

2. Borysenko, Z.N. (1993), *Amortyzatsionnaia polytyka* [The depreciation policy], monograph, Naukova dumka, Kyiv, Ukraine, 386 p.
3. Bubenko, P.T. (2010), *Amortyzatsiia i vidnovlennia osnovnykh fondiv zhytlovo-komunalnykh pidpriemstv* [Depreciation and capital maintenance of housing and utility enterprises], monograph, KhNAMH, Kharkiv, Ukraine, 126 p.
4. Vyhovska, N.H. (1998), *Udoskonalennia obliku amortyzatsii: stan, problemy, perspektyvy* [Rationalization of depreciation accounting: state, problems, prospects], ZhITI, Zhytomyr, Ukraine, 140 p.
5. Kotova, M.V. (2002), Choosing the optimum amortization charge method, according to cost-accounting, for industrial enterprises, *Trudy Odesskoho polytekhnicheskoho unyversyteta*, no. 2 (18), pp. 280-284.
6. Moroz, Yu.Yu. (2010), "Condition monitoring of development of depreciation policy in agricultural enterprises", *Visnyk ZhDTU*, no. 2(52), 153 p.
7. Ovod, L.V. (2003), "Essence of depreciation policy and its building blocks", *Announcer of the Technological university of Podillya*, no. 5, part 2, Vol. 1, p. 66.
8. Platonova, I.A. "Problems of accounting for fixed assets in Ukraine", available at: <http://intkonf.org/platonova-ia-problemi-obliku-osnovnih-zasobiv-v-ukrayini/>
9. Ofitsiyni portal Verkhovnoi Rady Ukrainy (2010), "The Internal Revenue Code of Ukraine from 02.12.2010 no. 2755-VI", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
10. Skrypyuk, M.I. (2013), "Economic substance of depreciation of fixed assets and problems of its extra charge in the conditions of the socially oriented market economy", *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia*, issue 25, pp. 297-306
11. Yaremko, I.I. (2003), *Znos i amortyzatsiia neoborotnykh aktyviv - instrument otsinky kapitalu pidpriemstva* [Depreciation and amortisation of noncurrent asset is assessment tool of business capital: monograph], Novyi svit, Lviv, Ukraine, 76 p.

УДК 658

Прокопенко В.І.,
д.т.н., професор кафедри прикладної економіки
Бондаренко Л.А.,
асистент кафедри економіки підприємства
ДВНЗ «Національний гірничий університет»

ОБҐРУНТУВАННЯ СКЛАДУ ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЕКТУ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ КАР'ЄРНИХ АВТОСАМОСКІДІВ

Prokopenko V.I.,
dr.sc.(techn.), professor of the department of applied economics
Bondarenko L.A.,
assistant of the department of economics business
SHEI «National mining university»

SUBSTANTIATION OF THE INNOVATIVE PROJECT FOR THE COMPETITIVENESS OF MINE DUMP

Постановка проблеми. Соціально-економічний розвиток країни та окремих її суб'єктів неможливий без використання транспортних засобів. Автомобілебудування є потужною галуззю, яка забезпечує та формує зиски в інших видах економічної діяльності, котрі природно пов'язані з конкурентоспроможністю продукції. Як економічна категорія названа спроможність є результуючою комплексу чинників, що характеризують окрему продукцію, її положення на ринку та привабливість для споживача. В конкурентоспроможності продукції віддзеркалюється сприйняття споживачами результатів діяльності підприємства шляхом їх порівняння з конкуруючими пропозиціями та оцінки рівня задоволення споживчих потреб. Оскільки попит та пропозиція визначаються відповідно до певного моменту часу, то інноваційний проект з підвищення конкурентоспроможності продукції також набуває більшої актуальності для споживача або втрачає таку оцінку. Отже, керівництво

підприємством має постійно приділяти увагу впровадженню окремих новацій, ураховуючи потреби та спроможності споживача його продукції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Конкурентоспроможність продукції машинобудівних підприємств, зокрема, автовиробників, досліджували багато вчених. В умовах інноваційної економіки країни постала потреба переглянути підходи до реалізації інноваційних проектів. Як зазначено у роботі [1], модель безперервного виконання етапів інноваційного циклу дає можливість установити низку концептуальних поглядів на організацію інноваційного процесу як на мікро-, так і на макрорівні. У цьому зв'язку А.І. Кабанов [2, с. 41-42] відзначає, як важливий аспект інноваційного розвитку, етапи складання бізнес-плану, організації робіт, визначення структури управління та посадових функцій.

Досягнення кінцевого результату від отримання споживчих властивостей продукції на різних етапах інноваційного процесу забезпечує інноваційний менеджмент [3]. Він дозволяє поєднувати воедино усі стадії життєвого циклу продукції: дослідження, розробку конструкції, підготовку й організацію виробництва, експлуатацію; координацію розробників, виробників і споживачів нової продукції. Оскільки діяльність розробника та замовника нововведення пов'язана зі значним ризиком, то в їх створенні на серйозну увагу заслуговує принцип мінімізації інноваційного ризику, запропонований Швецом В.Я. [4]. Принцип базується на диверсифікації напрямів впровадження нововведень та експериментальної перевірки впроваджуваних продуктів. З метою точнішої оцінки витрат на здійснення науково-технічних розробок слід застосовувати функціонально-вартісний аналіз [3].

