

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ГАЙДАЙ ГАННА ГРИГОРІВНА

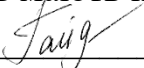
УДК 330 322:656.13:005.33

ДИСЕРТАЦІЯ

**ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ
ПІДПРИЄМСТВ В КОНКУРЕНТНОМУ
СЕРЕДОВИЩІ**

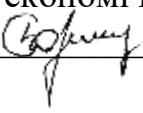
Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних
досліджень. Використання ідей, результатів
і текстів інших авторів мають посилання на
відповідне джерело  Г.Г.Гайдай

Науковий керівник –
Козак Людмила Степанівна ,
кандидат економічних наук, професор

Ідентичність всіх примірників дисертації
засвідчую

в. о. вченого секретаря
спеціалізовано вченої ради Д 26.059.04
доктор економічних наук, професор
 А.В. Базилюк

Київ 2021

АНОТАЦІЯ

Гайдай Г.Г. Формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності), Національний транспортний університет, Міністерство освіти і науки України, Київ, 2021.

Дисертаційна робота присвячена поглибленню теоретичних засад та розробці методичних і практичних рекомендацій щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі для забезпечення їх стійкого розвитку.

Досліджено економічну сутність інвестиційної стратегії підприємства, її значення в конкурентному середовищі та удосконалено понятійно-категоріальний апарат. Систематизовано основні види інвестиційних стратегій автотранспортних підприємств. Проаналізовано зарубіжний досвід реалізації державної інвестиційної політики та виділено можливості його адаптації до умов вітчизняних підприємств. Проведено аналіз сучасного стану, тенденцій розвитку автотранспортних підприємств та їх інвестиційної привабливості. Досліджено роль державного регулювання інвестиційної діяльності у активізації інвестиційних процесів на автотранспортних підприємствах. Узагальнено науково-методичні положення формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. Удосконалено класифікацію принципів формування інвестиційної стратегії підприємств. Запропоновано концептуальну модель формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств, сформовані етапи її побудови. Систематизовано цілі інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств відповідно до рівнів бізнес-середовища (макро-, мезо-, мікрорівні). Запропоновано послідовність побудови стратегії, що враховує всі компоненти організаційного процесу її розробки та специфіку діяльності підприємств автомобільного транспорту в

конкурентному середовищі.

Удосконалено науково-практичний інструментарій оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств за рахунок запропонованого інтегрального показника оцінки якості інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. Проведено апробацію запропонованих науково-методичних та практичних рекомендацій щодо формування та оцінювання інвестиційної стратегії на автотранспортних підприємствах, що дозволило зробити висновок про доцільність запропонованих рекомендацій для визначення пріоритетних напрямів інвестування, які забезпечать підвищення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретичному обґрунтуванні і удосконаленні науково-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі.

Основні результати, які характеризують новизну дослідження й особистий внесок автора, полягають у наступному:

удосконалено:

- науково-методичне забезпечення процесу формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі на основі комплексного підходу, що дозволяє узагальнити та поєднати сукупність цілей, суб'єктів, об'єктів, принципів, інструментів та методів, спрямованих на формування інвестиційної стратегії для підвищення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг;

- класифікацію принципів формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств, в якій, на відміну від існуючих, виділено три групи: базові принципи, які є загальними для всіх суб'єктів економічної системи (принципи науковості, комплексності, системності, економічної обґрунтованості, узгодженості, об'єктивності, розвитку, реалізованості); специфічні принципи, які враховують організаційно-економічні умови здійснення інвестиційної діяльності

(принципи інноваційності, синергізму, відповідності, збалансованості джерел інвестицій, відповідальності, адаптивності, екологічності, маневреності); та принципи економічної доцільності (ефективності, окупності, прибутковості, мінімізації ризику, посилення конкурентоспроможності).

- систему цілей інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств що, на відміну від існуючих підходів, враховує цілі різних рівнів: на мікрорівні – приріст прибутку від інвестованих ресурсів внаслідок забезпечення стійких конкурентних переваг; на мезорівні – реалізацію економічних інтересів всіх суб'єктів інвестиційної діяльності в бізнес-середовищі; на макрорівні – кількісний і якісний приріст капіталу, ефективне використання інвестиційних ресурсів, створення і підтримку сприятливого інвестиційного клімату, що визначає стратегічні орієнтири підприємств;

- науково-практичний підхід до оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства із застосуванням інтегрального показника оцінки якості інвестиційної стратегії, який враховує ефективність інвестиційної стратегії, рівень інвестиційних ризиків, вплив факторів бізнес-середовища, що дозволяє визначати пріоритетність напрямів інвестиційного розвитку підприємства;

набуло подальшого розвитку:

- понятійно-категоріальний апарат у частині уточнення трактування понять: «інвестиційна стратегія автотранспортного підприємства», як деталізований за напрямками і строками, обґрунтований довгостроковий адаптований план інвестування автотранспортного підприємства, що визначає цілі, напрями, форми; оптимізує структуру інвестиційних ресурсів; оцінює і реалізує інвестиційні можливості та моделює перспективну інвестиційну позицію, забезпечуючи найбільш ефективні шляхи її досягнення в конкурентному середовищі; та «якість інвестиційної стратегії» як оціночна характеристика інвестиційної стратегії, яка залежить від певних параметрів: ефективності, рівня ризику, а також впливу факторів макро-, мезо- та мікросередовища; кожен з показників якої має інтегральне походження, тобто залежність від відповідних одиничних параметрів

- концептуальна модель формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства, яка, на відміну від існуючих, об'єднує всі необхідні елементи теоретичного підґрунтя (мету, об'єкт, предмет, наукову платформу, принципи) та науково-методичного підґрунтя (підходи, методи, критерії); фактори впливу макро-, мезо- та мікрорівня, етапи, складові для визначення типу стратегії підприємства. Використання моделі надає можливість побудувати ефективну інвестиційну стратегію підприємства;

- методичний підхід щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства, який базується на запропонованій послідовності побудови стратегії, що враховує всі компоненти організаційного процесу її розробки та специфіку діяльності підприємств автомобільного транспорту в конкурентному середовищі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій, які спрямовано на формування інвестиційної стратегії та створення механізму її імплементації автотранспортними підприємствами з метою забезпечення стійкого положення на конкурентному ринку транспортних послуг та сприяння економічному розвитку в стратегічній перспективі. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування на автотранспортних підприємствах України, зокрема на: ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» (акт впровадження №016/01 від 6.09.2021 р.), ТОВ «ГОНТА ТРАНС-СЕРВІС» (акт впровадження №05/011 від 28.08.2021).

Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Національного транспортного університету при підготовці та під час викладання дисциплін «Інвестування», «Капітал підприємства», «Економіка підприємства», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків» (акт впровадження №2222/05 від 01.10.2021 р.).

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна діяльність, інвестиційна стратегія, автотранспортне підприємство, конкурентне середовище, модель формування інвестиційної стратегії.

ABSTRACT

Haidai H.H. Formation of investment strategy of motor transport enterprises in a competitive environment – Qualification scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on a specialty 08.00.04 - economics and management of enterprises (by types of economic activities), National Transport University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021.

The dissertation is devoted to deepening of theoretical bases and development of methodical and practical recommendations on formation of investment strategy of the motor transport enterprises in the competitive environment for maintenance of their steady development.

The economic essence of the investment strategy of the enterprise, its importance in the competitive environment is studied and the categorical apparatus is improved. The main types of investment strategies of motor transport enterprises are systematized and their classification is improved. The foreign experience of realization of the state investment policy is analyzed and the possibilities of its adaptation to the conditions of domestic enterprises are singled out. The analysis of the current state, development trends of motor transport enterprises and their investment attractiveness is carried out. The role of state regulation of investment activity in intensification of investment processes at motor transport enterprises is investigated. The scientific and methodological provisions of the formation of the investment strategy of motor transport enterprises in a competitive environment are generalized. The conceptual model of formation of investment strategy of motor transport enterprises is offered, the stages of its construction are formed. The goals of the investment strategy of motor transport enterprises are systematized in accordance with the levels of the business environment (macro-, meso-, micro-levels). The sequence of construction of the strategy is proposed, which takes into account all components of the organizational process of its development and the specifics of the activity of road transport enterprises in a competitive environment.

The scientific and practical tools for evaluating the investment strategy of motor transport enterprises have been improved due to the proposed integrated indicator for assessing the quality of the investment strategy of a motor transport enterprise. Probation of the offered scientific-methodical and practical recommendations on formation and estimation of investment strategy at motor transport enterprises is carried out, that allowed to draw a conclusion on expediency of the offered recommendations for definition of priority directions of investment which will provide increase of competitiveness of motor transport enterprises in the market of transport services.

The scientific novelty of the obtained results lies in the theoretical substantiation and improvement of scientific and methodological approaches and practical recommendations for the formation of the investment strategy of motor transport enterprises in a competitive environment.

The main results that characterize the novelty of the study and the personal contribution of the author are as follows:

improvement of:

- scientific and methodological support of the process of formation of investment strategy of motor transport enterprises in a competitive environment on the basis of an integrated approach that allows to generalize and combine a set of goals, subjects, objects, principles, tools and methods aimed at forming investment strategy to increase competitiveness of motor transport enterprises in the market of transport services;

- classification of principles of formation of investment strategy of motor transport enterprises in which, unlike existing, three groups are allocated: basic principles that are common to all subjects of the economic system (principles of scientificity, complexity, systematization, economic feasibility, coherence, objectivity, development, feasibility); specific principles that take into account the organizational and economic conditions of investment activities (principles of innovation, synergy, compliance, balance of investment sources, responsibility, adaptability, environmental friendliness, maneuverability); and the principles of economic feasibility (efficiency, payback, profitability, risk minimization, competitiveness).

- the system of goals of the investment strategy of motor transport enterprises, which, in contrast to existing approaches, takes into account the goals of different levels: at the micro level - an increase in return on invested resources due to sustainable competitive advantages; at the meso level - the realization of economic interests of all investment entities in the business environment; at the macro level - quantitative and qualitative capital growth, efficient use of investment resources, creation and maintenance of a favorable investment climate, which determines the strategic guidelines of enterprises;

- scientific and practical approach to evaluating the investment strategy of a trucking company using an integrated indicator of quality assessment of the investment strategy, which takes into account the effectiveness of the investment strategy, the level of investment risks, the impact of business environment, which allows to prioritize investment development;

further developed:

- conceptual and categorical apparatus in terms of clarifying the interpretation of concepts: "investment strategy of the motor transport enterprise", as detailed by directions and terms, substantiated long-term adapted investment plan of the motor transport enterprise, which defines the goals, directions, forms; optimizes the structure of investment resources; evaluates and implements investment opportunities and models a promising investment position, providing the most effective ways to achieve it in a competitive environment; as well as "quality of investment strategy" as an evaluative characteristic of the investment strategy, which depends on certain parameters: efficiency, level of risk, as well as the impact of macro-, meso- and micro-environmental factors; each of the indicators of which has an integral origin, its dependence on the corresponding unit parameters;

- conceptual model of formation of investment strategy of motor transport enterprise, which, unlike existing ones, unites all necessary elements of theoretical basis (purpose, object, subject, scientific platform, principles) and scientific-methodical basis (approaches, methods, criteria); factors of influence of macro-, meso- and micro-level, stages, components for determining the type of enterprise strategy. The use of the model provides an opportunity to build an effective investment strategy of the enterprise;

- methodical approach to the formation of investment strategy of the motor transport enterprise, which is based on the proposed sequence of strategy construction, which takes into account all components of the organizational process of its development and the specifics of motor transport enterprises in a competitive environment.

The practical significance of the results is that the main provisions of the dissertation are brought to the level of methodological developments and practical recommendations aimed at forming an investment strategy and creating a mechanism for its implementation by transport companies to ensure a stable position in the competitive market of transport services and promote economic development strategic perspective. The scientific results of the dissertation have found their practical application in the motor transport enterprises of Ukraine, in particular: PJSC "Kyiv Production Company" RAPID "(act of implementation №016 / 01 from 6.09.2021), LLC" GONTA TRANS-SERVICE "(act of implementation № 05/011 from 28.08.2021).

Theoretical and practical results of the dissertation are introduced into the educational process of the National Transport University in the preparation and teaching of disciplines "Investing", "Enterprise Capital", "Business Economics", "Substantiation of business decisions and risk assessment (act of implementation №2222 / 05 from 01.10.2021).

Key words: investments, investment activity, investment strategy, motor transport enterprise, competitive environment, model of investment strategy formation.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у виданнях іноземних держав:

1. Гайдай Г.Г. Особливості оцінювання конкурентоспроможності автотранспортних підприємств у ході формування інвестиційної стратегії. Systemy i środki transportusamochodowego. Wybrane zagadnienia. Efektywność i bezpieczeństwo. Monografia Nr. 15. Seria: Transport. Rzeszow. 2018. P.15-22.

2. Гайдай Г.Г. Оцінювання ефективності інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі. ZESZYTY

NAUKOWE WYŻSZEJ SZKOŁY TECHNICZNEJ W KATOWICACH NR 12
Zeszyty Naukowe nr 12 Rok wydania: 2020 - P. 235-244.

Статті у наукових фахових виданнях України:

3. Гайдай Г.Г. Сутність та значення інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. *Інвестиції: практика та досвід. Науково-практичний журнал. №23. К., 2010. С.25-27*

4. Гайдай Г.Г. Методичні підходи до формування та оцінки інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. *Вісник національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний збірник №21. К., 2010. С.271-274.*

5. Гайдай Г.Г. Оцінка інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств Миколаївської області. *Вісник Національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний збірник №24. К., 2011. С.211-215.*

6. Гайдай Г.Г. Мінімізація ризику при реалізації інвестиційної стратегії як фактор економічної привабливості автотранспортних підприємств. *Культура народів причерномор'я. Научный журнал. Проблемы материальной культуры. Экономические науки. №234. Симферополь. 2012. .С. 25-27.*

7. Гайдай Г.Г. Модель розробки інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал. №9. К., 2012. С.273-276.*

8. Гайдай Г.Г. Мінімізація ризику при реалізації інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. *Стратегія розвитку України (Економіка, соціологія, право): Науковий журнал. №3. К: НАУ. 2012. С. 47-50.*

9. Гайдай Г.Г. Вітчизняний та зарубіжний досвід країн в розробці інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Економічні науки. Серія «Облік і фінанси». Частина 1. Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету №9 (33). Луцьк. 2012. С.182-190.*

10. Козак Л.С., Пересада Т.М., Гайдай Г.Г. Інвестування автомобільного транспорту України за участю міжнародних фінансових установ. *Вісник Національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний*

збірник №26. К., 2012. С. 383-388. (Особистий внесок автора: визначено кардинальні заходи по залученню іноземних інвесторів).

11. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Інвестиційна політика як засіб реалізації інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал. №10*. К., 2012. С. 495-500. (Особистий внесок автора: обґрунтовані характерні риси інвестиційної політики автотранспортних підприємств та особливості реалізації інвестиційної стратегії).

12. Гайдай Г.Г. Механізм формування інвестиційної стратегії АТП в умовах ринкової економіки. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал. №13*. К., 2014. С 261-271.

13. Гайдай Г.Г. Особливості застосування статистичного імітаційного моделювання при оцінці ефективності інвестиційних проектів автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал. №14*. К., 2014. С18-27.

14. Гайдай Г.Г. Вплив іноземних інвестицій на економічний розвиток України. Вісник національного транспортного університету. *Науково-технічний збірник Серія: «Економічні науки» №3(36)*. К., 2016. С.27-32.

15. Гайдай Г.Г. Інвестиційний потенціал як основа формування комплексу стратегічних інвестиційних рішень. *Економіка та управління на транспорті. Науковий журнал. № 6*. К., 2018. С. 106-112.

16. Гайдай Г.Г. Інвестиційний портфель як важлива складова інвестиційної стратегії. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник №2*. К., 2019. С.48-55.

17. Гайдай Г.Г. Особливості оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Економіка та суспільство*. 2021. № 31. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/695>.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

18. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Основні етапи розробки інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. *LXVII наукова конференція професорсько-*

викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2011. С. 264. (Особистий внесок автора: визначено особливості основних етапів розробки інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства).

19. Гайдай Г.Г. Фінансове забезпечення інвестиційної стратегії. *Стратегічні вектори розвитку регіональної економіки в умовах протидії викликам глобалізації: матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції викладачів та студентів (м. Сімферополь, 1-2 березня 2011 року). Сімферополь: ПП «Підприємство Фенікс», 2011. С.97-99.*

20. Гайдай Г.Г. Типи і види інвестиційних стратегій АТП. *LXVIII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету. Київ, НТУ. 2012. С.309.*

21. Гайдай Г.Г. Аналіз співвідношення ринкових і державних чинників і підходів до розробки інвестиційної стратегії транспортних підприємств. *Сучасні кризові явища в економіці і проблеми облікового, контрольного і аналітичного забезпечення управління підприємством: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції: (м. Луцьк, 25 травня 2012 року). Луцьк: Луцький національний технічний університет, 2012. С.40-43.*

22. Гайдай Г.Г. Визначення засад інвестиційної діяльності в Україні. *LXIX наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2013. С. 343.*

23. Гайдай Г.Г., Стрельченко Н.М. Особливості інвестиційної стратегії транспортного підприємства. *Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні: матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Частина 1 (м. Київ, 18 – 19 січня 2013 року): Київ, Київський економічний науковий центр. 2013. С.111-113. (Особистий внесок автора: визначено особливості інвестиційної стратегії транспортного підприємства).*

24. Гайдай Г.Г. Управління ризиками при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: матеріали 15-ї міжнародної науково-практичної конференції*: (м. Київ, 15 жовтня 2013 року). Київ, Міністерство інфраструктури України, 2013. С.80-81.

25. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Методи оцінки інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств. *LXX наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2014. С. 325. (Особистий внесок автора: обґрунтовано важливість оцінки інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств при формуванні інвестиційної стратегії).

26. Гайдай Г.Г. Способи зниження комерційного ризику для інвестора в конкурентному середовищі. *LXXI наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2015. С. 369-370.

27. Гайдай Г.Г. Процес просторової оптимізації портфеля реальних інвестицій. *LXXII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2016. С. 333.

28. Гайдай Г.Г. Основні аспекти оцінки розробленої інвестиційної стратегії. *LXXIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ, НТУ, 2017. С. 358.

29. Гайдай Г.Г. Проблематика залучення інвестицій в автотранспортні підприємства для підвищення їх конкурентоспроможності. *LXXIV наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та*

співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2018. С. 378-379.

