресурс] / С.В. Філиппова, Г.В. Таран // Економіка: реалії часу Науковий журнал. – 2016. – № 4 (26). – С. 50–59. – Режим доступу до журн.: http://economics.opu.ua/files/archive/2016/No4/50.pdf

2. Бондаренко І.В. Екологія автомобілебудування: інноваційна система ФГР [Електронний ресурс] / І.В. Бондаренко // Энергосбережение. Энергетика. Энергоаудит. – 2013. – № 3. – С. 49–54. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/**есее**_2013_3_9

3. Перетятько А.В. Аспекти розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування [Електронний ресурс] / А.В. Перетятько // Економіка: реалії часу. – 2013. – № 5. – С. 31–37. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econrch_2013_5_6

4. Савич О.П. Світовий ринок легкових автомобілів та глобальна економіка [Електронний ресурс] / О.П. Савич // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2016. – № 3 (25). – С. 144–149. – Режим доступу до журн.: http://economics.opu.ua/files/archive/2016/No3/144.pdf

УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПРОДУКЦІЇ НА ПІДПРИЄМСТВІ В УМОВАХ ВХОДЖЕННЯ КРАЇНИ В ЄС

к.е.н., доцент О.І.Продіус
О.І. Ілінчук
Одеський національний політехнічний університет

На сьогоднішній день основним завданням всіх підприємств є підвищення конкурентоспроможності на ринку. З кожним днем кількість компаній зростає, малий і середній бізнес розвивається, і для того, щоб вижити в таких умовах, необхідно впроваджувати новітні системи управління, організації. Практика фінансово–господарської діяльності підприємств показує, що, нерідко, компанії, що спеціалізуються в одній сфері і мають в своєму розпорядженні при цьому приблизно рівними фінансовими і матеріальними ресурсами, отримують різну прибуток. Як правило, фінансове благополуччя виробників може бути досягнуто тільки з якісної і конкурентоспроможної продукцією або послугою.

В Україні розвиток сфери управління якістю можна визначити як незадовільний, продукція багатьох українських підприємств не є конкурентоспроможної на світовому ринку саме через невідповідну якість [1].

Слід зазначити, що час для оцінки ефективності систем управління якістю існує велика кількість різних методів і підходів. Основні положення оцінки ефективності системи менеджменту якості описані в стандартах ІСО версії 9000. У першу чергу це стосується до діяльності керівництва з аналізу та подальшого поліпшення діяльності системи якості підприємств. Для українських підприємств, орієнтованих на міжнародні ринки та прагнучих на рівних конкурувати із західними компаніями, важливого значення набуває сертифікація на відповідність міжнародним стандартам. Інтегрована система управління якістю продукції (ІСУЯП), що відповідають вимогам відразу кількох міжнародних стандартів, слід розглядати як передумову для сталого розвитку будь–якої організації.

В кінці 70–х років, тобто задовго до появи стандартів ISO серії 9000, у нас в країні був розроблений Державний стандарт на систему управління якістю. Міжнародні стандарти ISO серії 9000 акумулювали і сконцентрували більшу частину передового досвіду менеджменту щодо підвищення і забезпечення.