На основі наукового узагальнення результатів досліджень та досвіду інноваційної діяльності окремих промислових підприємств варто обумовити напрями та зміст їх інноваційної діяльності [5]. Вони можуть бути використані в інноваційних проектах для поліпшення показників виробництва та збуту продукції інших підприємств, зокрема, автозаводу. При складанні проектів слід ураховувати спроможність, можливість та готовність підприємства до інноваційного розвитку. Методичні положення такого підходу запропонував Н.О. Воронко в роботі [6]. Названі показники дозволяють оцінити відповідність інноваційного потенціалу підприємства обраному напрямку створення конкурентних переваг автомобільної продукції. При розробленні та реалізації інноваційних проектів, пов'язаних із забезпеченням конкурентоспроможності автомобілів, особливої важливості набуває визначення оптимального складу та структури наявного та мобілізаційного потенціалу конкурентоспроможності підприємства, що виробляє продукцію, тобто встановлення такого обсягу пасивної частини основних засобів, при якій забезпечувалася б найбільш ефективна робота їх активної частини [7]. Основні виробничі засоби промислових підприємств, що сформовані у попередні роки, не можуть бути базою їх подальшого економічного розвитку [8]. При відтворенні засобів слід управляти фінансами підприємств таким чином, щоб кошти на забезпечення нововведень матеріальними і трудовими ресурсами були передбачені окремою статтею [9].

Вплив фінансового стану підприємства на рівень використання основних засобів зумовлений його тісним зв'язком з оборотними й інвестиційними ресурсами [10]. Саме їх достатність забезпечує використання засобів у виробничому процесі, якісне обслуговування і своєчасне оновлення. Тут велике значення має оцінка здатності підприємства акумулювати власні грошові ресурси для їх подальшого інвестування в інноваційні проекти.

В проаналізованих та інших наукових працях насамперед приділена увага вивченню та оцінці сучасного автомобільного ринку України, визначенню загальних підходів до формування конкурентних переваг продукції, маркетинговим стратегіям, інноваційній діяльності, економічній безпеці підприємств тощо. Проте, обмежена увага надана питанням управління конкурентоспроможністю в аспекті проектного менеджменту, спрямованого на своєчасне виконання автовиробниками поставлених завдань.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтування подальшого розвитку концептуальних засад та практичних підходів до забезпечення конкурентоспроможності кар'єрних автомобілів для перевезення гірських порід на засадах реалізації інноваційного проекту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вирішення поставленого завдання передбачає структурування управління конкурентоспроможністю продукції, що представляє собою процес координації дій зацікавлених осіб для забезпечення їх інтересів шляхом пошуку та реалізації узгоджених проектів та програм щодо продукції. Управління конкурентоспроможністю складається з сукупності етапів, які виконуються послідовно та/або зі зміщенням у часі при виконанні певних умов тощо. Оскільки конкурентоспроможність утворюється на певний час, коли продукція (в т.ч. супутній сервіс) відповідає очікуванням споживачів, важливим є критерій своєчасного виконання передбачених проектів та програм для формування певної ознаки конкурентоспроможності. Неврахування фактору часу утворюватиме ризик нерентабельності проекту. Іншим критерієм вибору щодо проекту посилення конкурентних переваг є витрати, пов'язані з проектом. Загальна сума витрат розподіляється серед окремих завдань. Тобто, загальне управління конкурентоспроможністю слід розглядати як процес, що складається з відокремлених та пов'язаних проектів, які характеризуються: метою; обсягом коштів; термінами виконання.

Як зазначають науковці, що систематизували тлумачення витрат на підготовку та освоєння

нової продукції (або техніки), в теоретично-практичній площині існує велика кількість майже тотожних визначень цих витрат на освоєння: «нових видів продукції», «нових виробів», «нової продукції», «нових технологій і технологічних процесів», «нових видів цивільної продукції», «нової техніки», «витрати на підготовку та освоєння виробництва» тощо [11].

В більшості випадків структура цих витрат майже тотожна, за винятком підприємств, що планують диверсифікувати бізнес. Переважна більшість фахівців погоджується, що поняття та склад витрат на підготовку та освоєння виробництва нової продукції варто визначати відповідно до етапів самого процесу. Це дозволяє розглядати окремі роботи в межах окремих проектів, які представляють собою зазвичай велику кількість взаємозалежних робіт з обумовленою датою початку, відомими цілями та датою завершення