30. Гайдай Г.Г. Удосконалення управління інвестиційною діяльністю автотранспортних підприємств. LXXY наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2019. С. 397.

31. Гайдай Г.Г. Ризики при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Актуальні проблеми сучасних наук: матеріали 15-ї міжнародної науково-практичної конференції*. Випуск 5. Економічні науки (м. Перемишль 7-15 червня 2019 р). Перемишль: Наука і дослідження, 2019. С. 72-75.

32. Шкробот В. Б., Гайдай Г. Г. Інвестиційна привабливість транспортних підприємств: методика оцінки, фактори та чинники впливу. *Підприємництво в умовах кризи COVID-19 – урок на майбутнє*. Матеріали Міжнародної наукової конференції. Секція 4. Пандемія COVID-19: криза чи нові можливості розвитку (Електронне наукове видання), 19 березня 2021р. Київ: НТУ, 2021. С. 91-93. (Особистий внесок автора: визначено методику оцінки інвестиційної привабливості транспортних підприємств)

[URL:https://drive.google.com/file/d/1Rqmlvq3BL4DL2XWKAiwIOS_K_Pw0NevT/view](https://drive.google.com/file/d/1Rqmlvq3BL4DL2XWKAiwIOS_K_Pw0NevT/view)

33. Гайдай Г.Г. Процес формування фінансового забезпечення інвестиційної стратегії. LXXYII наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету. Київ, НТУ, 2021. С. 472

ЗМІСТ

ВСТУП	17
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	24
1.1. Сутність та значення інвестиційної стратегії підприємства в конкурентному середовищі	24
1.2. Види інвестиційних стратегій, їх класифікація та особливості використання автотранспортними підприємствами	38
1.3. Зарубіжний досвід реалізації державної інвестиційної політики	47
Висновки до розділу 1	56
РОЗДІЛ 2. НАУКОВО-МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ	59
2.1. Аналіз сучасного стану, тенденцій розвитку автотранспортних підприємств та їх інвестиційної привабливості	59
2.2. Науково-методичні положення формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі	93
2.3. Державне регулювання інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств	123
Висновки до розділу 2	131
РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ ТА ОЦІНЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ	134
3.1. Методичні рекомендації щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства	134
3.2. Оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства	144
3.3. Апробація науково-методичних розробок щодо формування і оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі	170

Висновки до розділу 3	185
ВИСНОВКИ.....	187
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	190
ДОДАТКИ.....	211

ВСТУП

Актуальність теми. На сучасному етапі розвитку економіки України особливо важливого значення набуває активізація інвестиційної діяльності підприємств, без якої здійснення прогресивних зрушень, підвищення конкурентоспроможності та загалом забезпечення сталого соціально-економічного розвитку держави неможливі. Ефективність діяльності підприємств в довгостроковій перспективі в сучасних умовах значною мірою визначається рівнем їх інвестиційної активності.

Ефективне функціонування транспортної системи та приєднання її до європейської і світової транспортних мереж сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дає змогу збільшити обсяги міжнародних перевезень. В сучасних умовах стратегія автотранспортних підприємств у сфері інвестиційної діяльності набуває особливої актуальності і важливості як в теоретичному, так і практичному аспектах. Насамперед, це зумовлено потребою в оновленні основних засобів автотранспортних підприємств через значну їх фізичну і моральну зношеність, необхідністю переходу до сучасних технологій та зростанням попиту на якісно нові транспортні послуги. Дослідженню теоретичних і практичних аспектів формування інвестиційної стратегії присвячені праці багатьох українських та зарубіжних вчених, серед яких Г.Александр, М.Альберт, Б.Альстренд, І.Д.Анікіна, І.О.Бланк, Н.І.Богомолова, Л.М.Борщ, К.Т.Бясов, О.М.Вовк, О.Д.Вовчак, Л.Дж.Гітман, А.П.Гречан, М.Д.Джонк, О.М.Ложачевська, П.Массе, М.Мескон, Г.Мінцберг, А.А.Пересада, М.Е.Портер, Ю.М.Правик, Р.Румельт, Н.Ф.Самсонов, Л.С.Селіверстова, А.Дж.Стрікленд, А.А.Томпсон, Ф.Хедоурі, Д.М.Черваньов, Н.А.Череп, У.Шарп, В.Г. Шинкаренко, В.П.Яновська та ін. Науковий доробок цих дослідників, безперечно, має суттєве значення, проте деякі аспекти досліджень відносно формування інвестиційних стратегій підприємств, що функціонують у конкурентному середовищі, з урахуванням галузевих особливостей їх діяльності залишаються поза увагою науковців. В той же час теоретичне обґрунтування місця, ролі та вибору інвестиційних стратегій підприємств залишаються предметом наукових дискусій.

Актуальність, практична значущість і недостатня розробленість методичних і практичних аспектів формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі обумовили вибір теми дисертації, визначили її предмет, об'єкт, мету та завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до планів науково-дослідних робіт кафедри «Економіка» Національного транспортного університету за темами: «Ринкові відносини і підприємництво» (номер державної реєстрації 0112U008411, 2011- 2015 р.) – автором досліджено основні види інвестиційних стратегій, особливості їх застосування автотранспортними підприємствами, «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0112U008411, 2016 р.) – автором досліджено основні підходи до формування інвестиційної стратегії підприємства в конкурентному середовищі; «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0117U000126, 2017-2021 рр.) — автором здійснено теоретичне обґрунтування практичних рекомендацій щодо формування інвестиційної стратегії, а саме розроблено науково-методичні положення її формування автотранспортними підприємствами в конкурентному середовищі.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розвиток теоретичних засад, розробка науково-методичного інструментарію та практичних рекомендацій щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі.

Відповідно до поставленої мети дослідження у роботі визначено та вирішено такі **завдання**:

- дослідити економічну сутність інвестиційної стратегії підприємства, її значення в конкурентному середовищі та розвинути понятійно-категоріальний апарат;
- провести аналіз сучасного стану, тенденцій розвитку автотранспортних підприємств та їх інвестиційної привабливості;

- узагальнити та систематизувати цілі інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств на різних ієрархічних рівнях;
- удосконалити науково-методичне забезпечення процесу формування інвестиційної стратегії в конкурентному середовищі;
- узагальнити принципи формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств та обґрунтувати їх класифікацію;
- розробити модель формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в умовах посилення конкурентної боротьби;
- сформувані науково-методичні засади та розробити інструментарій оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства.

Об'єктом дослідження є процес формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств.

Предметом дослідження виступають теоретичні, методичні та практичні аспекти формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу дисертаційної роботи складають загальнонаукові і спеціальні методи, використання яких зумовлено метою і завданнями дослідження. Найбільш вагомими теоретичними і прикладними розробками базуються на використанні таких методів: монографічного (при опрацюванні наукових робіт із питань формування інвестиційної стратегії підприємств); абстрактно-логічного (при узагальненні та формуванні висновків); прийомів відносних величин (при визначенні вагових коефіцієнтів впливу факторів), порівняльного та структурно-логічного аналізу (при дослідженні існуючих теоретико-методологічних підходів до оцінювання інвестиційної стратегії), статистичного методу (при розрахунку рівня ризику), експертного методу (при визначенні ймовірності настання певних подій, при оцінці факторів впливу), анкетування (для апробації запропонованих у дисертації теоретичних і методичних положень), PEST-аналізу (при розрахунку впливу факторів макросередовища на якість інвестиційної стратегії).

Інформаційною базою для проведення дослідження послуговували чинні законодавчі та нормативно-правові акти у сфері регулювання інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання, матеріали Державної служби статистики України, наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених-економістів, спеціальна економічна література, матеріали наукових конференцій, матеріали періодичних видань, ресурси мережі Інтернет, дані бухгалтерського обліку, фінансової та статистичної звітності автотранспортних підприємств. Математичні розрахунки виконувалися за допомогою комп'ютерної програми Microsoft Excel.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у теоретичному обґрунтуванні та удосконаленні науково-методичних підходів та практичних рекомендацій щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі.

Основні результати, які характеризують новизну дослідження й особистий внесок автора, полягають у наступному:

удосконалено:

- науково-методичне забезпечення процесу формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі на основі комплексного підходу, що дозволяє узагальнити та поєднати сукупність цілей, суб'єктів, об'єктів, принципів, інструментів та методів, спрямованих на формування інвестиційної стратегії для підвищення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг;

- класифікацію принципів формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств, в якій, на відміну від існуючих, виділено три групи: базові принципи, які є загальними для всіх суб'єктів економічної системи (принципи науковості, комплексності, системності, економічної обґрунтованості, узгодженості, об'єктивності, розвитку, реалізованості); специфічні принципи, які враховують організаційно-економічні умови здійснення інвестиційної діяльності (принципи інноваційності, синергізму, відповідності, збалансованості джерел інвестицій, відповідальності, адаптивності, екологічності, маневреності); та

принципи економічної доцільності (ефективності, окупності, прибутковості, мінімізації ризику, посилення конкурентоспроможності);

- систему цілей інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств що, на відміну від існуючих підходів, враховує цілі різних рівнів: на мікрорівні – приріст прибутку від інвестованих ресурсів внаслідок забезпечення стійких конкурентних переваг; на мезорівні – реалізацію економічних інтересів всіх суб'єктів інвестиційної діяльності в бізнес-середовищі; на макрорівні – кількісний і якісний приріст капіталу, ефективне використання інвестиційних ресурсів, створення і підтримку сприятливого інвестиційного клімату, що визначає стратегічні орієнтири підприємств;

- науково-практичний підхід до оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства із застосуванням інтегрального показника оцінки якості інвестиційної стратегії, який враховує ефективність інвестиційної стратегії, рівень інвестиційних ризиків, вплив факторів бізнес-середовища, що дозволяє визначати пріоритетність напрямів інвестиційного розвитку підприємства;

набуло подальшого розвитку:

- понятійно-категоріальний апарат у частині уточнення трактування понять: «інвестиційна стратегія автотранспортного підприємства», як деталізований за напрямками і строками, обґрунтований довгостроковий адаптований план інвестування автотранспортного підприємства, що визначає цілі, напрями, форми; оптимізує структуру інвестиційних ресурсів; оцінює і реалізує інвестиційні можливості та моделює перспективну інвестиційну позицію, забезпечуючи найбільш ефективні шляхи її досягнення в конкурентному середовищі; та «якість інвестиційної стратегії» як оціночна характеристика інвестиційної стратегії, яка залежить від певних параметрів: ефективності, рівня ризику, а також впливу факторів макро-, мезо- та мікросередовища; кожен з показників якої має інтегральне походження, тобто залежність від відповідних одиничних параметрів

- концептуальна модель формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства, яка на відміну від існуючих, об'єднує всі

необхідні елементи теоретичного підґрунтя (мету, об'єкт, предмет, наукову платформу, принципи) та науково-методичного підґрунтя (підходи, методи, критерії); фактори впливу макро-, мезо- та мікрорівня, етапи, складові для визначення типу стратегії підприємства. Використання моделі надає можливість побудувати ефективну інвестиційну стратегію підприємства;

- методичний підхід щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства, який базується на запропонованій послідовності побудови стратегії, що враховує всі компоненти організаційного процесу її розробки та специфіку діяльності підприємств автомобільного транспорту в конкурентному середовищі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій, які спрямовано на формування інвестиційної стратегії та створення механізму її імплементації автотранспортними підприємствами з метою забезпечення стійкого положення на конкурентному ринку транспортних послуг та сприяння економічному розвитку в стратегічній перспективі. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування на автотранспортних підприємствах України, зокрема на: ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» (акт впровадження №016/01 від 6.09.2021 р.), ТОВ «ГОНТА ТРАНС-СЕРВІС» (акт впровадження №05/011 від 28.08.2021).

Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Національного транспортного університету при підготовці та під час викладання дисциплін «Інвестування», «Капітал підприємства», «Економіка підприємства», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків (акт впровадження №2222/05 від 01.10.2021 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, в якій запропоновано авторський підхід до формування та оцінювання інвестиційної стратегії підприємства в конкурентному середовищі на ринку автотранспортних послуг. З наукових праць, опублікованих

в співавторстві, в роботі використано тільки ті ідеї і пропозиції, які є результатом особистої роботи здобувача.

Апробація результатів дисертації. Теоретичні положення, висновки та практичні розробки дисертації доповідалися і обговорювалися на науково-практичних та міжнародних конференціях: LXVII - LXXVII наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (Київ, 2011 - 2021 рр.); Всеукраїнській науково-практичній конференції викладачів та студентів (Сімферополь, 2011р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні кризові явища в економіці і проблеми облікового, контрольного і аналітичного забезпечення управління підприємством» (Луцьк, 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні» (Київ, 2013р.); 15-й Міжнародній науково-практичній конференції «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики» (Київ, 2013р.); 15-й міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні проблеми сучасних наук» (Перемишль, 2019 р.); Міжнародній науковій конференції «Пандемія COVID-19: криза чи нові можливості розвитку» (Київ, 2021 р.).

Публікації результатів дослідження. Основні результати дослідження опубліковано у 33 наукових працях, у тому числі: 17 статей (в т.ч. 15 – у наукових фахових виданнях України, 2 – у науково-практичних виданнях інших держав (Польща), з яких 15 одноосібних, а також 16 публікацій апробаційного характеру. Загальний обсяг наукових праць 8,75 друк. арк., з яких 7,56 друк. арк. належить особисто автору.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 260 сторінок друкованого тексту, з них 173 сторінки основного тексту. Дисертаційна робота містить 34 рисунки (з них 4 на окремих сторінках) і 29 таблиць (з них 1 на окремій сторінці). Список використаних джерел налічує 186 найменувань, розміщений на 21 сторінці.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Сутність та значення інвестиційної стратегії підприємства в конкурентному середовищі

Основною умовою зростання і розвитку вітчизняної економіки вважається активізація інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання, без якої неможлива реалізація довгострокових стратегічних програм на всіх рівнях управління економікою. В ринкових умовах проблема стратегічного планування інвестицій є предметом пильної уваги українських економістів.

На функціонування автотранспортного підприємства як мікроекономічної системи значний вплив мають фактори зовнішнього середовища. Тому одним з головних завдань стратегічного управління підприємством є визначення найважливіших напрямів вкладень капіталу та обґрунтування найбільш ефективних способів його використання, які передбачають стабільну віддачу у довготривалій перспективі.

Ключовою категорією інвестиційного менеджменту, яка визначає його сутність, принципи та методи, є поняття «інвестиції». Тому видається необхідним зупинитися на економічній сутності цього поняття та дослідити еволюцію його тлумачень.

Поява терміну «інвестиції» у вітчизняній науковій літературі була зумовлена ринковим реформуванням економіки країни. У період існування командно-адміністративної системи поняття «інвестиції» ототожнювалось з поняттям «капітальні вкладення». Капітальні вкладення економістами трактувались як сума одночасних витрат на неперервне та планомірне збільшення обсягу основних та оборотних засобів та покращення їх структури [22, с.56]. Дане трактування відповідає витратному підходу до визначення сутності інвестицій, якого дотримувались більшість науковців.

Нині в наукових працях інвестиції зазвичай трактуються як спосіб розміщення капіталу задля його збереження, зростання або отримання прибутку в майбутньому [70, с 44]. Вони розглядаються у єдності двох сторін динамічного процесу перетворення ресурсів (капітальних цінностей) у вкладення (витрати).

Представники світової економічної думки тлумачать сутність інвестицій по-різному, здебільшого ототожнюючи їх із благами, вкладеннями, витратами, фінансовими ресурсами, які використовуються з метою збереження або збільшення вартості, а також отримання прибутку в майбутньому. Це призводить до спрощеного розуміння інвестицій як вкладень у основний капітал або у виробничі фонди [178, с. 630]. Щоправда, є й специфічні дефініції поняття «інвестиції», які здебільшого відрізняються метою їх фінансування (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 - Трагування економічної сутності інвестицій представниками різних течій світової економічної думки

Науковці	Трагування сутності інвестицій
П.Массе [137, с. 27]	Акт обміну задоволення сьогодишньої потреби на очікуване задоволення її в майбутньому з допомогою інвестованих благ
Дж.Гітман, М.Джонк [70, с. 47]	Спосіб вкладення капіталу, який повинен забезпечити збереження або зростання вартості капіталу та (або) отримання прибутку
Дж.Ван Хорн, Дж.Вахович [25, с. 425]	Вкладення у будівлі, обладнання, споруди, землю, а також освоєння випуску нової продукції, впровадження нової системи її розподілу або реалізація нової програми досліджень і розробок, метою здійснення яких є отримання певного прибутку у майбутньому
Р.Пайк, Б.Ніл [151]	Спрямування частини фінансових або інших ресурсів підприємства на здійснення певного виду діяльності
С.Фішер, Р.Дорнбуш, Р.Шмалензі [178]	Використання частини поточного виробництва з метою збільшення основних фондів, що досягається в процесі здійснення інвестицій або капіталовкладень
В.Шарп, Г.Дж. Александер, Дж. Бейлі [183]	Відмова від визначеної кількості грошей сьогодні за можливість отримати більшу їх суму (розмір якої невідомий) в майбутньому, що пов'язано із часовим лагом та ризиком
П.Самуельсон, В.Нордхаус [156]	Вкладення грошей у додаткові запаси капіталу (споруди, будівлі, обладнання, товарно-матеріальні запаси) з метою отримання прибутку, за умови, що витрати на їх реалізацію будуть суттєво меншими від доходу. При цьому на розмір інвестицій впливають три основних фактори: дохід, витрати й очікування
К.Макконнел, С.Брю [136, с. 192]	Витрати на: будівництво нових заводів; виробництво і нагромадження засобів виробництва, збільшення матеріальних запасів; верстати і устаткування з тривалим терміном служби; поліпшення освіти, здоров'я працівників або на підвищення мобільності робочої сили

Джерело: складено автором на основі опрацювання першоджерел.

Із наведених дефініцій дещо вирізняється трактування сутності інвестицій, запропоноване К. Макконнелом і С. Брю, в якому, на відміну від інших, акцент зроблено не тільки на вкладення в реальні інвестиції (які ототожнюються із капіталовкладеннями), а й на інвестуванні у людський капітал [136].

У вітчизняній економічній літературі категорія «інвестиції», здебільшого, трактується як вкладення капіталу з метою подальшого його збільшення, проте існують й інші модифікації визначень з урахуванням окремих фундаментальних та спеціальних наук (рис. 1.1).