Взаємозалежні проекти поєднують в програми, що відбиває програмно-цільовий метод управління. Цей метод відповідає завданню щодо забезпечення конкурентоспроможністю автовиробника. Для потреб управління окремою інновацією застосовують методичні засади проектного менеджменту, що містить алгоритми ефективної координації робіт, управління часом, вартістю, якістю, комунікацією, людськими ресурсами, закупівлями та ризиком [3]. Головною відмінністю проектного управління від процесного є орієнтація на кінцевий результат в умовах ресурсних обмежень, які характеризують потенціал конкурентоспроможності підприємства. В цьому аспекті, на нашу думку, доцільно розрізняти наявний та мобілізаційний потенціал конкурентоспроможності підприємства. В першому випадку йдеться про можливість використання вже сформованих активів підприємства, які будуть завантажені завданнями в межах проекту за окремою продукцією. Мобілізаційний потенціал конкурентоспроможності підприємства віддзеркалює характеристики та умови щодо залучення на договірних або інших засадах ресурсів (матеріально-технічних, трудових, фінансових, інтелектуальних), що належать потенційним бізнес-партнерам, зацікавленим в спільному здійсненні проекту.

В аспекті проектного підходу до управління розвитком підприємства О.В. Потьомкіна наголошує, що передбачені зміни обов'язково мають супроводжуватись відповідними проектами в сфері підготовки персоналу, які виконуватимуть підготовчі та оперативні роботи [8]. Для реалізації проектного підходу в управлінні широко застосовується сітьове моделювання [12] та бізнес-планування. Зокрема в роботі О.Г. Тімінського [9] йдеться про розвиток принципів побудови календарно-сітьової моделі проекту з елементами проактивності, що спрямовані на попередження негативних сценаріїв розвитку проекту. Його доробки стосуються наступного: визначення заходів, спрямованих на упередження ризиків при наявності відповідної симптоматики; включення в модель процесу закупівель; визначення доцільної кількості віх; обмеження періоду детального планування; додаткове планування процедури узгоджень та інші.

Основна ідея проактивності полягає в скорочення часу на виконання проекту. В зв'язку з цим перелік етапів проекту може бути суттєво розширений. Природно, що різні підприємства мають індивідуальний потенціал щодо проведення науково-технічної підготовки виробництва. Тому за умов необхідних ринкових потреб в оновленнях на підприємстві має здійснюватись оцінка та моніторинг відповідного потенціалу. Для цього С. Алексєєва [13, с. 88-93] відокремлює етапи інформаційного забезпечення, оцінки стану та потреб в дослідницьких ресурсах, розрахунку часткових та інтегрального показників. В контексті завдання, що з'ясовують автори, зазначимо, що така діяльність також може бути розглянута як елемент виконання проекту.

Отже, погляди на склад проекту оновлення продукції відносно усталені, а зміни стосуються урахування певних особливостей часу та умов здійснення процесів (можливостей збору інформації, регламентації робіт, забезпечення ресурсами, їх обліку та відшкодування тощо). Однак не достатньо науковцями приділено уваги тому, які альтернативні варіанти дій має підприємство на кожному з етапів проекту.

В сфері забезпечення конкурентоспроможності продукції проект має загальний термін виконання, в тому числі, строки його обґрунтування й планування. Проект розподіляється на окремі завдання (*i*). Склад процесу управління конкурентоспроможністю розглянемо на прикладі проекту оновлення двигуна автомобіля в напрямі підвищення їх потужності, зниження рівня витрат палива, зменшення забруднення атмосфери. Пошук технічних рішень з оновлення двигуна та впровадження новацій у виробництво може бути здійснений трьома способами (рис. 1): 1. Самостійно підприємством за рахунок власних/залучених ресурсів; 2. В коаліції бізнес-партнерів, які зацікавлені в окремих результатах та розподілі робіт за проектом; 3. На засадах аутсорсингу.

Вибір першого способу пов'язаний з наявним потенціалом підприємства виконувати передбачені роботи за рахунок власних трудових ресурсів (наявної кількості та кваліфікації), основних засобів та фінансування нових проектів. Самостійність виконання робіт також забезпечує зберігання інформації, яка є інтелектуальною власністю та забезпечує конкурентні переваги. Підприємство, завдяки реалізації проекту, еволюціонує та перетворюється на більш гнучке, здатне адаптуватись до нових умов зовнішнього середовища. Якщо підприємство має великий досвід самостійних дослідницьких робіт та впровадження новацій, то ймовірність вибору першого способу реалізації проекту вища.

Проте, важливими чинниками вибору є також співвідношення витрат, якості та часу отримання результату. Ризики першого способу виявляються при переоцінці власних сильних сторін персоналу та за умов відсутності привабливих умов виконання робіт (період проекту; завантаженість поточними справами; пріоритет фінансування інших завдань тощо). Отже, існування на підприємстві всіх необхідних умов ефективного ведення планових робіт за проектом є умовою пріоритету самостійного пошуку та впровадженню новацій.



Рис. 1. Суб'єкти та способи впровадження проекту формування ознак конкурентоспроможної продукції

Джерело: авторська розробка

При акумулювання зазначених вище ризиків виникає об'єктивна необхідність залучення потенціалу інших підприємств, зокрема, конкурентів для формування передумов стимулювання споживчого попиту. В такому випадку утворюється тимчасова коаліція, учасники якої узгоджують власні інтереси та координують діяльність для досягнення спільної мети.