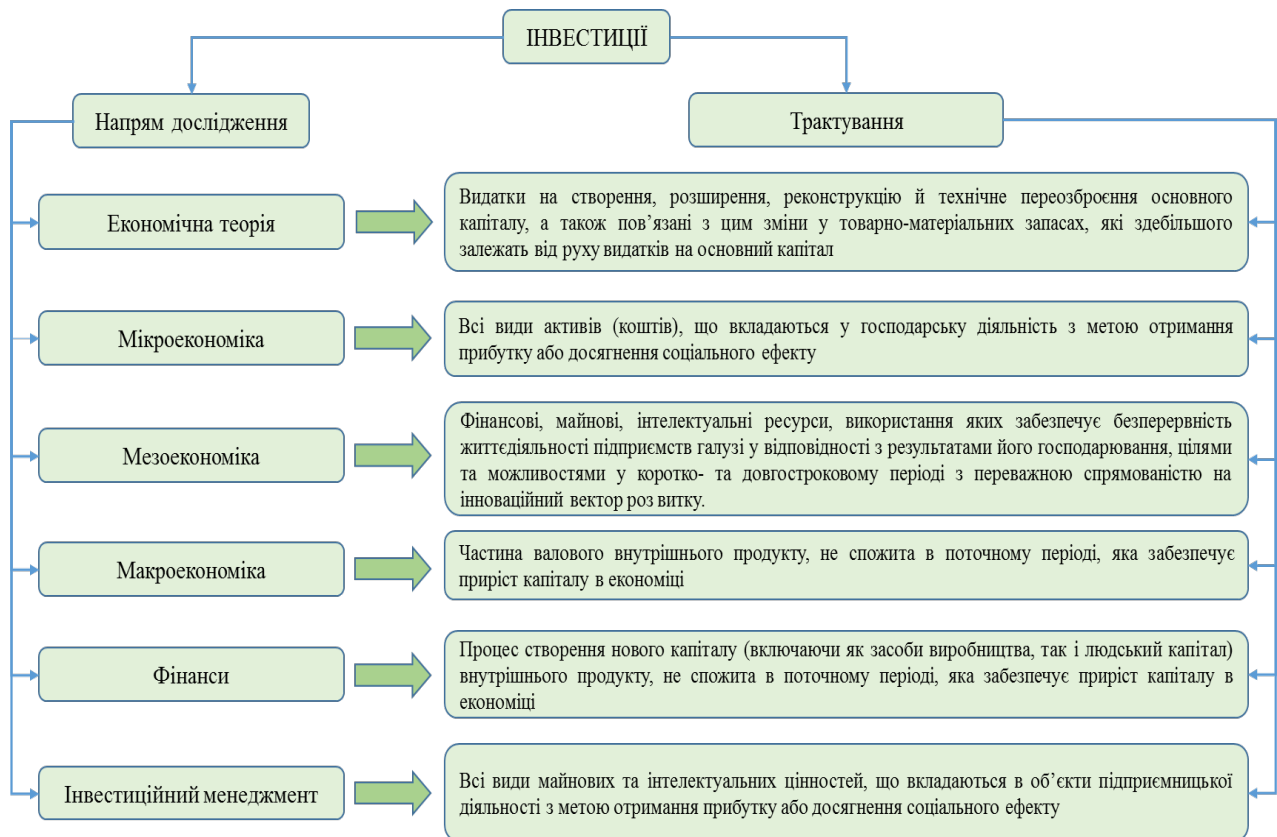


Рисунок 1.1 – Трактування сутності інвестицій в науковій системі

Джерело: узагальнено автором на основі [98, 116].

У незалежній Україні 18 вересня 1991 року Верховною Радою було прийнято Закон України «Про інвестиційну діяльність», яким визначено, що інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються у підприємницьку та інші види діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект [92]. Це визначення відповідає

міжнародному трактуванню поняття інвестиційної діяльності, як процесу вкладання ресурсів із метою отримання прибутку або соціального ефекту.

Наведене визначення відповідає науковим поглядам щодо сутності категорії «інвестиції», що наводяться у зарубіжній економічній літературі, однак і тут існує багато модифікацій даного поняття, які зумовлені специфікою та традиціями різних економічних шкіл та течій.

В умовах формування ринкової економіки в Україні найбільшого поширення набув ринковий підхід до розуміння сутності та особливостей інвестицій, в основі якого покладено такі характерні ознаки інвестиційної діяльності:

- терміновість вкладення. Інвестиції вкладаються на певний проміжок часу і протягом часу перебування коштів в об'єкт інвестування, інвестор повинен отримувати обумовлений прибуток;

- цілеспрямованість вкладення. Інвестор визначає певну галузь або сферу, куди планує вкласти власні кошти. Іншими словами, у капіталу є спрямованість руху в певне русло;

- ризикованість вкладів. Внесок буде ризиковим в будь-якому випадку, незалежно від об'єкта капіталовкладення. Існують різні інвестиції за рівнем ризику, але у всіх випадках вкладник ризикує засобами в межах свого вкладу;

- потенційна прибутковість. Головна мета інвестування – це отримання доходів. Це першочергове завдання всіх інвесторів, незалежно від виду інвестицій і наявності інших, непрямих цілей, які може передбачати інвестиційна діяльність;

- можливість отримання пасивного доходу. Інвестування передбачає визначення потенційно вигідного джерела постійного отримання коштів без безпосередньої участі самого вкладника. Ця ознака є у всіх видах інвестування, починаючи від нерухомості і закінчуючи банківськими вкладами;

- аналіз інвестицій в динаміці, що дає змогу поєднати у межах категорії «інвестиції» ресурси, вкладення і віддачу вкладених коштів;

- зарахування до складу об'єктів інвестування будь-яких вкладень, що дають економічний та соціальний ефект.

Слід зазначити, що чинником підвищення ефективності інвестицій є здійснення інновацій. Також інвестиційну стратегію слід розглядати у єдності ресурсів (капітальних цінностей) і вкладень (затрат) [82 с. 114-118].

Динамічний характер інвестицій передбачає розгляд цієї економічної категорії як процесу послідовних перетворень: «цінності – вкладення – ефект». Практичні кроки з реалізації цього ланцюжка перетворень (тобто з реалізації інвестицій) є інвестиційною діяльністю [174].

При цьому враховуються певні чинники, що впливають на інвестиційну політику підприємства:

- фінансово-економічне положення підприємства;
- стан ринку продукції(послуг), що випускається підприємством, обсяг, якість і ціна продукції (послуг);
- технічний рівень виробництва, наявність незавершеного будівництва і не встановленого устаткування;
- лізингові умови (можливість отримання устаткування по лізингу);
- наявність у підприємства як власних, так і можливості залучення позикових коштів у формі кредитів і позик, співвідношення власних і позикових засобів;
- умови фінансування інвестицій на ринку капіталу;
- пільги, що отримуються інвесторами від держави;
- комерційна і бюджетна ефективність намічених до реалізації проектів;
- умови страхування і отримання відповідних гарантій інвестицій від некомерційних ризиків [182].

Інвестиційна стратегічна діяльність підприємства підпорядкована певній інвестиційній політиці, що формується підприємством у складі його фінансової стратегії (для інституційних інвесторів – інвестиційних компаній, інвестиційних фондів – вона розробляється як самостійна інвестиційна стратегія).

Інвестиційна політика, в свою чергу, повинна мати певні принципи:

- правовий принцип (правовий захист інвестицій);
- принцип незалежності і самостійності (свобода вибору інвестиційного проекту, його розробки та здійснення);
- принцип системного підходу;
- принцип ефективності (вибір такого інвестиційного проекту, який забезпечить найбільшу результативність).

У науковій і спеціалізованій літературі недостатньою мірою представлені наукові та методичні дослідження, в яких обґрунтовується механізм формування та реалізації інвестиційної стратегії, спрямованої на модернізацію засобів виробництва (послуг), і порядок застосування відповідних джерел фінансування інвестиційної діяльності. Виходячи з вищевикладеного, можна зробити висновок про необхідність дослідження сутності, принципів, цілей та етапів розроблення інвестиційної стратегії та систематизації накопиченого вітчизняного і зарубіжного досвіду.

Широке коло питань, пов'язаних з формуванням та реалізацією інвестиційної стратегії підприємства, знайшло своє відображення у працях відомих вітчизняних і закордонних економістів: І.Ансоффа, І.О.Бланка, Г.Бірманна, А.М.Богатирьова, С. Шмідта, А.Б.Ірдисова, І.В.Ліпсица і В.В.Коссова, Б.Карлофа, У.Кінга, Д. Кліланда, П.Массе, А.Р.Стерлінга, А.А.Томпсона, А. Дж. Стрікланда, В.Д. Шапіро, Н.М.Гуляєвої, А.А.Пересади, Д.Черваньова та ін. Незважаючи на чималу кількість наукових праць із зазначеної проблематики, можна констатувати, що з одного боку, відсутні розробки, які б поєднували в собі теоретичні засади і новітні наукові дослідження щодо формування інвестиційної стратегії будь-яких економічних суб'єктів, та практичні рекомендації з її реалізації на підприємствах різних галузей і зокрема на підприємствах автотранспортної галузі. В конкурентному середовищі ці питання набувають особливої актуальності для підприємств, що функціонують у умовах обмеженості ресурсів, тому першочерговими завданнями інвестиційного менеджменту є формалізація трактувань сутності категорії «інвестиції», структурування етапів і елементів

формування інвестиційної стратегії та обґрунтування механізмів її реалізації в практичній діяльності автотранспортних підприємств.

Як зазначає Ю.М. Правик, розробка інвестиційної стратегії на сучасному етапі базується на методологічних підходах нової концепції управління – стратегічного управління. Інвестиційна стратегія є концепцією стратегічного управління. Стратегічне управління виникло на основі розвитку методології стратегічного планування, що є його сутнісною основою. На відміну від звичайного довгострокового планування стратегічне планування враховує систему можливостей і небезпек розвитку підприємства, виникнення надзвичайних ситуацій здатних змінити тенденції, що можуть скластися в майбутньому періоді [160, с 119].

Слово «стратегія» походить від грецького *strategia* (стратос–військо, аго – веду), тобто за походженням - це військовий термін. Уперше термін «стратегія» А. Чандлер-молодший у 1962 році запозичив у військових і використав в економіці для визначення одного із видів керівництва будь-яким комерційним підприємством [164]. Власне, з того часу розпочався етап стратегічного планування на підприємствах в умовах ринкової економіки.

Нині існує надзвичайно багато різних підходів до визначення сутності стратегії та стратегічного управління. Деякі автори охарактеризували ситуацію в цьому напрямі наукових досліджень як «термінологічне мінне поле».

За визначенням М. Мескона, М. Альберта, Ф. Хедоурні стратегія - це «детальний всеосяжний комплексний план, що розробляється з метою забезпечення виконання місії та досягнення цілей організацій» [140, с 24].

М. Е. Портер вказує, що стратегія - це позиція на ринку, а саме - створення унікальної, цінної позиції, що включає іншу (відмінну) групу дій. Якби була лише одна єдина ідеальна позиція, стратегія була б не потрібна. Компаніям треба було б лише виграти в гонці, щоб оволодіти нею. [159, с.35].

Якщо прийняти його підхід до стратегії для розвитку галузей, то можна сказати, що стратегія - це створення унікальної, цінної, неповторної позиції галузі в глобальному конкурентному середовищі.

Найбільш універсальним підходом до визначення стратегії, на наш погляд, є підхід відомого автора Г. Мінцберга, який характеризує стратегію з п'яти різних точок зору, — стратегія як план, як прийом, як патерн (принцип поведінки, стійка схема дій), як позиція і як перспектива, а також взаємозв'язки цих визначень [141].

В економічній літературі існує два підходи до визначення терміну «стратегія». Одні автори розглядають його як процес формування системи довгострокових цілей та вибору шляхів їх досягнення; інші - тільки як «набір правил для прийняття рішень, якими підприємство керується у своїй діяльності або як засіб для досягнення цілі». Слід погодитись із думкою І.О. Бланка, що більш логічним є перше розуміння поняття стратегії, яке включає як процес формування довгострокових цілей, так і процес розробки шляхів їх реалізації [18, с 110].

І.Ансофф під стратегією розумів один із декількох наборів правил прийняття рішень стосовно поведінки підприємства в умовах неповноти інформації про майбутній розвиток підприємства [11].

Стратегічна орієнтація діяльності полягає, перш за все, у спрямуванні всіх дій в єдине русло обраної стратегії. Таке підпорядкування робить діяльність об'єкта прозорою та дає змогу інвестору ефективно управляти інвестиційною діяльністю через контроль над тим, щоб вона постійно здійснювалась відповідно до обраної стратегії та була забезпечена ресурсами згідно з прийнятою фінансовою політикою [23, с. 41].

В сучасних умовах важливе місце в загальній стратегії будь-якого суб'єкта господарювання займає інвестиційна стратегія. Однак розроблення даної стратегії неможливе без чіткого визначення її економічного змісту. Видатні українські і російські вчені у своїх дослідженнях значну увагу приділяють визначенню сутності та значенню «інвестиційної стратегії» в діяльності підприємства. Серед таких авторів перш за все необхідно згадати роботи: І.О.Бланка [18, 19], А.А.Пересади [152], Л.М.Борщ [23], А.Г.Загороднього [86], О.В.Гладкової [71] та ін., які «інвестиційну стратегію» тлумачать як «...систему довгострокових цілей інвестиційної діяльності і вибір найбільш ефективних шляхів їх досягнення».

Автор вважає, що таке визначення не є досить повним, оскільки воно не враховує основні складові інвестиційної діяльності, тому доречним розглядати «інвестиційну стратегію» не стільки як систему цілей, а як комплексний план дій, який залежить від інвестиційних цілей і визначає послідовність етапів їх реалізації, та ґрунтується на дотриманні відповідних правил, принципів, підпорядкованих загальній стратегії розвитку підприємства в цілому.

Розроблення інвестиційної стратегії підприємства ґрунтується на сучасній концепції «стратегічного менеджменту», та активно впроваджується з початку 70-х років в корпораціях США і більшості країн Західної Європи.

Актуальність розроблення інвестиційної стратегії, як вірно зазначає, Ю.М. Правик, визначається низкою умов, найважливішими з яких є: інтенсивність змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища, висока динаміка основних макроекономічних показників, пов'язаних з інвестиційною активністю підприємств, швидкі темпи технологічного прогресу, часті коливання кон'юнктури інвестиційного ринку, непостійність державної інвестиційної політики і форм регулювання інвестиційної діяльності. Вони не дозволяють ефективно управляти інвестиціями підприємства на основі лише раніше накопиченого досвіду і традиційних методів інвестиційного менеджменту [160]. Також важливим фактором, що впливає на методичні підходи до формування інвестиційних стратегій є кардинальна зміна цілей операційної діяльності підприємства, пов'язана з новими комерційними можливостями, що відкриваються (освоєння нових ринків надання послуг).

А.А.Пересада визначає поняття «інвестиційна стратегія» як формування системи довгострокових цілей інвестиційної діяльності та вибір найефективніших шляхів їх досягнення. Інвестиційна стратегія визначає можливості поліпшення результатів господарювання суб'єкта за допомогою інвестицій, тобто окреслює напрями інвестування з метою одержання прибутку і збільшення власних активів [152].

Н.А.Хрущ розглядає інвестиційну стратегію як еластичну, узагальнену модель перспективного розвитку суб'єкта господарювання, яка містить у собі

визначені довгострокові стратегічні цілі, технології, ресурси і систему управління, що забезпечує її конкурентну дієздатність і адаптацію до реальної економічної ситуації.

Інвестиційна стратегія як складова частина всієї системи стратегічного менеджменту підприємства являє собою динамічну сукупність п'яти взаємопов'язаних управлінських процесів:

- 1) аналіз середовища в якому функціонує підприємство;
- 2) визначення місії і цілей функціонування підприємства;
- 3) вибір стратегій поведінки і дій підприємства;
- 4) впровадження прийнятої стратегії на підприємстві;
- 5) оцінка і контроль впровадження стратегії підприємством[181].

Враховуючи тісну залежність інвестиційної діяльності підприємства від фінансової, що виражається у необхідності пошуку та залучення фінансових ресурсів для здійснення першої, ці напрями стратегічного управління зазвичай розглядаються в єдиному комплексі або паралельно. Так, існуючі підходи до цього питання можна умовно розділити на три групи.

До першої відносяться ті, що засновані на виокремленні фінансової й інвестиційної стратегій як окремих видів, при цьому фінансова стратегія співвідноситься з управлінням фінансовою діяльністю підприємства, а інвестиційна – з управлінням інвестиційною діяльністю.

Так, В.П.Прохоренко під фінансово-економічною стратегією розуміє довгострокову якісно визначену економічну діяльність підприємств з орієнтацією на фінансові можливості, дотримуючись якої організація вирішує задачу поведінки як у внутрішньому, так і в зовнішньому середовищі, і реалізація якої знаходить відображення в економічних і власне фінансових показниках[162].

Н.В. Кисельова фінансовою стратегією називає генеральний план дій щодо забезпечення підприємства грошовими коштами [109].

На думку І.О. Бланка, під інвестиційною та фінансовою стратегіями слід розуміти формування системи довгострокових цілей інвестиційної та фінансової діяльності відповідно та вибір найбільш ефективних шляхів їх досягнення [18].

Друга група поєднує підходи, згідно з якими автори виокремлюють або інвестиційну, або фінансову стратегії підприємства, ототожнюючи їх. Тобто в рамки питань, що розглядаються як фінансовою, так і інвестиційною стратегією, авторами включається і вибір джерел формування фінансових ресурсів, і визначення напрямків їх використання, тобто охоплюється в рівній мірі як фінансова, так і інвестиційна діяльність підприємства, внаслідок чого має місце певна невідповідність між найменуванням і сутністю стратегії.

Наприклад, І.Т.Балабанов зазначає, що стратегічний фінансовий менеджмент – це управління інвестиціями, що передбачає перш за все, фінансову оцінку проектів вкладення капіталу, відбір критеріїв ухвалення інвестиційних рішень, вибір найбільш оптимального варіанту вкладення капіталу та визначення джерел фінансування [14].

Н.Ф.Самсонов, Н.П.Бараннікова, О.О.Володін та інші вважають, що фінансова стратегія підприємства має давати відповіді на запитання, скільки коштів необхідно для перспективного розвитку підприємства, і за рахунок яких джерел може бути задоволена ця потреба; та бути спрямованою на досягнення трьох цілей: забезпечення підприємства необхідними грошовими коштами і на цій основі підтримання його стабільності та ліквідності, забезпечення рентабельності й отримання максимального прибутку, задоволення матеріальних і соціальних потреб його працівників [165].

На думку Н.П.Теслюк, фінансова стратегія підприємства складається із стратегії управління активами, стратегії управління капіталом, інвестиційної стратегії, стратегії управління грошовими потоками, стратегії управління фінансовими ризиками, стратегії антикризового управління, стратегії узгодження фінансових цілей і якості управління фінансовою діяльністю [176].

Третя група авторів, і, до речі, найменш чисельна, розглядає інвестиційну та фінансову стратегії в комплексі. Так, наприклад, на думку Г.Б. Клейнера, під інвестиційно-фінансовою стратегією слід розуміти сукупність стратегічних рішень, що охоплюють вибір, пріоритети і ступінь використання можливих джерел залучення та витрачання фінансових ресурсів [112].

Даючи оцінку цим підходам, зауважимо, що, хоча на практиці інвестиційна діяльність майже завжди пов'язана з фінансовою, проте фінансова діяльність може здійснюватися і незалежно від інвестиційної – наприклад, вона може стосуватися питань фінансування заходів, що належать до інших функціональних стратегій, операційної і навіть некомерційної діяльності, або мати за мету покращення показників фінансової привабливості підприємства й, відповідно, більш ефективну інвестиційну стратегію. Тому, вважаємо, більш логічним розглядати інвестиційну стратегію як окрему категорію функціонального рівня стратегічного управління, проте формування її має безумовно відбуватися з урахуванням можливостей фінансового забезпечення дій і заходів, що плануються в її межах.

Реалізація інвестиційної діяльності підприємства має довгострокові цілі, а тому вимагає розроблення інвестиційної стратегії, яка стане ядром управління її інвестиційними ресурсами. Інвестиційна діяльність автотранспортного підприємства являє собою цілеспрямовано здійснюваний процес пошуку необхідних інвестиційних ресурсів, вибору ефективних об'єктів інвестування, формування збалансованої за обраними параметрами інвестиційної програми (інвестиційного портфеля) і забезпечення її реалізації.

Автотранспортні підприємства інвестують грошові кошти головним чином в реальні активи (основні засоби, товарно-матеріальні запаси та ін.), які необхідні для розвитку виробництва.

Головною метою інвестиційної діяльності підприємства є забезпечення реалізації найбільш ефективних форм вкладення капіталу, спрямованих на розширення економічного потенціалу підприємства. Слід зазначити, що найбільш болючим наслідком економічної кризи в Україні з 2014 року стало скорочення інвестиційної активності суб'єктів господарювання.

Прийняття рішень щодо інвестиційної стратегії спирається на вибір альтернативних варіантів розвитку, яке відбувається в умовах конкуренції. Аналіз і особливо прогнозування конкурентного середовища – достатньо трудомістка складова розробки стратегії.

Іншими словами, підприємство веде свою діяльність та розробляє певні кроки для втілення стратегії інвестиційної діяльності в умовах конкурентного середовища. Це передбачає участь підприємства у конкурентній боротьбі.

Конкурентне середовище підприємства – це діяльність суб'єктів конкурентної боротьби (конкурентів) для досягнення власних інтересів, що призводить до формування певних умов, в яких підприємство змушене вести свою діяльність.

Поняття «конкуренція» походить від латинського слова «concurrentia» і перекладається як суперництво або змагання. Конкуренція є ключовою складовою ринкових відносин, без якої ринкова економіка не може існувати і розвиватися. Перші серйозні теоретичні дослідження ролі та значення конкуренції як рушійної сили розвитку економіки були започатковані в середині XVIII ст. представниками класичної політекономії. Зокрема, А. Сміт дослідив [169], а пізніше Д. Рікардо [111] побудував модель досконалої конкуренції, в свою чергу пізніше К. Маркс доповнив і розвинув її з позиції закону вартості.

У кожній галузі формується власне конкурентне середовище. Відповідно, підприємство повинно правильно оцінювати діяльність своїх конкурентів, їх інтереси з урахуванням вимог галузі (або галузей), в якій воно функціонує. Це сприяє формуванню найбільш ефективних інвестиційних та конкурентних стратегій, які б забезпечували його високу конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість.

Особлива роль у підвищенні конкурентоспроможності підприємства належить інвестиційній стратегії, яка має суттєвий вплив на ефективність використання його фінансових ресурсів і є запорукою ефективності реалізації загальної стратегії економічного розвитку підприємства в цілому.

При розробленні інвестиційної стратегії підприємство розглядається як певна система, повністю відкрита для активної взаємодії з факторами зовнішнього інвестиційного середовища. Відкритість підприємства як соціально-економічної системи та його здатність до самоорганізації дозволяють забезпечувати інший рівень формування його інвестиційної стратегії.

Передумовою формування інвестиційної стратегії є загальна стратегія економічного розвитку підприємства. Відносно неї інвестиційна стратегія має підпорядкований характер і повинна узгоджуватися з нею по цілях та етапах реалізації. Інвестиційна стратегія в цьому випадку розглядається як важливий напрямок забезпечення ефективного розвитку підприємства у відповідності із обраною нею загальною економічною стратегією.

Слід зазначити, що при формуванні інвестиційної стратегії важливе значення має обґрунтування основних критеріальних оцінок вибору реальних інвестиційних проектів і фінансових інструментів інвестування [120].

Керівники автотранспортних підприємств можуть використовувати як наявні, так і нові види ресурсів для забезпечення прийнятної економічної віддачі. Цей напрям управління забезпечує процес складання кошторисів капіталовкладень (*capitalbudgeting*), який передбачає відбір нових альтернативних інвестиційних рішень. Прийняті інвестиційні рішення відповідають не лише вимогам забезпечення ефективності господарської діяльності, але і прийнятій політиці підприємства у сфері формування джерел фінансування інвестиційних проектів [77, 75].

Виходячи з цього, слід зазначити, що інвестиційна стратегія є невід'ємною складовою загальної стратегії підприємства, і знаходиться в взаємозв'язку з операційною, фінансовою та іншими стратегіями (соціального розвитку, екологічна, інноваційна тощо). Вона забезпечує механізм реалізації довгострокових загальних та інвестиційних цілей майбутнього економічного і соціального розвитку підприємства в цілому і окремих його структурних одиниць. Окрім цього, вона дає змогу реально оцінити інвестиційні можливості підприємства, забезпечити максимальне використання його внутрішнього інвестиційного потенціалу і можливість активного маневрування інвестиційними ресурсами. При цьому забезпечується можливість швидкої реалізації нових перспективних інвестиційних можливостей, що виникають у процесі динамічних змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища, тобто бути адаптивною.

Відповідно інвестиційний менеджмент спрямований на утворення нового середовища функціонування і розвитку послуг, що адаптований до змін соціально-економічної ситуації в країні в цілому і в транспортній галузі зокрема. Його можна розглядати як комплексну систему управління автотранспортним підприємством. Адаптивна система управління інвестиційним розвитком підприємств автотранспорту має бути комплексною, гнучкою, масштабною, надійною і цілісною.

Узагальнюючи вище наведені підходи, автор пропонує трактувати інвестиційну стратегію автотранспортного підприємства, як деталізований за напрямками і строками, обґрунтований довгостроковий адаптований план інвестування автотранспортного підприємства, що визначає цілі, напрями, форми; оптимізує структуру інвестиційних ресурсів; оцінює і реалізує інвестиційні можливості та моделює перспективну інвестиційну позицію, забезпечуючи найбільш ефективні шляхи її досягнення в конкурентному середовищі.

1.2. Види інвестиційних стратегій, їх класифікація та особливості використання автотранспортними підприємствами

Залежно від цілей інвестування, типу управління, характеру економічної ситуації виділяють велику кількість різних видів інвестиційних стратегій, вибір яких залежить від типу управління: пасивного чи активного.

Пасивне управління характерне для консервативних і помірно-агресивних інвесторів. Головними цілями інвестування при пасивному управлінні виступають захист вкладень від інфляції та отримання гарантованого доходу при мінімальному ризику і низьких витратах на управління.

Інвестування при активному управлінні передбачає постійний моніторинг ринку, оперативне придбання фінансових інструментів, які відповідають цілям інвестування, а також швидку зміну структури інвестиційного портфеля. Цей тип управління вимагає значних витрат, пов'язаних із інформаційно-аналітичною підготовкою рішень, придбанням або розробкою власного програмно-технічного та методичного забезпечення.

Найпоширенішою стратегією пасивного управління при інвестуванні в корпоративні акції є стратегія «купив-і-тримай». Найбільша безпека та прибутковість при використанні стратегії «купив-і-тримай» досягається за умови довготривалих термінів інвестування.

Іншим різновидом стратегії пасивного управління виступає стратегія «індексного фонду». Вона заснована на тому, що структура інвестиційного портфеля повинна відображати рух вибраного фондового індексу, що характеризує стан всього ринку цінних паперів (або його найбільш важливих сегментів)[39].

Аукціонні стратегії застосовуються під час придбання акцій у момент їх первинного продажу на чекових, грошових, заставних аукціонах, які проводяться в процесі приватизації. Різновиди цих стратегій визначаються умовами проведення аукціонів. Особливо успішно такі стратегії застосовувалися на ранніх стадіях приватизації.

Стратегія «спекулятивного конкурсанта» найчастіше використовується на інвестиційних конкурсах і закритих грошових аукціонах, які проводяться в процесі приватизації. Вона полягає у тому, що інтереси інвестора представляють кілька підприємств, які прагнуть вказати в заявках ціни, що дадуть можливість увійти до двійки переможців.

Арбітражна стратегія активно використовувалася як на початковому етапі приватизації (торгівля ваучерами), так і в сучасних умовах. Вона ґрунтується на тому, що один і той же актив може мати різну ціну на двох різних ринках, у тому числі географічно віддалених.

Стратегія «пилососа» застосовується великими інвестиційними компаніями, які за замовленням інвесторів (в основному іноземних) здійснюють масову закупку акцій у регіонах. Масштаби придбання цінних паперів, і як наслідок зростання грошових потоків та швидкість їх руху, визначаються цілями кінцевого інвестора, об'ємами фінансових ресурсів, рівнем організації процесу закупки та іншими особливостями.

За методом формування інвестиційного портфеля виділяють такі види стратегій: оптимізаційна, рейтингова, гнучкого реагування та ринкового випередження [9].

Розроблення оптимізаційних стратегій базується на побудові економіко-математичних моделей оптимізації структури інвестиційного портфеля. Вибір найкращої структури портфеля здійснюється шляхом варіювання критеріїв оптимізації та проведення багатоваріантних імітаційних розрахунків. Класичними прикладами реалізації оптимізаційних стратегій є оптимізаційні моделі Марковітца [3], Шарпа [184], Тобіна [5].

Рейтингова стратегія полягає в тому, що формування оновлення портфеля цінних паперів здійснюється на основі результату побудови рейтингової таблиці. Розрахунок рейтингу здійснюється за групами показників, що характеризують основні інвестиційні переваги учасника.

Стратегія «гнучкого реагування» полягає в тому, що професійний учасник, отримуючи ринкові сигнали, що свідчать про інтерес великих іноземних або вітчизняних інвесторів до акцій того чи іншого емітента, використовує свої можливості випередження конкурентів і завчасного початку оптової закупівлі у дрібних інвесторів.

Стратегія «ринкового випередження» передбачає, що інвестор самостійно здійснює прогноз стану ринку та використовує цю інформацію для отримання прибутку. Ця стратегія може застосовуватися як на «ведмедячій», так і на «бичачій» фазі ринку.

Однією з основних таксономічних ознак, яка використовується при класифікації видів інвестиційних стратегій є цільова та мотиваційна спрямованість інвестиційної діяльності. Класифікація інвестиційних стратегій підприємства за даним критерієм передбачає виокремлення так званих «чистих» (якщо мотив єдиний) і «змішаних» інвестиційних стратегій (якщо враховується більше одного мотиву) [20].

Серед видів «чистих» інвестиційних стратегій найбільш поширеними є:

- консервативна, для якої основним мотивом є підтримка виробничих потужностей у належному стані;

- екстенсивна, яка передбачає розширене відтворення виробничих потужностей та зростання масштабів існуючого виробництва;

- інтенсивна, мотивом якої є інтенсифікація виробництва та модернізація виробничих потужностей;

- прогресивна, використовується при засвоєнні нових виробничих потужностей, необхідних для випуску нової продукції (послуг).

Більш складними видами є «змішані» інвестиційні стратегії, які формуються на комбінуванні «чистих» стратегій залежно від кількості цілей та їх мотиваційної спрямованості [108]. Серед таких видів стратегій виділяють:

- консервативно-інтенсивна, головними цілями якої є підтримка потужностей в належному стані, інтенсифікація і модернізація виробництва;

- екстенсивно-прогресивна, спрямована на розширення виробництва та виробничих потужностей з одночасним оновленням продукції;

- екстенсивно-інтенсивна, що передбачає комбінування цілей розширення виробництва з його інтенсифікацією і модернізацією;

- консервативно-прогресивна, спрямована на підтримку потужностей в належному стані, вчасній заміні застарілого обладнання та на оновлення продукції.

Залежно від термінів повернення та приросту вкладеного капіталу можна виділити стратегії короткострокових, середньострокових і довгострокових інвестицій, а також їх комбінування.

Короткострокове інвестування передбачає можливість повернення вкладених коштів через 6-12 місяців, середньострокове – через 1-3 роки. Довгострокове – через період більше ніж 3 роки. Стратегія короткострокового інвестування може бути охарактеризована як стратегія «полювання на короткострокові коливання». Вона виходить з того, що курси акцій схильні до частих коливань, які далеко не завжди адекватні реальним змінам у справах компаній-емітентів.

При групуванні видів стратегій за такою класифікаційною ознакою як способи мінімізації ризиковості інвестування виокремлюють: стратегії диверсифікації, концентрації, хеджування.

Стратегія диверсифікації спрямована на створення нових видів продукції та надання нових видів послуг, освоєння нових ринків збуту, і передбачає не просто диверсифікацію товарних груп, але й розповсюдження підприємницької діяльності на нові та не пов'язані з основними видами діяльності підприємства сфери. Стратегія диверсифікації передбачає комплекс заходів, що посилюють підприємницьку незалежність підприємства від одного господарчого підрозділу, однієї асортиментної групи продукції, одного стратегічного покупця (клієнта) або ринкового сегменту. Така стратегія передбачає віддачу капіталу, отримання прибутку, посилення стабільності і стійкості підприємства у довготривалій перспективі, і є достатньо ризикованою та витратоємкою [37, 45].

Стратегія концентрації (спеціалізації) базується на зосередженні уваги на потребах лише одного сегмента або групи покупців, і не передбачає охоплення всього ринку. Головною метою при реалізації стратегії «концентрації» є більш повне задоволення потреб вибраного цільового сегмента, або конкретної групи споживачів. Ця стратегія може ґрунтуватись як на диференціації, так і на лідерстві у витратах, або на обох конкурентних перевагах у межах цільового сегмента.

Стратегія хеджування – це стратегія зменшення ризику можливих втрат. Підприємство може прийняти рішення хеджувати всі ризики, не хеджувати нічого або хеджувати підприємницькі ризики вибірково [179].

За ступенем ризику інвестиційні стратегії діляться на малоризикові, середньоризикові і високоризикові. Вибір стратегії залежить від таких параметрів: віку інвестора; терміну, на який розраховані інвестиції; індивідуальної схильності інвестора до ризику; суми коштів, виділених для інвестування; поточної потреби в готівці.

Залежно від стадії життєвого циклу підприємства виділяють такі види інвестиційних стратегій: обмеженого зростання; прискореного зростання;

скорочення (антикризова); стратегії інвестиційного забезпечення сталого розвитку.

Стратегію обмеженого зростання застосовують підприємства, що мають стабільний асортимент продукції та попит на неї, а виробничі технології мало залежать від впливу науково-технічного прогресу. Таку стратегію застосовують в умовах відносно невеликих коливань кон'юнктури ринку та економіки в цілому, а також при стійкій конкурентній позиції, за якої має місце ефективна організація відтворювальних процесів і помірне зростання активів, що супроводжується обмеженим приростом обсягів виробництва і реалізації товарів. При такій інвестиційній стратегії різні стратегічні прорахунки і ризики будуть мінімальними.

Стратегія прискореного зростання застосовується підприємствами, які функціонують у галузях і сферах економіки, що активно розвиваються і суттєво залежать від впливу науково-технічного прогресу, зазвичай на першій стадії свого життєвого циклу. Для реалізації цієї стратегії підприємства потребують значних інвестиційних ресурсів, що спрямовуються на придбання реальних інвестицій та приріст виробничих запасів.

Стратегія скорочення (антикризова) характерна для підприємств, які знаходяться на завершальній стадії свого життєвого циклу, або у фазі фінансової кризи. Вона призначена забезпечувати фінансову стабілізацію в процесі виходу з кризи, високу маневреність використання вивільненого капіталу в об'єктах інвестування і супроводжується скороченням обсягів виробництва і реалізації продукції. Першочерговим завданням стратегії скорочення є формування достатнього обсягу реальних інвестицій для виходу з фінансової кризи.

Реалізація стратегії інвестиційного забезпечення сталого розвитку підприємства орієнтована на збалансування обмеженого росту операційної діяльності та необхідного рівня фінансової безпеки підприємства. Формування такої стратегії ґрунтується на оптимізації портфелів реальних і фінансових інвестицій та їх збалансуванні [50, 63].

Класифікація видів інвестиційних стратегій наведена на рис.1.2.



Рисунок 1.2 - Класифікація видів інвестиційних стратегій

Джерело: сформовано автором на основі [20, 108, 37, 45, 179, 50, 63].

Узагальнюючи наведені таксономічні ознаки класифікації інвестиційних стратегій, що пропонуються різними авторами, слід зазначити, що окремі напрями та їх види залишилися поза увагою науковців. З урахуванням цього пропонуємо доповнити класифікацію такою ознакою як «обсяги та джерела фінансування інвестицій», в межах якої слід виокремлювати такі види інвестиційних стратегій: агресивного фінансування; помірного фінансування, консервативного фінансування [47].