До переваг другого способу виконання проекту традиційно відносять обмін досвідом, скорочення термінів виконання проекту, зменшення витрат на здійснення робіт, тобто, такі аспекти рішення, що сприяють виникненню синергетичних ефектів. Формальне створення коаліцій передбачає укладання низки угод стосовно майбутньої діяльності. Зміст таких документів визначається багатьма фахівцями як основа сталості стратегічного альянсу. Поширеними чинниками ризику входження підприємства до коаліцій є втрата контролю за процесами та результатами внаслідок недостатньої уваги при обґрунтуванні стратегічних угод цілям та принципам прийняття рішень партнерів. Певні види робіт можуть бути надані підрядним організаціям на договірних підставах, що дозволяє не відволікатись від виконання інших актуальних завдань, але потребує значного фінансування та впевненості в обраних партнерах стосовно виконання замовлень. Управлінський вплив на виконавця робіт суттєво обмежений після визначення змісту договору-підряду. В цьому способі реалізації проекту переважають ризики невірної оцінки потенціалу підрядника та виконання робіт з відхиленнями, що є критичними для здобуття конкурентоспроможності нового продукту.

Проект починається з факту визначення та сприйняття необхідності внесення змін, наприклад, в конструкцію двигуна автомобіля для забезпечення споживчих очікувань, тобто рішення керівництва підприємства. До групи основних етапів відносять: фундаментальні та прикладні дослідження; оновлення інструментальної бази для виготовлення продукту; виготовлення та іспити дослідного зразка; оцінка результатів іспитів дослідного зразка та корегування ТЕО; оновлення виробничих потужностей та виконання виробничих програм, інші. Структура проектів за етапами може вирізнятися внаслідок ступеня деталізації виконуваних робіт, їх змісту та особливостей виконання робіт. Тобто, типова структура перетворюється в індивідуальну в залежності від ситуативних чинників та суб'єктивного бачення керівників проекту порядку виконання окремих робіт. Кінцевим етапом проекту, в межах поставленого авторами завдання, будемо вважати освоєння виробництва в планових обсягах (відокремлюємо комерційну фазу – реалізацію продукту). Розглянемо ці етапи та можливі варіанти способів їх впровадження більш ґрунтовно (рис. 2).

Пошук принципово нових технологічних рішень для автомобільного двигуна (проривів) потребує ґрунтовних фундаментальних досліджень стосовно властивостей існуючих та новітніх матеріалів, взаємодії хімічних компонентів тощо. Такі роботи не розповсюджені на вітчизняних підприємствах та в більшості виконуються на замовлення. Як варіант виконання таких досліджень є коаліційна угода стосовно об'єднання наукових та/або фінансових ресурсів, наприклад, утворення консорціуму. Наявність багатьох науково-виробничих та дослідницьких організацій може стати причиною рішення щодо розміщення відповідного замовлення, але отримані результати фундаментальних досліджень характеризуються низьким відсотком їх ймовірного практичного застосування.