Якщо для реалізації широкомасштабних інвестиційних проектів підприємство використовує всі власні кошти (нерозподілений прибуток, амортизаційні відрахування, додатковий випуск акцій) та додатково залучає кредити банків, така стратегія може бути охарактеризована як стратегія агресивного фінансування. При цьому потрібно враховувати, що залучення кредитних коштів виправдано лише при реалізації середньострокових та короткострокових інвестиційних проектів, що зазвичай здійснюються при реальному інвестуванні. При довгостроковому інвестуванні перевага надається джерелам, що формуються за рахунок додаткової емісії акцій, тобто коштів акціонерів. Стратегії повного самофінансування без додаткового залучення коштів акціонерів та кредитів банків пропонуємо відносити та такого типу як «помірного фінансування». Інвестиційні стратегії з «консервативним типом фінансування» здійснюються у невеликих масштабах у межах частини власних коштів, що слугують основним джерелом інвестицій для реалізації невеликих за масштабами проектів, наприклад підтримка виробничих потужностей у належному стані, заміна застарілого обладнання та інших що відносяться до «чистих» консервативних стратегій [59, 66].

В сучасних умовах соціально-економічного розвитку країни важливим аспектом формування інвестиційних стратегій суб'єктів господарювання є їх цільова спрямованість. Більшість інвестицій здійснюється з метою отримання прибутку в майбутньому шляхом інвестування у виробничий розвиток підприємства через купівлю нових виробничих потужностей з метою розширеного відтворення, підтримання їх в належному стані, засвоєння нових видів продукції

та нових ринків збуту, або через придбання фінансових інвестицій. При цьому не менш важливим завданням сталого розвитку підприємств є вкладення коштів у соціальний розвиток, зокрема придбання об'єктів соціально-побутового характеру (наприклад, житла для своїх працівників, баз відпочинку, їдальнь, дитячих таборів, тренажерних залів, транспорту для перевезення працівників до місця роботи тощо), які покращують соціальну інфраструктуру підприємства. Тому слід звернути увагу на класифікацію інвестиційних стратегій за такою ознакою як «соціально-економічне спрямування інвестицій». Зокрема, за цією ознакою доцільно виокремлювати інвестиційні стратегії, спрямовані на отримання прибутку в майбутньому, та на соціальний розвиток підприємства [64, 68].

Вибір видів інвестиційних стратегій залежить від багатьох факторів, одним з яких є галузеві особливості діяльності підприємств. Для автотранспортних підприємств вважаємо за необхідне обрати активну інвестиційну стратегію, що забезпечує зростання прибутковості до середньогалузевого рівня вкладень, яка ґрунтується на детальному аналізі та обґрунтованому виборі найбільш привабливих і вигідних інвестиційних проектів. За такої стратегії інвестор буде оцінювати альтернативні інвестиційні проекти, проводити їх техніко-економічне обґрунтування, селекціонувати їх, відбирати найперспективніші й формувати відповідний інвестиційний портфель. Наприклад, для стратегічного інвестора АТП, основна місія якого полягає в розширенні сфери свого впливу й участі в управлінні підприємством, можна виділити стратегії ефективного власника та спекулятивного злиття (або поглинання).

Стратегія ефективного власника передбачає, що місія інвестора полягає не лише в отриманні доступу до певних видів продукції (послуг) та забезпеченні контролю за фінансовими потоками, але й в підвищенні науково-технічного і виробничо-збутового потенціалу, фінансовому оздоровленні підприємства-емітента. При цьому основний дохід, що утворюється в результаті господарської діяльності і отримується інвестором, носить довгостроковий характер.

Стратегія спекулятивного злиття або поглинання має основну місію, що полягає в придбанні контрольного пакету акцій для забезпечення доступу до

дефіцитних видів продукції (послуг), фінансових ресурсів або в цілях здобуття в розпорядження вигідних об'єктів нерухомості, інших майнових і немайнових прав. Головною визначальною особливістю цієї стратегії є не розвиток підприємства, а отримання доступу до майнових і немайнових прав. Як передумову використання зазначеної стратегії, можна розглядати належність інвестора до фінансово-промислової групи (ФПГ), банківських або торгівельно-посередницьких структур, що володіють необхідними ресурсами для скупки контрольного пакету акцій. Ця стратегія може бути використана, як правило, на початковій стадії приватизації, коли на підприємстві лише починається боротьба за переділ власності.

Необхідність розроблення інвестиційної стратегії підприємства визначається змінами умов зовнішнього і внутрішнього середовища. Ефективно управляти інвестиціями можливо тільки при наявності інвестиційної стратегії, адаптованої до можливих змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища, інакше інвестиційні рішення окремих підрозділів підприємства можуть суперечити один одному, що буде знижувати ефективність інвестиційної діяльності [62, 69].

Отже, визначальною характеристикою будь-якої інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства є її багатоваріантність та необхідність здійснення вибору варіанта стратегічного розвитку з певного набору альтернатив в умовах невизначеності. Один і той же інвестор по відношенню до різних видів цінних паперів може використовувати різні субстратегії, а також їх комбінації. Окрім типових інвестиційних стратегій автотранспортних підприємств, для кожного інвестора може бути розроблена індивідуальна стратегія, що найточніше відображає специфіку його цілей.

1.3 Зарубіжний досвід реалізації державної інвестиційної політики

Аналіз державної інвестиційної політики, що проводиться в країнах з ринковою економікою, свідчить про те, що вона, як правило, не зводиться лише

до створення загальних умов інвестиційної діяльності, а передбачає активну роль держави у створенні системи довгострокового фінансування економіки. Економічно розвинені країни, в тому числі держави Євросоюзу, хоча і пред'являють іноземним державам жорсткі вимоги щодо мінімізації державного втручання в економіку, самі проводять активну державну протекціоністську політику. Це викликано тим, що рішення ряду інвестиційних завдань, поставлених державою, неминуче вимагає такого втручання [16].

Державне фінансування економіки за кордоном здійснюється за допомогою різноманітних, в тому числі і програмно-цільових методів і розподіляється по різних секторах економіки, для чого використовуються різні типи спеціальних державних фінансових інститутів [38].

Для Фінляндії та Італії, наприклад, характерно активне державне субсидування промисловості. Причому державна підтримка в цих країнах орієнтована на сприяння промислового експорту, включаючи пряме фінансування.

Так, в Італії для реалізації цих цілей створена державна акціонерна страхова компанія «Саче», яка в 1998 р. була перетворена у Державний інститут по страхуванню зовнішньоторговельних операцій, наділений майновою та адміністративною самостійністю. Останній має право залучати позикові кошти через кредитну систему як в Італії, так і за кордоном, в тому числі за допомогою емісії облігацій. На додаток до традиційних операцій по середньо і довгостроковому страхуванню експорту Інститут надає також гарантії по прямим інвестиціям і бартерним угодам. Крім того, для здійснення державної підтримки щодо субсидування процентних ставок при кредитуванні експорту в Італії діє спеціальна державна фінансова компанія «Sace»[148, 1].

У Фінляндії короткострокове фінансування експорту в основному здійснюється комерційними банками, однак середньо- і довгостроковим фінансуванням займаються спеціальні організації, що надають кредити на комерційних, так і на пільгових умовах, а також провідне дотаційне фінансування.

Велику увагу у Фінляндії приділяється залученню іноземного капіталу, необхідного для стимулювання зростання економіки, тому держава надає необхідну підтримку іноземним інвесторам, які планують здійснювати діяльність в економічно менш розвинених районах Фінляндії. Така підтримка проявляється за допомогою регіональних фондів розвитку, координаторами діяльності яких виступають різні міністерства. Крім того, у Фінляндії діють і деякі інші спеціалізовані фонди, основна мета діяльності яких полягає у сприянні залученню іноземних інвестицій та підтримці венчурних фінських проектів за кордоном[1].

Франція і Німеччина орієнтують державну економічну політику на вирівнювання регіональної економічної диференціації, тобто використовують, крім галузевого методу розподілу грошових коштів, ще й регіональний, оскільки вважають його більш ефективним.

У Франції відносини держави і регіонів будуються на контрактній основі в рамках національної системи планування з метою державного сприяння економічному розвитку регіонів. Кожен регіон укладає з державою планові контракти, які прив'язують обидві сторони до певної програми інвестицій і вносяться в якості пріоритету в національний план держави. Ще з 1989 р. підвищена увага приділяється наданню додаткових коштів найбільш проблемним регіонам[1].

У Німеччині в даний час невід'ємною частиною національної економічної політики є регіональна політика, мета якої — забезпечення рівної участі структурно слабких регіонів в економічному розвитку країни. Реалізується така політика через реструктуризацію економіки регіонів через сприяння покращенню регіональної інфраструктури і створення робочих місць у пріоритетних галузях за допомогою інвестиційних грантів. Конституційний механізм узгодження інтересів федерації і земель у справі регіонального розвитку — загальнодержавні завдання «Покращення структури регіональної економіки» — діє у відповідності із загальним (рамковим) планом, розробляються федеральними і земельними органами влади і затверджуються Бундестагом. Ця система перетворює

федеральний рівень влади в учасника регіональної політики, але при цьому вона організована таким чином, щоб не зачепити переважну роль земель у забезпеченні власного розвитку[1].

На основі французького і німецького досвіду принцип державного фінансування для вирівнювання диспропорцій між різними регіонами вже використовується і на рівні Євросоюзу, для чого було створено спеціальний Структурний фонд. Він акумулює кошти всіх держав-членів Євросоюзу, а їх одержувачами є тільки держави, на території яких знаходяться найбільш проблемні з точки зору економічного розвитку регіони. Таким чином, подальша європейська економічна і політична інтеграція не заважає здійснювати і удосконалювати заходи державної підтримки економіки[1].

В Австрії важливу роль в опосередкованому державному фінансуванні відіграє система спеціальних інвестиційних фондів, діяльність яких реалізується через механізм банківського кредитування. Кошти таких фондів поповнюються не тільки за рахунок надходжень з бюджету, але й шляхом залучення вільних коштів Австрійського національного банку[1].

Японія і Китай для фінансування найбільш важливих структурних проектів в економіці, що будується в основному за галузевим принципом, активно використовують, як власне, бюджетні кошти, так і різні форми заощаджень громадян, що перебувають під відповідальністю держави (пенсійні накопичення і поштові депозити).

Кредитування економіки в Китаї покладено на банківську систему. Двома основними видами кредитування є комерційне кредитування та відмінне від нього «політичне». У сфері комерційного кредитування процентні ставки за кредитами, а також напрями кредитування формуються на основі ринкових принципів. «Політичне» кредитування покликане відігравати роль основного інструменту здійснення державної економічної політики, для чого в Китаї сформовані три державних банки розвитку, що обслуговують цілі державної політики. Джерелом

формування коштів для «політичного» кредитування головним чином є державний бюджет[1].

В Японії бюджетний дефіцит відзначається на всіх рівнях, державні підприємства і установи в значній мірі фінансуються за рахунок заощаджень громадян, оскільки головним передплатником державних облігацій на первинному ринку і головним покупцем на вторинному є «Бюро довірчих фондів», яке управляє державною пенсійною системою і ощадними та страховими внесками громадян в поштово-ощадні каси. Кошти Бюро і державні облігації використовуються для фінансування великомасштабних проектів розвитку інфраструктури, в яких приватний сектор не має прямого комерційного інтересу. Таке фінансування здійснюється через Програму інвестицій і позик («дзайто»), прийняту парламентом щорічно як частина державного бюджету[1].

Розглянемо більш детально один з найвідоміших і найбільших федеральних інвестиційно-кредитних інститутів у Німеччині, створений спеціально для сприяння розвитку економіки, — Кредитний інститут відновлення економіки (Kreditanstalt für Wiederaufbau - KfW) [2].

Створення даного інституту було пов'язано з необхідністю відновлення економіки ФРН після Другої світової війни, у зв'язку з чим був прийнятий спеціальний закон про KfW від 5 листопада 1948 р. (далі — Закон), на підставі якого KfW розпочав свою роботу. Спочатку в якості джерела фінансування першочергових відновлювальних заходів у ФРН передбачалися кошти Європейської програми відродження (плану Маршалла), прийнятої США для надання європейським державам допомоги у подоланні наслідків війни. Ці кошти акумулювалися в спеціальному фонді ERP-«Sondervermögen», що виник на основі угоди ФРН та США про економічне співробітництво. Дана угода встановлювала, що кошти на рахунках у Німецькому федеральному банку, зараховані імпортерами ФРН в рахунок оплати товарів і послуг із США, поставляються за планом Маршалла, утворюють особливий фонд і інвестуються в економіку ФРН у

формі поновлюваних кредитів. KfW використовувався в якості інструменту економічно доцільного розподілу цих засобів [2].

Згідно з планом Маршалла, США надавали ФРН грошові кошти на поворотній основі, але згодом, після виплати всієї суми боргу, кошти фонду в повному обсязі перейшли у власність ФРН. В даний час KfW розглядається як банк розвитку німецької і європейської економіки. Основною метою його діяльності є довгострокове кредитування загальнонаціональних програм структурних перетворень в економіці і контроль їх цільового використання. Правовий статус і діяльність KfW регламентуються вищезгаданим Законом про KfW та статутом. Положення статуту спрямовані на конкретизацію норм Закону про KfW, що стосуються статусу, компетенції та взаємовідносин органів управління KfW.

Згідно Закону про KfW, за своєю організаційно-правовою формою KfW є установою публічного права, тобто публічно-правовою правоздатною юридичною особою, призначеною для тривалого служіння певним управлінським цілям. У той же час він може використовувати найменування «банківська група» і «банк», відповідно до Закону про KfW, хоча не є банком і не підпадає під дію Закону «Про кредитну систему» (Gesetz über das Kreditwesen (Kreditwesengesetz — KWG)), основоположного в регулюванні банківського сектору економіки ФРН, і під контроль Німецького федерального банку. Основний фонд KfW, що становить відповідно до Закону на даний момент 506 млрд євро [2], сформований на 80% за рахунок коштів федерації та на 20% за рахунок коштів федеральних земель. KfW звільнений від обов'язків по сплаті податків. ФРН відповідно до Закону про KfW несе субсидіарну відповідальність за всіма наданими KfW кредитами, випущеними цінних паперах, виданими гарантіями за кредитним договором, тобто по суті за всіма зобов'язаннями KfW. Крім того, ФРН у деяких випадках надає за зобов'язаннями KfW прямі гарантії.

Для фінансування своїх кредитних операцій KfW отримує цільові бюджетні кошти, а також залучає кошти шляхом запозичення на світовому ринку

позичкових капіталів. В основному фінансування діяльності KfW будується на випуску ним облігаційних позик, дозволеному йому відповідно з Закону про KfW. Облігації, випущені KfW, володіють високим інвестиційним рейтингом чинності субсидіарної відповідальності держави. Це дозволяє йому залучати значні обсяги позикових коштів на тривалий строк і на умовах, необхідних для того, щоб здійснювати довгострокове кредитування за пільговими процентними ставками.

На європейському ринку довгострокових капіталів KfW є п'ятим за величиною емітентом (після держав Німеччини, Франції, Великобританії та Італії). Так, у 2019 р. KfW залучив на світових ринках капіталів кошти в розмірі 80,6 млрд євро[2]. Обсяг емісії KfW в 2019 р. склав 77,3 млрд євро. При цьому жорсткого емісійного плану у KfW немає, емісія здійснюється у міру виникнення потреби в додаткових грошових коштах.

Крім власних і позикових коштів, на реалізацію програм KfW спрямовуються кошти Фонду «Спеціальний Фонд» (ERP Special Fund). KfW, як і раніше, є найбільшим провідником коштів цього фонду, поряд з іншими інститутами розвитку.

Фонд ERP Special Fund є інструментом реалізації загальнодержавних програм розвитку, тому програми кредитування, що фінансуються за рахунок його коштів, діють тільки в рамках пріоритетних напрямків державної підтримки, які визначаються міністерством економіки та технологій, яке, за погодженням з міністерством фінансів, щорічно складає бюджет фонду, який встановлюється законом, щорічно приймається Бундестагом. У 2006 р. він становив 5 млрд євро. Крім закону про бюджет фонду, у цій сфері діє також закон про управління коштами фонду. За зобов'язаннями Фонду ERP Special Fund субсидіарну відповідальність несе держава. Кошти Фонду через KfW надаються, як правило, на умовах повернення і платності. В окремих випадках можуть також надаватися безпроцентні позики і безповоротні субсидії [2].

У структурі KfW є два органи управління — правління і керуюча рада. У якості дорадчого органу діє також рада по середньому бізнесу. Їх функції

визначаються Законом, а також статутом KfW. Правління здійснює ведення справ, управління майном та функції представництва KfW. Керуюча рада спостерігає за загальним веденням справ і за управлінням майном, дає дозвіл на видачу великих кредитів та затверджує річний баланс. Рада по середньому бізнесу конкретизує державні завдання, націлені на розвиток малого та середнього підприємництва, консультує і бере участь у визначенні вимог до малих і середніх підприємств при плануванні діяльності KfW.

Оскільки KfW виконує публічні завдання, федеральний міністр фінансів та федеральний міністр економіки і технологій є поперемінно головою та заступником голови керуючої ради; раду по середньому бізнесу також очолює федеральний міністр економіки і технологій (в якості голови). До складу керуючої ради входять федеральні міністри, що призначаються представники від Бундестагу, призначаються Федеральним урядом представники банків і ощадних кас, промисловості, громад, сільського господарства, торгівлі, ремесла, житлового господарства та профспілок. Дані норми закріплені в Законі про KfW.

Ліквідацію KfW, згідно Закону про KfW, може бути здійснено тільки в разі прийняття відповідного закону. Коло завдань, що реалізуються KfW, сформульовані у Законі про KfW. В цілому вони охоплюють реалізацію федеральних програм розвитку та фінансове співробітництво з країнами, що розвиваються.

Таким чином, окремі види діяльності KfW здійснюють:

1. Förderbank (Банк розвитку) — фінансування в області житлового господарства, охорони навколишнього середовища, інфраструктури, освіти, інновацій.
2. Mittelstandbank (Банк середнього бізнесу) — фінансування та консультування малого і середнього бізнесу.
3. IPEX-Bank — експортне фінансування і фінансування міжнародних проектів;.

4. Entwicklungsbank (Банк економічного розвитку) — фінансування федеральних проектів і програм, спрямованих на підтримку державного сектору в країнах, що розвиваються [68].

KfW має частки участі в капіталі деяких компаній як в Німеччині, так і за кордоном. Деякі з них є банками, та специфіка виконуваної ними діяльності також полягає у виконанні завдань, що стоять перед KfW[69]. Кредитування економіки KfW здійснює шляхом фінансування інвестиційних програм. При цьому робиться це, як правило, на пайовій основі: залучаються власні і позикові кошти KfW, кошти Фонду Sondervermögen і кошти приватного сектора. Залучення приватного капіталу — один із принципів діяльності KfW, оскільки ринкові механізми оцінки ризиків і відбору проектів для кредитування вважаються набагато більш ефективними.