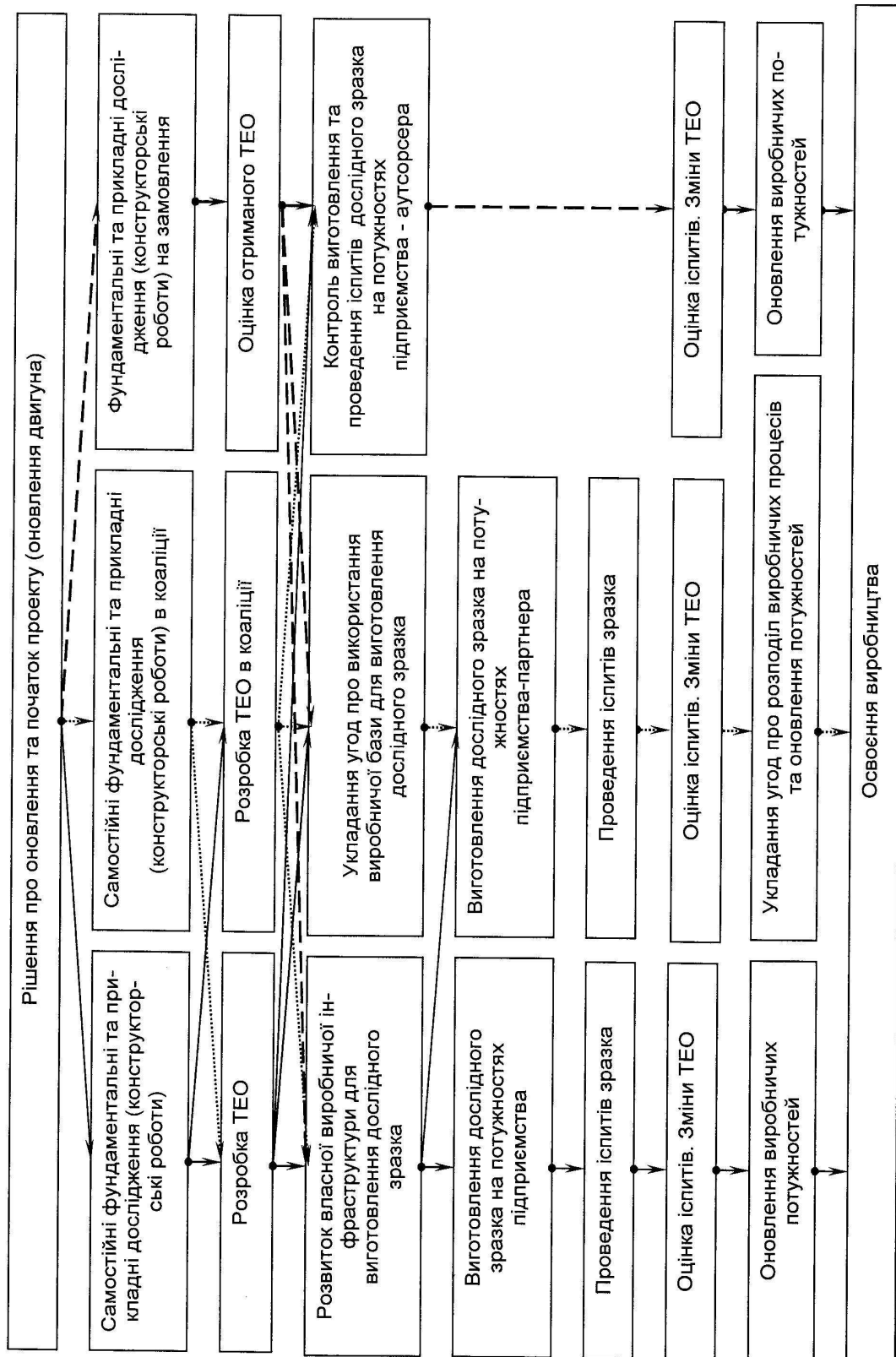


Рис. 2. Етапи інноваційного проекту (за варіативними виконавцями)

Джерело: авторська розробка

Таким чином, високий ризик фундаментальних досліджень як самостійно, так й шляхом взаємодії з партнерами або аутсорсерами підвищує доцільність придбання ліцензій на виготовлення дещо морально застарілих двигунів, але таких, що відповідають очікуванням цільової групи споживачів.

Більшість підприємств з розвинутою конструкторською функцією надає перевагу модифікації вже існуючих двигунів, що спрямовує пошук в сторону відповідних новацій. Для цього здійснюються прикладні дослідження, які цілком можуть відповідати профілю та кваліфікації персоналу конструкторського та технічного відділів підприємства.

Спільне або підрядне проведення прикладних досліджень у порівнянні з фундаментальними буде відбуватись під більшим контролем з боку підприємства-замовника, оскільки відбуватиметься логічне нарощування потенціалу в межах акумульованого досвіду. Високий експертний досвід підприємства-замовника оцінюється як засіб впровадження проектів з найменшим ризиком, а також захисту власних інтересів при розподілі авторських прав на спільний результат.

Слід звернути увагу, що набуття досвіду в самостійних або спільних проектах повністю відповідає концепції S-кривої «біографії» технологій, де фази процесу досліджень та розробок характеризуються різним періодом дії та відповідним змінюванням стадії життєвого циклу технології (рис. 3 за роб. [7]).

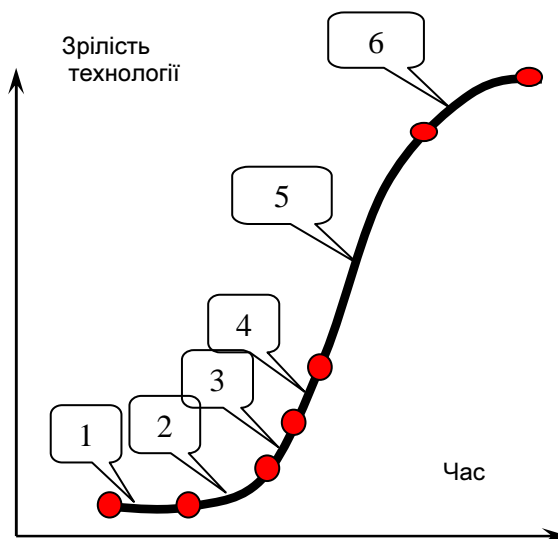


Рис. 3. Концептуальна S- крива життєвого циклу технологій:

- 1- запозичення: початкові знання від університетів;
- 2- інтерналізація: запрошення наукових співробітників, інвестиції в дослідження;
- 3- інституалізація: власні дослідницькі лабораторії;
- 4- спеціалізація: незалежність, автономність дослідницьких центрів від зовнішніх джерел інформації, фахівців;
- 5- рутинізація: завершення розробок, поліпшення;
- 6- відновлення: прорив; повторення циклу; аутсорсинг

Джерело: авторська розробка за [7].