У ролі співінвестора може виступати венчурна інвестиційна компанія, холдинг або інвестиційна компанія, банк, ощадна каса, фізична особа [70]. Кредитування KfW здійснює переважно за допомогою агентських відносин з банками-посередниками на місцях, які беруть на себе ризики, пов'язані з видачею кредитів. За окремими програмами частину ризиків KfW зобов'язується взяти на себе. Система розрахунку процентної ставки по наданих KfW кредитам в даний час орієнтована на ступінь ризику. Ставка по кредиту визначається безпосередньо банком-посередником, який надає кредит і несе ризик його неповернення, з урахуванням встановленого KfW забезпечення. Величина процентної ставки залежить від двох показників: кредитоспроможності позичальника і якості застави. Відповідно, діє правило: чим краще ділова репутація позичальника та надані їм гарантії, тим нижче процентна ставка. Раніше банки-посередники видавали всім позичальникам кредити за єдиною затверджується KfW процентною ставкою і при цьому не завжди могли покрити свої витрати, пов'язані з ризиком неплатежів[71].

Таким чином, німецький досвід реалізації державної інвестиційної політики, заснований на використанні спеціального інституту — KfW, представляється

досить перспективним, що підтверджується і строком існування KfW, і масштабами його діяльності, і може бути використаний при створенні подібних інститутів економічного розвитку в Україні.

Зарубіжний досвід в цілому показує, що держава дійсно відіграє активну роль у цільовому фінансуванні пріоритетних напрямів в економіці, використовуючи як бюджетні кошти, так і інші джерела, жорстко контролюючи напрями, цілі і способи фінансування. Принципи і критерії при цьому відрізняються від комерційних: цілі ставляться не стільки по прибутковості операцій, а в основному в області економічного розвитку, включаючи формування заданих галузевих пропорцій і вирівнювання рівнів розвитку регіонів.

Висновки до розділу 1

1. Системний аналіз наукових праць показав, що в основі сучасних підходів та методики трактування сутності та значення інвестиційної стратегії покладено теоретичне осмислення перспектив економічного розвитку автотранспортного підприємства, одночасно практика втілення інвестиційних методик не враховує динамічних трансформацій конкурентного середовища. Таке порушення науково-практичної рівноваги зумовило необхідність методологічної кореляції системного, цільового, концептуального підходів та їх взаємодоповнення, й дозволили за принципами наукового обґрунтування виокремити основні характеристики цієї категорії: це базова складова загальної стратегії, яка є деталізованим за напрямками і строками обґрунтованим довгостроковим адаптованим планом інвестування, що визначає цілі, напрями, форми; оптимізує структуру інвестиційних ресурсів; оцінює і реалізує інвестиційні можливості та моделює перспективну інвестиційну позицію, забезпечуючи найбільш ефективні шляхи її досягнення в конкурентному середовищі.

2. Незважаючи на різні теоретичні підходи у дослідженнях науковцями, як вітчизняними так і зарубіжними, зроблено порівняння теоретичних досліджень

взаємопов'язаних процесів стратегічного управління та проблематики економічної природи інвестицій з врахуванням специфіки діяльності транспорту. Було систематизовано та доповнено класифікацію інвестиційних стратегій, що передбачає виокремлення ознак: обсяги та джерела фінансування інвестицій, орієнтативне нагромадження інвестиційної привабливості підприємствами та обґрунтованість інвестиційного клімату соціально-економічним спрямуванням інвестицій. Крім того проаналізовано та обґрунтовано необхідність розроблення інвестиційної стратегії залежної від впливу ієрархічних принципів макrorівня, мезорівня та мікрорівня бізнес- середовища та специфіки господарської діяльності автотранспортних підприємств.

3. Зарубіжний досвід характеризується передуючими темпами та пропорціями економічного розвитку через розвиненість інвестиційних процесів та високій рівень адаптації інвестиційних програм до суб'єктів господарювання, що передбачає в свою чергу, інтегральну концепцію інституційних засад стратегічного розвитку пропорцій інвестиційного нагромадження створюючи передумови для новітніх конкурентних переваг суб'єктів господарювання. Такі суттєві відмінності покладено в основу реалізації державної інвестиційної політики, а роль держави зводиться не лише до створення загальних умов інвестиційної діяльності, а й передбачає активні дії у створенні системи довгострокового фінансування економіки. В роботі детально досліджено один з найвідоміших федеральних інвестиційно-кредитних інститутів у Німеччині - Кредитний інститут відновлення економіки (Kreditanstalt für Wiederaufbau - KfW), що дає можливість визначити перспективи розвитку інвестиційної діяльності з урахуванням досвіду, підтвердженого строком існування та масштабом діяльності.

4. Систематизація та багаторівневість функціональної сфери інвестицій, інвестиційної привабливості та інвестиційного клімату в цілому, узагальнення сучасних методичних підходів до визначення інвестиційної стратегії показали, що існуючі підходи мають ряд недоліків, до яких можна віднести: слабе поєднання

теоретичних засад з практичними рекомендаціями по реалізації інвестиційної стратегії на підприємствах, недостатнє висвітлення концепції інвестиційної стратегії, що передбачає не тільки теоретичне трактування а й поступово-паралельний практичний сенс інвестиційної привабливості для інвесторів та власників підприємств, підпорядкований відповідним правилам та загальній стратегії розвитку підприємства. Тим самим можна підкреслити, що більшість існуючих методичних підходів в національному середовищі розглядають інвестиційну стратегію на прикладах абстрактного підприємства та не враховують специфіку діяльності автотранспортних підприємств.

Результати першого розділу були висвітлені автором у наступних працях [37, 38, 40, 42, 47, 50, 62, 63, 119, 123].

РОЗДІЛ 2

НАУКОВО-МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

2.1. Аналіз сучасного стану, тенденцій розвитку автотранспортних підприємств та їх інвестиційної привабливості

Транспортна галузь як важлива складова економіки країни, що забезпечує умови життєдіяльності суспільства, в цілому задовольняє основні потреби в перевезеннях лише за обсягом, але не за якістю. Як зазначено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [93].

Необхідно зазначити, що діяльність автотранспортних підприємств, що здійснюють вантажні перевезення, має свою специфіку і відрізняється від діяльності підприємств інших галузей економіки. Тому це мають враховувати потенційні інвестори при формуванні інвестиційної стратегії а значить, при обранні конкретного інвестиційного проекту [35, 41, 54].

Так, слід мати на увазі, що більшість автотранспортних підприємств імпоротно-залежні (це стосується транспортних засобів, запчастин, устаткування, обладнання, пального та мастильних матеріалів тощо). Тому необхідно враховувати чинники, що можуть мати вплив на ефективність реалізації обраної інвестиційної стратегії (наприклад, торгівельний баланс країни, курс валют, законодавчі обмеження щодо валютних операцій) та ін.

Автотранспортні підприємства також мають чітку залежність від стану та розвитку інфраструктури країни (головні та допоміжні логістичні шляхи, їх кількість та якість; наявність та якість мережі інтернет, особливо в межах логістичних шляхів; наявність та кількість сучасних сервісних центрів з обслуговування транспортних засобів; кількість та якість сучасних логістичних

центрів, що мають можливість швидко та якісно здійснювати навантажувальні/розвантажувальні роботи; існування мережі автозаправних станцій і т.і.). Зрозуміло, що сучасний стан інфраструктури та можливості її стратегічного розвитку також необхідно враховувати при формуванні інвестиційної стратегії.

Крім того, важливим чинником впливу на процес розробки інвестиційної стратегії є сучасний стан законодавства, що забезпечує якісний рівень виконання автотранспортними підприємствами логістичних послуг (обмеження навантаження автомобілів, обов'язкове встановлення сучасного обладнання для контролю роботи водіїв, контроль шкідливих викидів, митні закони та правила тощо).

Враховуючи вказані особливості, проаналізуємо основні показники діяльності автотранспортних підприємств, що виконують вантажні перевезення.

Аналіз інформації, наведеної в табл. 2.1 та рис.2.1, дозволяє зробити висновок, що протягом останніх років спостерігається тенденція до зростання обсягів вантажних перевезень автотранспортними підприємствами.

Таблиця 2.1 – Структура вантажних перевезень різними видами транспорту в Україні за 2011-2020 роки, тис.т

Роки	Заліз.	%	Морськ.	%	Річк.	%	Автомоб.	%	Авіац.	%	Трубопр.	%	ВСЬОГО
2011	469 308.1	24.88	4 145.6	0.22	5 720.9	0.30	1 252 390.3	66.4	92.1	0.005	154 971.2	8.21	1 886 628.2
2012	457 454.5	24.68	3 457.5	0.19	4 294.7	0.23	1 259 697.7	68.0	122.6	0.007	128 439.8	6.93	1 853 466.8
2013	443 601.5	24.15	3 428.1	0.19	2 840.5	0.15	1 260 767.5	68.6	99.2	0.005	125 941.1	6.86	1 836 677.9
2014	386 276.5	23.80	2 805.3	0.17	3 144.8	0.19	1 131 312.7	69.7	78.6	0.005	99 679.5	6.14	1 623 297.4
2015	349 994.8	23.74	3 291.6	0.22	3 155.5	0.21	1 020 604.0	69.2	69.1	0.005	97 231.5	6.59	1 474 346.5
2016	343 433.5	22.26	3 032.5	0.20	3 641.8	0.24	1 085 663.4	70.4	74.3	0.005	106 729.2	6.92	1 542 574.7
2017	339 550.5	21.46	2 253.1	0.14	3 640.2	0.23	1 121 673.6	70.9	82.8	0.005	114 810.4	7.26	1 582 010.6
2018	322 342.1	19.62	1 892.0	0.12	3 698.0	0.23	1 205 530.8	73.4	99.1	0.006	109 418.2	6.66	1 642 980.2
2019	312 938.9	19.82	2 120.3	0.13	3 990.2	0.25	1 147 049.6	72.7	92.6	0.006	112 656.4	7.14	1 578 848.0
2020	305 480.4	18.62	1 812.2	0.11	3 788.4	0.23	1 232 391.9	75.1	88.3	0.005	97 464.7	5.94	1 641 025.9

Джерело: сформовано автором на основі [147]

Найбільша питома вага в обсязі вантажних перевезень відповідає обсягам робіт автомобільного транспорту.

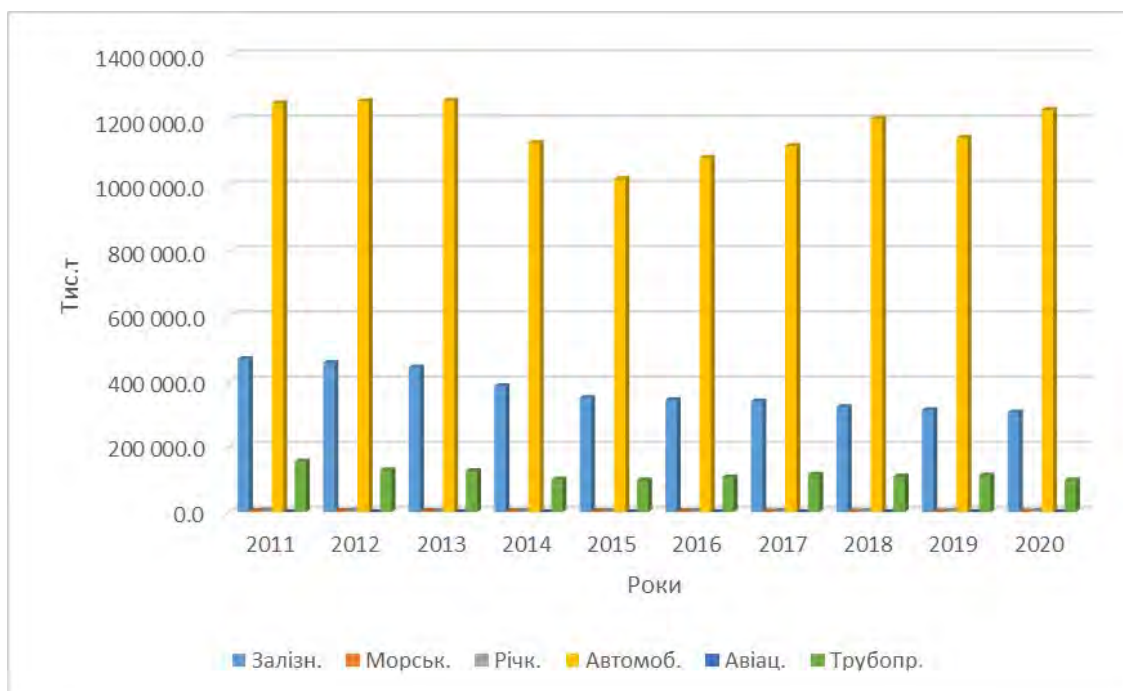


Рисунок 2.1 – Динаміка вантажних перевезень різними видами транспорту у 2011-2020 роках

Джерело: побудовано автором на основі [147]

Протягом всього періоду спостерігається постійне збільшення обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом (рис.2.2).

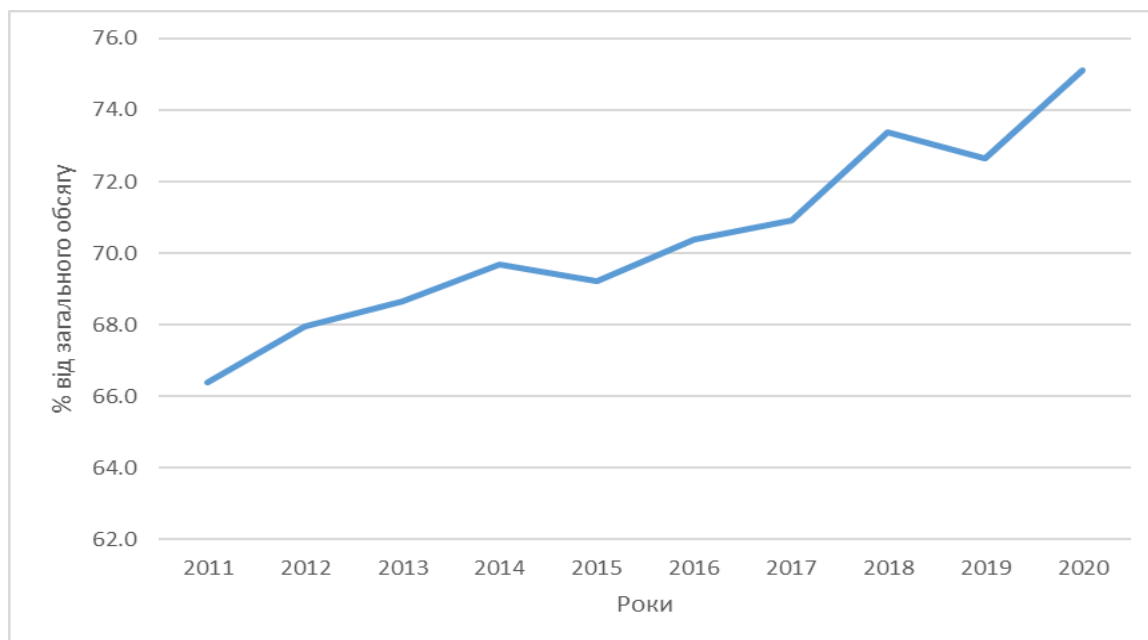


Рисунок 2.2 – Динаміка частки вантажних перевезень автомобільним транспортом в загальному обсязі перевезень у 2011-2020 роках

Джерело: побудовано автором на основі [147]

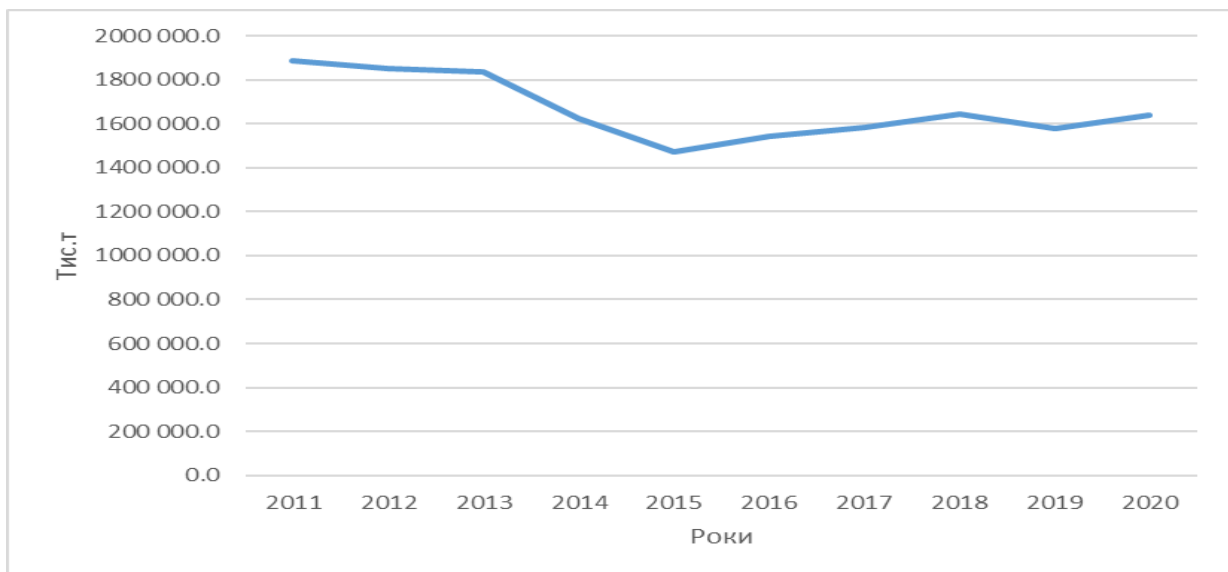


Рисунок 2.3 – Динаміка загального обсягу вантажних перевезень у 2011-2020 роках

Джерело: побудовано автором на основі [147]

Обсяг загальних вантажних перевезень мав тенденцію до зниження (від 1886628,2 тис.т у 2011 році до 1641025,9 тис.т у 2020 році). Найбільше зниження відбулось у 2015 році, після чого загальний обсяг вантажних перевезень поступово зріс, хоча і не досяг обсягів 2011 року. На незначне зниження обсягів вантажних перевезень (на 3,9%) у 2019 році (1578848 тис.т) порівняно з 2018 роком (1642980,2 тис.т) вплинули карантинні обмеження для запобігання розповсюдження COVID-19, які були введені як в Україні так і в інших країнах світу.