Це стосується таких альтернатив: отримувати знання від університетів; запрошувати науковців до співробітництва; виконувати власні дослідження; формувати замкнену систему нових знань на підприємстві; повторювати цикл для здійснення прориву або концентрувати увагу на аутсорсингу. Тобто, йдеться про поступове формування власного науково-дослідницького потенціалу підприємства та комерціалізацію розроблених новацій на постійній основі життєвого циклу. Вартість та час здійснення робіт на окремому етапі буде визначатись початковими характеристиками підприємства та рівнем сприйняття нових знань, нових організаційних форм взаємодії з партнерами (аутсорсерами).

Наступний етап проекту формування ознак конкурентоспроможної продукції передбачає виготовлення або купівлю основних засобів, необхідних для виробництва дослідного зразка. Таке оновлення основних засобів також може відбуватись на території підприємства або роботи можуть бути передані партнерам з відповідними виробничими потужностями. Переваги та ризики кожного з способів впровадження етапу обумовлені змістом та обсягом витрат, часом виготовлення дослідного зразка та проведення іспитів. Останні етапи – внесення змін в техніко-економічне обґрунтування, оновлення виробничих потужностей у відповідності до виробничої програми та освоєння виробництва – мають характеристики, подібні до описаних вище етапів проекту формування ознак

конкурентоспроможної продукції.

Таким чином, підприємство має декілька альтернатив власних дій в межах проекту, а їх розмаїття та оптимальний вибір свідчатиме про ефективність системи управління, орієнтованої на підвищення конкурентоспроможності. Загальна тривалість виконання проекту складається з суми передбачених етапів:

$$T_{\Pi} = \sum_i^n t_i, \quad (1)$$

де T_{Π} – загальний час на виконання проекту;
 Π – проект формування ознак конкурентоспроможної продукції;
 i – окремий етап проекту, $i=1... n$;
 n – кількість етапів;
 t_i – час на виконання окремого етапу проекту.

Розподіл часу між етапами передбачає ймовірну зміну відповідної структури (за ресурсом – час) завдяки зміщенню термінів початку та завершення етапів, а також суміщення робіт за часом їх виконання. Це може забезпечити планове скорочення $t_{i,пл}$ i – го етапу та загального часу виконання проекту, тому вираз (1) буде змінений на наступний:

$$T_{\Pi_{пл}} \leq \sum_i^n t_{i,пл} \quad (2)$$

Для потреб оцінки ефективності управління часом розглядатиметься абсолютне відхилення між плановим та фактичним часом здійснення проекту, що виходить з нерівності:

$$T_{\Pi_{ф}} < \sum_i^n t_{i,пл} \quad (3)$$

Аналогічно виразу (1) характеризується проект за ресурсом – вартість робіт за витратами на їх виконання. Загальна вартість проекту дорівнюватиме:

$$V_{\Pi} = \sum_i^n v_i, \quad (4)$$

де V_{Π} – загальні витрати на виконання проекту; v_i – витрати на виконання окремого i – го етапу проекту.

Відповідно до виразу (2) заплановане скорочення загальних витрат

$$V_{\Pi_{пл}} \leq \sum_i^n v_{i,пл}, \quad (5)$$

де $v_{i,пл}$ – скорочення витрат на виконання i – го етапу проекту.

Ефективність управління вартістю проекту оцінюється за виразом, аналогічним виразу (3):

$$V_{\Pi_{ф}} < \sum_i^n v_{i,пл} \quad (6)$$

Головним елементом вибору способу впровадження проекту є кількість та вартість етапів, а також можливість їх одночасного виконання або часткового суміщення в часі. Для контролю строків виконання проекту використовують елементи методу *PERT* (техніка оцінки та огляду програми), який застосовується у разі неможливості точно визначити тривалість всіх або деяких робіт.

Вирішення завдання пошуку оптимального часу виконання робіт за критерієм мінімуму витрат часу здійснюється методом побудови сітьової моделі проекту та скорочення часу на виконання робіт критичного шляху. Нескладні проекти з невеликою кількістю робіт та їх зв'язками можуть бути оцінені на основі додавання витрат та вибору мінімального значення в зворотному напрямку: при переході від кінцевої до попередньої події. Виходячи з цього, алгоритм обґрунтування складу інноваційного проекту за виконавцями робіт щодо забезпечення конкурентоспроможності продукції автовиробника може бути представлений в наступний спосіб (рис. 4).