Поряд з аналізом показників діяльності автотранспортних підприємств важливо охарактеризувати можливості розвитку цих підприємств внаслідок інвестування в транспортну галузь. Для цього розглянемо динаміку капітальних інвестицій в транспортну галузь України протягом 2011-2020 роках.

Інформація, надана в табл.2.2 та рис.2.4 ілюструє тенденцію до зростання обсягів капітальних інвестицій, незважаючи на політичні процеси в країні у 2014

році, хоча в окремі роки (2013 та 2014 р.р.) спостерігались суттєві коливання показників.

Таблиця 2.2 – Капітальні інвестиції в транспортну галузь України у 2011-2020 рр.

Роки	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Усього, млн.грн.	241286.0	273256.0	249873.4	219419.9	273116.4	359216.1	448461.5	578726.4	623978.9	508217.0
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн.грн.	25498.2	32413.0	18472.6	15498.2	18704.0	25107.8	37943.5	50078.3	43792.8	34884.6
Питома вага інвестицій в транспорт, % до загальних інвестицій	10.57	11.86	7.39	7.06	6.85	6.99	8.46	8.65	7.02	6.86
Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей, млн.грн.	1289.2	1368.4	1448.7	1470.5	3378.8	3587.7	4428.6	5819.6	5240.5	4136.9
Питома вага інвестицій у вантажний автомобільний транспорт, % до загальних транспортних інвестицій	5.06	4.22	7.84	9.49	18.06	14.29	11.67	11.62	11.97	11.86

Джерело: складено на основі [147].

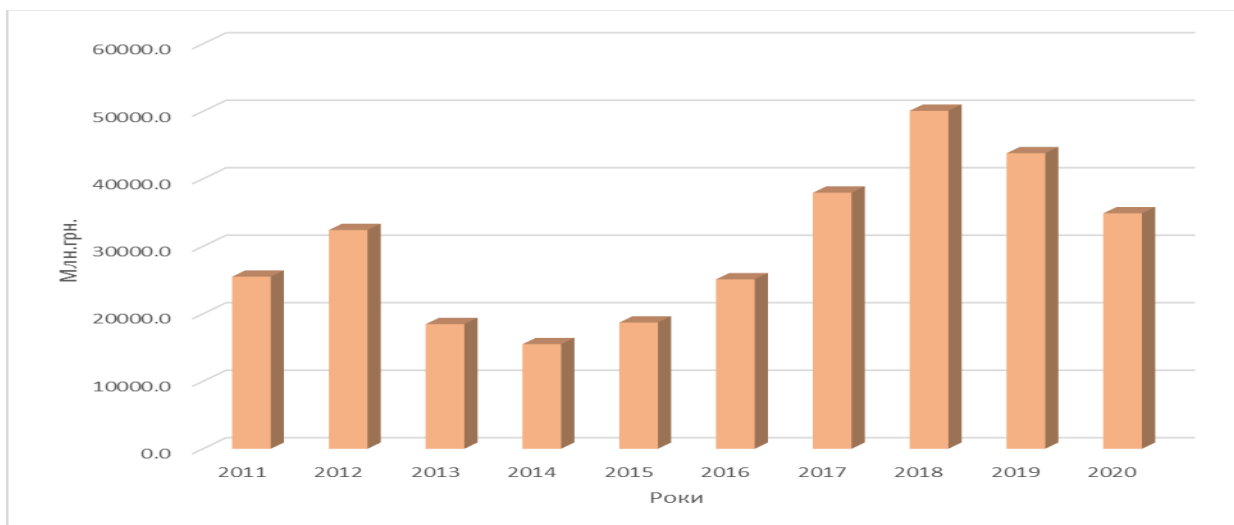


Рисунок 2.4 – Динаміка капітальних інвестицій в транспортну галузь України у 2011-2020 роках

Джерело: побудовано автором на основі [147]

Слід зазначити, що питома вага капітальних інвестицій в транспортну галузь України від загального обсягу інвестицій має тенденцію до зменшення протягом десяти останніх років (10,57% від загального обсягу інвестицій у 2011 році до 6,86% у 2020 році).

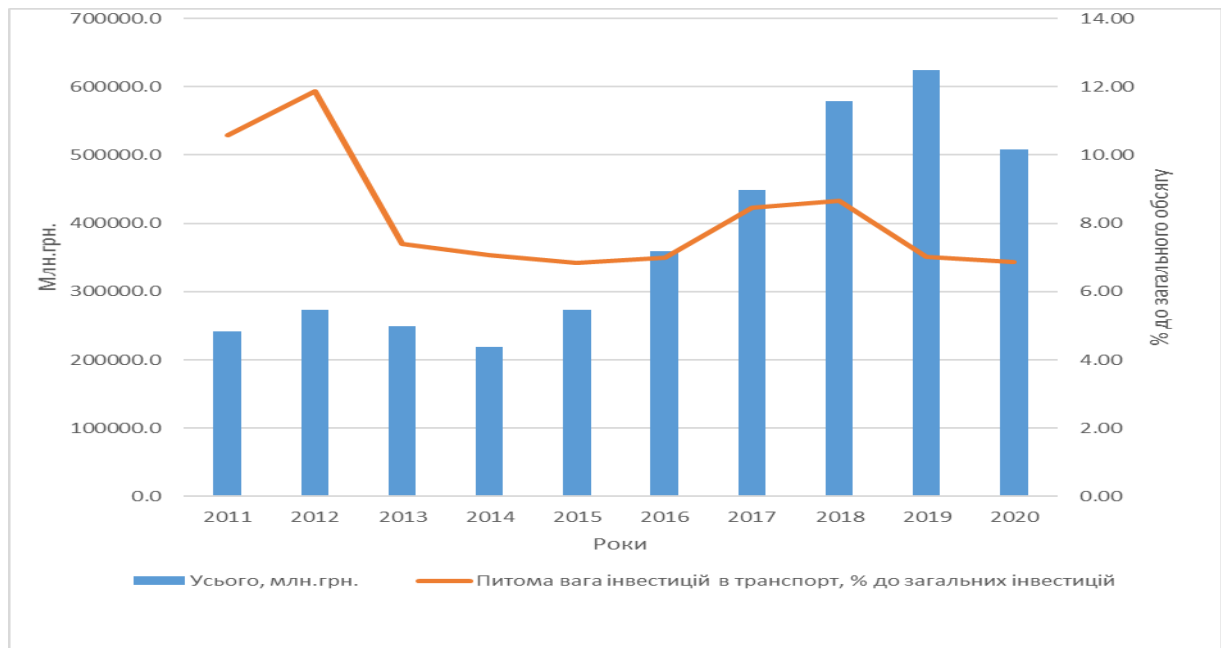


Рисунок 2.5 – Динаміка питомої ваги капітальних інвестицій в транспортну галузь України в загальному обсязі інвестицій у 2011-2020 роках.

Джерело: побудовано автором на основі [147]

Зобразимо графічно динаміку капітальних інвестицій у вантажний автомобільний транспорт та динаміку їх питомої ваги у 2011-2020 роках (рис. 2.6).

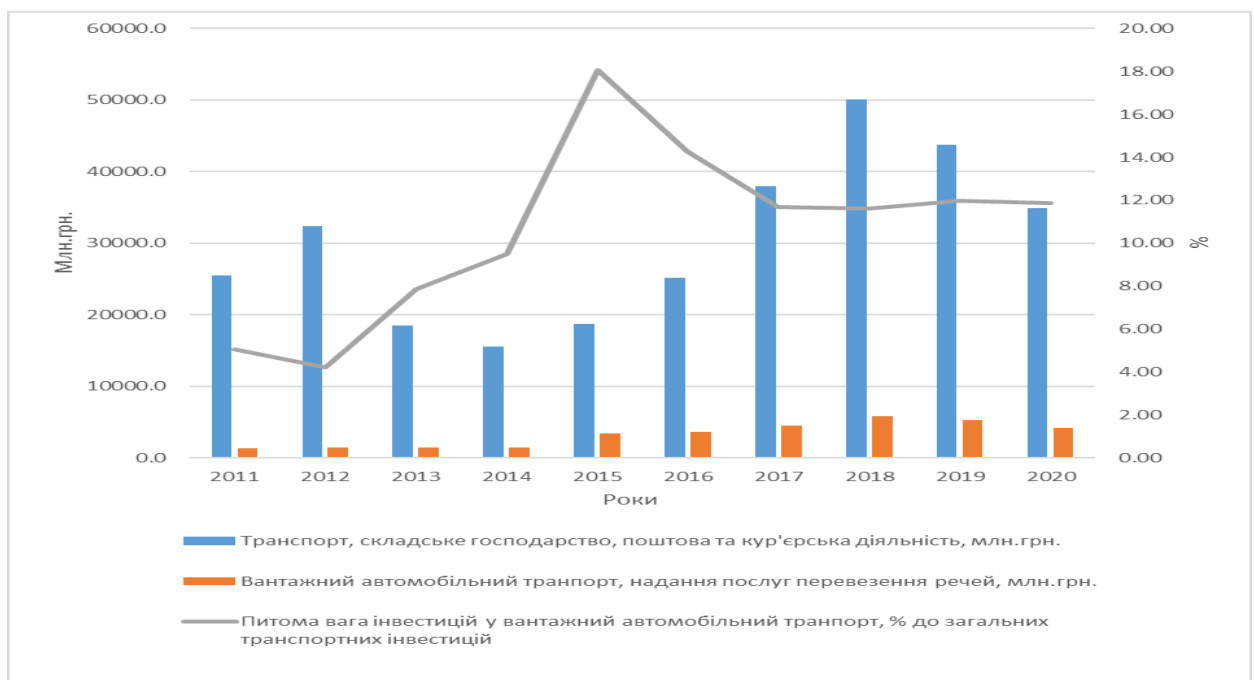


Рисунок 2.6 – Динаміка капітальних інвестицій у вантажний автомобільний транспорт у 2011-2020 роках

Джерело: побудовано автором на основі [147]

Як бачимо, існує загальна тенденція до зростання капітальних інвестицій, особливо починаючи з 2015 року (з 3378,8 млн.грн. у 2015 році до 5240,5 млн.грн. у 2019 році). В той же час у 2020 році спостерігається суттєве зменшення капітальних інвестицій у вантажний автомобільний транспорт (4136,9 млн.грн.) через карантинні обмеження, що призвело до уповільнення економічного зростання в Україні. Слід зазначити, що аналогічні процеси відбувались в цей час і в інших країнах. При цьому питома вага капітальних інвестицій у вантажні перевезення автомобільним транспортом досягла свого максимального значення у 2015 році (18,06%), різко знизилась у 2016 році (до 14,29%), та практично не змінювалась, починаючи з 2017 року (залишаючись на рівні 11,8%). В умовах сьогодення посилюється взаємозв'язок ефективності функціонування транспорту з розвитком інших галузей національної економіки. Це обумовлює зростання вимог до транспорту щодо обсягів та якості перевезень, а також розширює можливості розвитку підприємств транспортної галузі, оскільки від обсягів перевезень залежать доходи транспортних підприємств, які є основним джерелом інвестицій. Тому зростання обсягів та підвищення якості вантажних перевезень автомобільним транспортом зумовлює посилення економічної стабільності та інвестиційної привабливості не тільки у транспортному сегменті, а й впливає на зростання ефективності діяльності підприємств інших галузей економіки.

Інвестиційна привабливість як важлива характеристика підприємств з позицій перспективності їх розвитку, базується на відповідності можливостей ресурсного потенціалу підприємств вимогам інвесторів.

Інвестиційну привабливість підприємства для інвестора формують показники його фінансово-економічного стану, аналіз яких дозволяє визначити позицію конкретного автотранспортного підприємства, дає змогу більш об'єктивно оцінити його стан і можливості підвищення конкурентоспроможності в бізнес-середовищі галузі, та прийняти інвестору управлінське рішення щодо доцільності інвестування.

Оцінка інвестиційної привабливості підприємства здійснюється за допомогою методів фінансового аналізу. Система відносних показників

інвестиційної привабливості автотранспортного підприємства об'єднує декілька показників, що всебічно характеризують інвестиційну діяльність підприємства за основними функціональними напрямками [125, 114].

Визначення відносних показників інвестиційної привабливості відбувається на основі аналізу п'яти груп показників:

1. Оцінка майнового стану автотранспортного підприємства - дозволяє з'ясувати джерела формування майна й оцінити, як вони використовуються.
2. Оцінка ліквідності - характеризують можливість підприємства своєчасно та повною мірою провести розрахунки за своїми зобов'язаннями.
3. Оцінка фінансової стійкості – дозволяє визначити фінансовий запас міцності підприємства, тобто стабільність його діяльності з позиції довгострокової перспективи.
4. Оцінка ділової активності - характеризує динаміку розвитку підприємства, досягнення обраних цілей, розширення ринків збуту.
5. Оцінка рентабельності - характеризує економічну ефективність фінансово-господарської діяльності підприємства.

Враховуючи доцільність формування п'яти функціональних блоків показників ідентифікації фінансового стану автотранспортного підприємства, пропонуємо визначати узагальнюючий інтегральний показник інвестиційної привабливості підприємства ($I_{інв.пр.}$) за формулою:

$$I_{інв.пр.} = \sum_{i=1}^5 a_i * I_{гр.i} \quad 2.1$$

Де a_i – вагові коефіцієнти, що визначають ступінь внеску i -ої групи показників в інтегральний показник інвестиційної привабливості підприємства;

$I_{гр.i}$ – інтегральний показник i -ої групи показників.

Значення вагових коефіцієнтів (a_i) функціональних блоків, необхідні для розрахунку інтегрального показника інвестиційної привабливості підприємства, визначені експертним методом і наведені у табл. 2.3.

Таблиця 2.3 - Значення вагових коефіцієнтів групи показників для розрахунку інтегрального показника інвестиційної привабливості підприємства

№ п/п	Найменування групи показників	Ваговий коефіцієнт
I	Оцінка майнового стану автопідприємства ($I_{м.ст.}$)	0.2
II	Оцінка ліквідності ($I_{лік.}$)	0.25
III	Оцінка фінансової стійкості ($I_{ф.ст.}$)	0.3
IV	Оцінка ділової активності ($I_{д.акт.}$)	0.05
V	Оцінка рентабельності ($I_{рент.}$)	0.2

Джерело: складено автором.

Таким чином, формула (2.1) розрахунку інтегрального показника інвестиційної привабливості підприємства ($I_{інв.пр.}$) з урахуванням вагових коефіцієнтів, що визначені експертами, має вигляд:

$$I_{інв.пр.} = 0,2 * I_{м.ст.} + 0,25 * I_{лік.} + 0,3 * I_{ф.ст.} + 0,05 * I_{д.акт.} + 0,2 * I_{рент.} \quad 2.2$$

Наповнення формули 2.2 відображає вагомість складових інвестиційної привабливості автотранспортного підприємства, що потребує формування достатнього обсягу фінансових ресурсів підприємства за умови збереження фінансової стійкості та ефективності їх використання, а також забезпечення належного стану транспортних засобів (за критеріями морального та фізичного зносу, своєчасного та комплексного обслуговування, відповідності екологічним вимогам тощо) для якісного надання послуг вантажних перевезень. При цьому зауважимо, що формула є гнучкою та дозволяє вносити додаткові показники з відповідними ваговими коефіцієнтами.

Кожен з показників п'яти груп в свою чергу розраховується як середньо арифметичне значення суми показників за визначений період часу з урахуванням вагових коефіцієнтів, визначених експертами, по кожному одиничному показнику:

$$I_i = \sum_{m=1}^m k_m * \left(\frac{\sum_{n=1}^n J_n}{n} \right) \quad 2.3$$

Де I – інтегральний показник групи; J – одиничний коефіцієнт (показник) за певний період часу (1 рік); n – кількість періодів часу (кількість років); k – ваговий коефіцієнт одиничного показника; m – кількість одиничних показників в групі.

Формули для розрахунків та роз'яснення економічного змісту одиничних показників оцінки майнового стану підприємства наведено у табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Показники аналізу майнового стану

Оцінка майнового стану					
Назва показника	Позначення	Формула	Ваговий коеф. в групі	Опис позначень	Характеристика
Частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах	$\mathcal{C}_{об.в.ф}$	$A_{зап}/A_{об.акт}$	0.2	$A_{зап}$ - сума запасів $A_{об.акт}$ - сума оборотних активів	Визначає, яку частку оборотні виробничі фонди займають в обігових коштах
Частка основних засобів в активах	$\mathcal{C}_{о.з}$	$A_{о.з}/A_{бал}$	0.3	$A_{о.з}$ - сума запасів $A_{бал}$ - сума балансу	Демонструє, яку частку фінансових коштів компаній відволікають основні засоби.
Коефіцієнт мобільності активів	$K_{моб.акт}$	$A_{об.акт}/A_{необ.акт}$	0.4	$A_{об.акт}$ - сума оборотних активів $A_{необ.акт}$ - сума необоротних активів	Означає здатність активів переходити з однієї форми в іншу
Коефіцієнт зносу основних засобів	$K_{зн.осн.з.}$	$ОСН_{зн}/ОСН_{п}$	0.1	$ОСН_{зн}$ - сума зносу основних засобів $ОСН_{п}$ - первісна вартість основних засобів	Характеризує частку вартості основних засобів, що її списано на витрати виробництва в попередніх періодах

Джерело: сформовано автором.

Відповідно, інтегральний показник групи оцінки майнового стану для кожного періоду (року) розраховується за формулою:

$$I_{м.ст.} = 0,2 * \mathcal{C}_{об.в.ф} + 0,3 * \mathcal{C}_{о.з} + 0,4 * K_{моб.акт} + 0,1 * K_{зн.осн.з.} \quad 2.4$$

Формули для розрахунків та пояснення одиничних показників оцінки ліквідності підприємства наведено у табл. 2.5.

Відносні показники ліквідності вказують на збалансованість поточних зобов'язань та оборотних активів підприємства та свідчать про рівень ризику виникнення розривів у платіжному календарі. Значення цих коефіцієнтів, що знаходиться в межах нормативних значень, свідчать про збалансованість структури капіталу, здатність підприємства відповідати за своїми короткостроковими зобов'язаннями, тобто вчасно погашати наявні борги та правильно організовувати готівкові та безготівкові розрахунки підприємства.