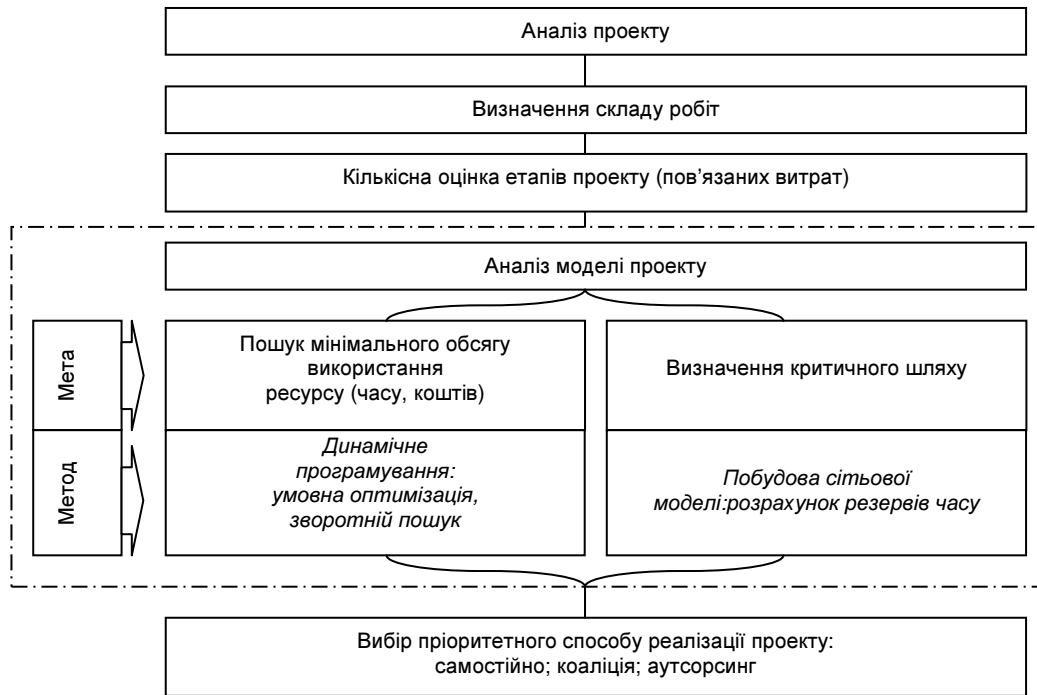


Рис. 4. Обґрунтування складу інноваційного проекту (за виконавцями робіт) щодо забезпечення конкурентоспроможності продукції автовиробника

Джерело: авторська розробка

В цьому алгоритмі слід акцентувати увагу на можливості підвищення ефективності діяльності виконавців робіт на критичному шляху, а також ймовірності ефективного виконання цих робіт, що забезпечують мінімальні витрати ресурсу.

Висновки з даного дослідження.

1. Склад проекту з підвищення конкурентоспроможності автомобілів на підставі їх інноваційного вдосконалення характеризується особливостями: виходить зі складу традиційних етапів проекту (від досліджень до впровадження результатів); залежить від наявності партнерів та можливостей налагодити з ними ефективну взаємодію; обумовлена кон'юнктурою ринку спеціалізованих послуг аутсорсерів.

2. Обмеження переходу між способами виконання окремих робіт та інноваційного проекту, у цілому, (від самостійного до аутсорсингу) на його різних етапах обумовлені такими чинниками: наявність власних ресурсів; вмотивованість виконавців щодо виконання окремих робіт; спроможність організувати виконання робіт. Ефективність діяльності суб'єктів, що виконуватимуть роботи, передбачені проектом, визначають рівень конкурентоспроможності продукції автовиробника

3. Напрямом подальших досліджень слід вважати визначення потенціалу виконавців проекту (окремих робіт) та можливостей заміни виконавців під час впровадження проекту. Ці заходи стосуються оцінок вартості, часу та ризику проекту, спрямованого на отримання конкурентних переваг. Вагомим також є завдання щодо розвитку інструментарію економічної оцінки рівня підготовки автомобіля до специфічних умов його використання окремим споживачем (ринковим сегментом).

Література

1. Амоша А.И. Системный анализ шахты как объекта инвестирования / Амоша А.И., Ильяшов М.А., Салли В.И. – Донецк: ИЭП НАН Украины, 2002. – 68 с.
2. Кабанов А.И. Механизм управления инновационными процессами на современном этапе (на примере угольной промышленности Украины) / А.И Кабанов. – Д. : ИЭП НАН Украины, 1999. – 43 с.
3. Гриньова В.М. Функціонально-вартісний аналіз в інноваційній діяльності підприємства : монографія / Гриньова В.М. – Х. : Видавничий Дім «ІНЖЕК», 2004. – 128 с.
4. Швець В.Я. Економічні ризики та методи їх вимірювання / Швець В.Я., Ефремова Н.Ф. – К. : НМУ МОН України, 2001. – 399 с.
5. Гриньов А.В. Інноваційний розвиток промислових підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління : монографія / Гриньов А.В. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2003. – 308 с.
6. Воронко Н.О. Організаційно-економічне забезпечення інноваційної діяльності в промисловості

автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / Н.О. Воронко. – НТУ «Харківський політехнічний інститут». – Харків, 2001. – 20 с.

7. Козинець В.П. Маркетинг і управління інноваціями / В.П. Козинець, Б.Б. Стелюк, В.А. Шаповал. – Дніпропетровськ: ІМА-прес, 2011. – 172 с.

8. Потьомкіна О.В. Використання методології управління проектами розвитку підприємств: теоретичний аспект / О.В. Потьомкіна // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля, 2010. – № 3(35). – С. 147–153.

9. Тімінський О.Г. Алгоритм побудови календарно-сітьової моделі проекту з елементами проактивності / О.Г. Тімінський // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля, 2008. – № 4 (28). – С. 31–36.

10. Стефік М. Прориви. Історії та стратегії радикальних новацій / М.Стефік, Б. Стефік ; пер. з англ. Д.Конарева, Л.Савицька. – К., Вид-во Олексія Капусти (підрозділ Агенції «Стандарт»), 2005. – 322 с.

11. Осідач О.О. Витрати на підготовку і освоєння виробництва нової продукції: поняття, склад та класифікація / О.О. Осідач // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка". – 2009. – № 647. – С. 450–457.

12. Арутюнян І.А. Розробка моделей для керування організаційно-технічного розвитку виробництва : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук за спец. 05.13.22 – Управління проектами та розвиток виробництва / І.А. Арутюнян. – Придніпровська державна академія будівництва та архітектури. – Дніпропетровськ, 2004. – 18 с.

13. Алексєєва С. Етапи та показники оцінювання можливостей підприємства щодо проведення науково-технічної підготовки виробництва / С. Алексєєва // Науковий вісник «Демократичне врядування». Вип. 9. – 2012. – С. 88-93.

14. Фінансовий аналіз / Білик М.Д., Павловська О.В., Питуляк Н.М., Невмержицька Н.Ю.– 2-ге вид., без змін. – К. : КНЕУ, 2007. – 592 с.

References

1. Amosha, A.I., Iliashov, M.A., Salli, V.I. (2002), *Systemnyi analiz shakhty kak obyektu investirovaniia* [The Systems analysis of the mine as an investment object], IEP NAN, Donetsk, Ukraine, 68 p.

2. Kabanov, A.I. (1999), *Mekhanizm upravleniia innovatsionnymi protsesami na sovremennom etape (na primere ugolnoy promyshlenosti Ukrainy)* [The mechanism of management of innovation processes at the present stage (for example, the coal industry of Ukraine)], IEP NAN, Donetsk, Ukraine, 43 p.

3. Hrynova, V.M. (2004), *Funktsionalno-vartisnyi analiz v innovatsiyniy diialnosti pidpriemstva* [Functional cost analysis in innovation activities of the enterprise], monograph, Vydavnychiy Dim «INZHEK», Kharkiv, Ukraine, 128 p.

4. Shvets, V.Ya., Efremova, N.F.(2001), *Ekonomichni ryzyky ta metody yikh vymiriuvannia* [Economic risks and methods of their measuring], NMU MON Ukrainy, Kyiv, Ukraine, 399 p.

5. Hrynev, A.V. (2003), *Innovatsiyniy rozvytok promyslovykh pidpriemstv: kontseptsii, metodolohiia, stratehichne uprevlennia* [Innovative development of industrial enterprises: concept, methodology, strategic management:], monograph, VD «INZHEK», Kharkiv, Ukraine, 308 p.

6. Voronko, N.O. (2001), "Organizational and economic providing of innovative activity in industry", thesis abstract for Cand. Sc. (Econ.), NTU «Kharkivskiy politekhnichnyi instytut», Kharkiv, Ukraine, 20 p.

7. Kozynets, V.P., Steliuk, B.B., Shapoval, V.A. (2011), *Marketynh i uprenlennia innovatsiamy* [Marketing and management of innovations], IMA-pres, Dnipropetrovsk, Ukraine, 172 p.

8. Potemkina, O.V. (2010), "Using the project management methodology development of enterprises: theoretical aspects", *Upravlinnia proektamy ta pozvytok vurobnystva: Zb. nayk. pr.*, no. 3(35), pp. 147-153.

9. Timinskyi, O.H. (2008), "Algorithm for constructing the the calendar - network model of the project with elements of proactivity", *Upravlinnia proektamy ta pozvytok vurobnystva: Zb. nayk. pr.*, no. 4(28), pp. 31-36.

10. Stefik, M., Stefik, B. (2005), *Proryvy. Istorii ta stratehii radykalnykh novatsii* [Breakthroughs. Stories and strategies of radical innovation], Vyd-vo Oleksiia Kapusty, Kyiv, Ukraine, 322 p.

11. Osidach, O.O. (2009), "Expenditure on training and development of produce new products: the concept, composition and classification", *Visn. Nats. Un-tu «Lviv. politekhnika»*, no. 647, pp. 450-457.

12. Aputiunian, I.A. (2004), "Development of models for managing organizational and technical development of production", thesis abstract... Cand. Sc. Engineering, 05.13.22, Prydniprovaska derzhavna akademiia budivnytstva ta arkhitektury, Dnipropetrovsk, Ukraine, 18 p.

13. Aliksieieva, S. (2012), "Stages and performance evaluation of business opportunities for the scientific and technical preparation of production", *Naukovyi visnyk «Demokratychnе vriaduvannia»*, issue 9, pp. 88-93.

14. Bilyk, M.D., Pavlovskaya, O.V., Prytuliak, N.M., Nevmerzhytska, N.Yu. (2007), *Finansovyi analiz* [Financial Analysis], KNEU, Kyiv, Ukraine, 592 p.