Таблиця 2.5 – Показники аналізу ліквідності підприємства

Оцінка ліквідності					
Назва показника	Позначення	Формула	Ваговий коеф. в групі	Опис позначень	Характеристика
Коефіцієнт покриття (коефіцієнт загальної ліквідності)	$K_{пок}$	$A_{об}/A_{пот.зоб.}$	0.3	$A_{об}$ - сума оборотних активів $A_{пот.зоб.}$ - сума поточних зобов'язань	Характеризує здатність підприємства забезпечити свої короткострокові зобов'язання (>1)
Коефіцієнт швидкої (поточної) ліквідності	$K_{шви}$	$(A_{об}-A_3)-A_{пот.зоб.}$	0.2	A_3 - сума запасів	Показує, яку частину поточних зобов'язань підприємство спроможне погасити за рахунок найбільш ліквідних оборотних коштів (>0.6)
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$K_{абс}$	$A_{гр}/A_{пот.зоб.}$	0.2	$A_{гр}$ - грошові активи	Дозволяє визначити частку короткострокових зобов'язань, що підприємство може погасити найближчим часом (>0.2)
Показник співвідношення поточної дебіторської та кредиторської заборгованості	$K_{деб.кред}$	ДЕБ/КРЕД	0.3	ДЕБ - сума дебіторської заборгованості КРЕД - сума кредиторської заборгованості	Свідчить про здатність розрахуватися з постачальниками, працівниками та іншими кредиторами за рахунок дебіторів в межах досліджуваного року

Джерело: сформовано автором.

Відповідно, інтегральний показник групи оцінки ліквідності підприємства для кожного періоду (року) розраховується за формулою:

$$I_{лік} = 0,3 * K_{пок} + 0,2 * K_{шви} + 0,2 * K_{абс} + 0,3 * K_{деб.кред} \quad 2.5$$

Головна умова ефективного функціонування підприємства в конкурентному середовищі - фінансова стійкість, яка досягається при стабільному перевищенні доходів над витратами, стійкому економічному зростанні та вільному маневруванні грошовими коштами. Раціональна забезпеченість потреб підприємства фінансовими ресурсами, необхідними для ефективної роботи, сприяє фінансовій стійкості підприємства.

Фінансова стійкість підприємства показує здатність підприємства функціонувати і розвиватися, зберігати рівновагу своїх активів і пасивів в змінюваному внутрішньому середовищі, що гарантує його платоспроможність та інвестиційну привабливість у межах допустимого ризику. Визначення фінансової стійкості підприємства необхідно не тільки для внутрішніх користувачів інформації про стан підприємства, тобто для самих підприємств та організацій, але й для зовнішніх користувачів – партнерів підприємств та організацій, які беруть

безпосередню участь у їх діяльності. Навіть, якщо підприємство має певні проблеми з поточною платоспроможністю, позитивний фінансовий результат у майбутньому дозволить збалансувати вхідні та вихідні грошові потоки, що зробить підприємство фінансово стійким. Адже прибутковість господарювання та зростання показників рентабельності підприємства позитивно впливають на його здатність проводити стабільну діяльність.

Для аналізу фінансової стійкості підприємства можна використовувати систему відносних показників, перелік і зведена характеристика яких подані у вигляді таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 – Показники аналізу фінансової стійкості підприємства

Оцінка фінансової стійкості					
Назва показника	Позначення	Формула	Ваговий коеф. в групі	Опис позначень	Характеристика
Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами	$K_{\text{заб.об.вл.}}$	$\text{ВОК}/\text{ОА}$	0.1	ВОК - власні обігові кошти ОА - оборотні активи	Здатність підприємства фінансувати оборотні активи за рахунок власних коштів (>0.1)
Маневреність робочого капіталу	$K_{\text{ман}}$	$A_{\text{зап}}/\text{ВОК}$	0.1	$A_{\text{зап}}$ - сума запасів	Показник вказує на частину запасів підприємства, що фінансуються за рахунок власних обігових коштів
Маневреність власних обігових коштів	$K_{\text{м.вл.об.к}}$	$A_{\text{гр}}/\text{ВОК}$	0.05	$A_{\text{гр}}$ - грошові активи ВОК - власні обігові кошти	Вказує, яка частина власних обігових коштів перебуває у грошовій формі
Коефіцієнт покриття запасів	$K_{\text{пок.зап}}$	$A_{\text{дж.зап.}}/A_{\text{зап}}$	0.1	$A_{\text{дж.зап.}}$ - сума джерел покриття запасів $A_{\text{зап}}$ - сума запасів	Вказує на скільки запаси забезпечені нормативними джерелами фінансування запасів
Коефіцієнт фінансової автономії	$K_{\text{авт}}$	$A_{\text{вл}}/A_{\text{пас}}$	0.15	$A_{\text{вл}}$ - сума власного капіталу $A_{\text{пас}}$ - сума пасивів	Характеризує частку коштів, вкладених власниками підприємства в загальну вартість майна
Коефіцієнт фінансової залежності	$K_{\text{ф.зал}}$	$A_{\text{пас}}/A_{\text{вл}}$	0.1	$A_{\text{вл}}$ - сума власного капіталу $A_{\text{пас}}$ - сума пасивів	Вказує, яку частину активів підприємство здатне профінансувати за рахунок власного капіталу (>0.4)
Коефіцієнт фінансової стабільності	$K_{\text{ф.стаб}}$	$\text{ВОК}/A_{\text{зал}}$	0.2	$A_{\text{зал}}$ - сума залучених коштів	Свідчить про співвідношення власних та позикових коштів ($=1$)
Коефіцієнт фінансової стійкості	$K_{\text{ф.ст}}$	$(A_{\text{вл}}+A_{\text{д.зал}})/A_{\text{пас}}$	0.2	$A_{\text{д.зал}}$ - сума довгострокових позичок	Дозволяє вказати, яка частина активів фінансується за рахунок довгострокових джерел фінансування – власного капіталу та довгострокових позикових фінансових ресурсів

Джерело: сформовано автором.

Слід мати на увазі, що надані коефіцієнти у разі необхідності можна доповнити коефіцієнтами, які виражають деталізовані структурні зрушення активів і пасивів, взаємозв'язки грошового потоку тощо.

Інтегральний показник групи оцінки фінансової стійкості підприємства для кожного періоду (року) розраховується за формулою:

$$I_{\text{фін.ст}} = 0,1K_{\text{заб.об.вл.}} + 0,1K_{\text{ман}} + 0,05K_{\text{м.вл.об.к}} + 0,1K_{\text{пок.зап}} + 0,15K_{\text{авт}} + 0,1K_{\text{ф.зал}} + 0,2K_{\text{ф.стаб}} + 0,2K_{\text{ф.ст}} \quad 2.6$$

Для забезпечення стійкого економічного зростання та уникнення кризових ситуацій у виробничо-фінансовій діяльності підприємству необхідно розвивати ділову активність. Найбільш загальну систему показників оцінки ділової активності підприємства наведено у табл. 2.7.

Таблиця 2.7 - Показники аналізу ділової активності підприємства

Оцінка ділової активності					
Назва показника	Позначення	Формула	Ваговий коеф. в групі	Опис позначень	Характеристика
Коефіцієнт оборотності активів	$K_{\text{об.акт}}$	$\frac{Ч_{\text{вир.реал}}}{A_{\text{ср.р.акт.}}}$	0.15	$Ч_{\text{вир.реал}}$ - чиста виручка від реалізації $A_{\text{ср.р.акт.}}$ - середньорічна вартість активів	Відображає швидкість обороту сукупного капіталу
Коефіцієнт оборотності оборотних засобів	$K_{\text{об.зас}}$	$\frac{Ч_{\text{вир.реал}}}{A_{\text{ср.об.акт.}}}$	0.1	$Ч_{\text{вир.реал}}$ - чиста виручка від реалізації $A_{\text{ср.об.акт.}}$ - середньорічна вартість оборотних активів	Характеризує відношення виручки (валового доходу) від реалізації продукції
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	$K_{\text{деб.заб}}$	$\frac{Ч_{\text{вир.реал}}}{A_{\text{ср.деб.заб}}}$	0.1	$Ч_{\text{вир.реал}}$ - чиста виручка від реалізації $A_{\text{ср.об.акт.}}$ - середньорічна вартість дебіторської заборгованості	Вказує на ефективність управління заборгованістю клієнтів
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	$K_{\text{кред.заб}}$	$\frac{A_{\text{собів}}}{A_{\text{ср.кред.заб}}}$	0.1	$A_{\text{собів}}$ - сума собівартості продукції $A_{\text{ср.кред.заб}}$ - середньорічна вартість кредиторської заборгованості	Вказує на кількість оборотів, які здійснила кредиторська заборгованість протягом року
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	$K_{\text{об.зап}}$	$\frac{A_{\text{собів}}}{A_{\text{ср.зап}}}$	0.05	$A_{\text{собів}}$ - сума собівартості продукції $A_{\text{ср.зап}}$ - середньорічна вартість запасів	Вказує на ефективність управління запасами на підприємстві
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддачі)	$K_{\text{фонд.від}}$	$\frac{Ч_{\text{вир.реал}}}{A_{\text{ср.осн.з}}}$	0.2	$Ч_{\text{вир.реал}}$ - чиста виручка від реалізації $A_{\text{ср.об.акт.}}$ - середньорічна залишкова вартість основних засобів	Демонструє ефективність використання основних засобів підприємства (скільки продукції/надано послуг на кожен гривню фінансових ресурсів вкладену в основні засоби)
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	$K_{\text{об.кап}}$	$\frac{Ч_{\text{вир.реал}}}{A_{\text{ср.вл}}}$	0.3	$A_{\text{ср.вл}}$ - середньорічна сума власного капіталу	Демонструє ефективність використання власного капіталу

Джерело: сформовано автором.

Ця група показників вказує на ефективність використання активів підприємства, послідовність політики управління виробничими запасами та запасами готової продукції і т.і. Підвищення інтенсивності використання основних елементів активів є позитивною тенденцією, адже вивільнена частина фінансових ресурсів може бути спрямована за іншими напрямками.

Враховуючи формулу (2.3) та інформацію, надану в табл.2.7, інтегральний показник групи оцінки ділової активності підприємства для кожного періоду (року) розраховується таким чином:

$$I_{\text{да}} = 0,15K_{\text{об.акт}} + 0,1K_{\text{об.зас}} + 0,1K_{\text{деб.зас}} + 0,1K_{\text{кред.зас}} + 0,05K_{\text{об.зан}} + 0,2K_{\text{фондовід}} + 0,3K_{\text{об.кап}} \quad 2.7$$

Обов'язковими елементами порівняльного аналізу та оцінки фінансового стану підприємств є показники рентабельності, які вимірюють дохідність підприємства з різноманітних позицій. Враховуючи сутність показників рентабельності, що надають відносну характеристику фінансових результатів, і визначаються як відношення суми отриманого (очікуваного) результату до одного з показників (виручки, витрат, середньої вартості основних і оборотних коштів, фонду заробітної плати і т. п.) - слід вважати рентабельність синтетичним вираженням ефективності різних сфер діяльності підприємства.

Показники рентабельності, необхідні для побудови інтегрального показника інвестиційної привабливості, представлені в табл. 2.8 аналогічно табл.2.4 - 2.6, де по кожному показнику надана формула та ваговий коефіцієнт показника у відповідній групі.

Таблиця 2.8 - Показники аналізу рентабельності підприємства

Оцінка рентабельності					
Назва показника	Позначення	Формула	Ваговий коеф. в групі	Опис позначень	Характеристика
Коефіцієнт рентабельності активів	$K_{\text{рент.акт}}$	$\text{Ч}_{\text{ф.пр.}} / A_{\text{ср.вал.б}}$	0.3	$\text{Ч}_{\text{ф.пр.}}$ - чистий фінансовий прибуток $A_{\text{ср.вал.б}}$ - середньорічна сума активів (валюти балансу)	Показує ефективність використання активів компанії для генерації прибутку
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	$K_{\text{рент.кап}}$	$\text{Ч}_{\text{ф.пр.}} / A_{\text{ср.вл}}$	0.3	$\text{Ч}_{\text{ф.пр.}}$ - чистий фінансовий прибуток $A_{\text{ср.вл}}$ - середньорічна сума власного капіталу	Вказує, наскільки ефективно використовується власний капітал, тобто скільки прибутку було згенеровано на кожну гривню залучених власних коштів
Коефіцієнт рентабельності діяльності	$K_{\text{рент.дія}}$	$\text{Ч}_{\text{ф.пр.}} / \text{Ч}_{\text{вир.реал}}$	0.4	$\text{Ч}_{\text{ф.пр.}}$ - чистий фінансовий прибуток $\text{Ч}_{\text{вир.реал}}$ - чиста виручка від реалізації	Характеризує дохідність основної діяльності підприємства

Джерело: сформовано автором.

Враховуючи інформацію, надану в табл.2.8, інтегральний показник групи аналізу та оцінки рентабельності підприємства для кожного періоду (року) розраховується таким чином:

$$I_{rent} = 0,3K_{rent.акт} + 0,3K_{rent.кап} + 0,4K_{rent.дія} \quad 2.8$$

Отже автором в табл. 2.4 - 2.8 сформовано масив показників 5-ти функціональних блоків показників ідентифікації фінансового стану АТП, які можуть бути враховані при визначенні інтегрального індексу інвестиційної привабливості підприємств згідно формули (2.1).

Для проведення розрахунку інтегрального індексу інвестиційної привабливості підприємств попередньо здійснюється відбір підприємств та формується інформаційна база.

З-поміж автотранспортних підприємств обрано підприємства, що відповідають таким критеріям: публічно оприлюднюють фінансову звітність; основним видом діяльності є вантажні перевезення (КВЕД: 49.41. Вантажний автомобільний транспорт); з дати реєстрації минуло не менше п'яти років. Враховуючи ці критерії, обрано наступні автотранспортні підприємства:

1. Приватне акціонерне товариство «АТП-11263» (ПАТ «АТП-11263»);
2. Приватне акціонерне товариство Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс» (ПАТ ТЕК «Західукртранс»);
3. Приватне акціонерне товариство «САТП-0904» (ПАТ «САТП-0904»);
4. Публічне акціонерне товариство «Автобаза №1» (ПАТ «Автобаза №1»);
5. Публічне акціонерне товариство «Київська виробнича компанія «РАПІД» (ПАТ «КВК «РАПІД»);
6. Приватне акціонерне товариство «САТП-1404» (ПАТ «САТП-1404»);
7. Приватне акціонерне товариство «Спецавтобаза» (ПАТ «Спецавтобаза»);
8. Приватне акціонерне товариство «Харківське управління механізації №11» (ПАТ «Харківське упрмех №11»);
9. Приватне акціонерне товариство «Агроспецтранссервіс» (ПАТ «Агроспецтранссервіс»);

10. Приватне акціонерне товариство «Долинське автотранспортне підприємство – 13541» (ПАТ «Долинське АТП-13541»).

Інформаційними джерелами розрахунків показників фінансового стану вказаних автотранспортних підприємств були наступні форми: «Баланс», «Звіт про фінансові результати», «Звіт про рух грошових коштів». Необхідні показники діяльності підприємств визначались за статтями першого розділу балансів підприємств, за окремими статтями форм «Звіт про фінансові результати» та «Звіт про рух грошових коштів». Крім того, згідно розрахункових формул визначались показники, які впливають на інвестиційну привабливість підприємств, що складають конкурентне середовище. Це дає можливість, аналізувати фінансово-економічну ефективність господарювання кожного підприємства та будувати (пропонувати) інвестиційні проекти в умовах конкурентного середовища.

Для того щоб скористатися інформацією звітних форм підприємств для визначення окремих показників їх фінансового стану, необхідно виконати ряд попередніх розрахунків щодо показників, відсутніх у вказаних формах.

Так, при розрахунку показників фінансової стійкості використовується такий показник, як «власні обігові кошти» (різниця суми власного капіталу і позаоборотних активів: рядок 1495 пасиву балансу – рядок 1095 активу балансу, Додатки А,Б,В,Г,Д,Е,Ж,З,И,К) - показник фінансової стійкості та ліквідності компанії, який являє собою суму грошових коштів, що залишилася після виключення зобов'язань підприємства зі своїх оборотних активів (табл.2.9). Іншими словами, це сума власних оборотних активів, яка доступна для щоденної операційної діяльності компанії. Якщо основною частиною оборотного капіталу компанії є грошові кошти і еквіваленти грошових коштів, менший обсяг оборотного капіталу є допустимим. З іншого боку, якщо активи в основному складаються з відносно повільно конвертованих оборотних активів, то компанії буде потрібно більше оборотного капіталу. Якщо значення показника від'ємне, то в компанії недостатньо коштів для забезпечення безперебійної діяльності за рахунок постійних фінансових ресурсів.

Таблиця 2.9 – Власні обігові кошти автотранспортних підприємств за 2016-2020 роки, тис. грн.

№ п/п	Власні обігові кошти	Роки				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	ПАТ "АТП-11263"	1238	1972	2986	806	240
2	ПАТ ТЕК "Західукртранс"	88931	74414	127925	178078	243209
3	ПАТ "САТП-0904"	707	929	1025	1332	1105
4	ПАТ "Автобаза №1"	-680	-4417	-3960	-7291	-7684
5	ПАТ "КВК "РАПД"	6106	-2511	-17011	-17417	-27654
6	ПАТ "САТП-1404"	-133.4	-84.6	1.2	-27.4	-104.7
7	ПАТ "Спецавтобаза"	-4629.7	-7752.2	-8514.6	-12006.8	-1357.7
8	ПАТ "Харківське упрмех №11"	762.3	1161.5	1786.4	1960.8	182.3
9	ПАТ "Агроспецтранссервіс"	-66.7	18.9	63.9	114.8	255
10	ПАТ "Долинське АТП-13541"	-1022.2	-1222.5	-1501.8	-1582.5	-1634.1

Джерело: складено автором [Додатки А-К].

Це створює ризик втрати ліквідності і стійкості. Для визначення причини такого фінансового стану необхідно більш детально вивчати структуру активів і фінансових ресурсів. Оскільки в табл. 2.9 наведені дані за п'ять років, можна стверджувати, що обсяги власних обігових коштів відображають реальну картину фінансово-господарської діяльності підприємств. Як бачимо, тільки для п'яти підприємств із десяти обраних («АТП-11263», «Західукртранс», «САТП-0904», «Харківське упрмех №11», «Агроспецтранссервіс») можуть бути розраховані всі показники фінансової стійкості.

Решта підприємств (з від'ємним значенням власних обігових коштів) не достатньо фінансово стійкі, тому для фінансування поточної діяльності і

забезпечення безперервності операційного процесу вони повинні залучати сторонні фінансові ресурси. Ряд показників фінансової стійкості цих підприємств (коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами, маневреність капіталу, коефіцієнт покриття запасів, коефіцієнт фінансової стабільності і т.і.) дорівнюють нулю.

Для подальшого визначення показників рентабельності розглянемо "фінансовий результат до оподаткування" для всіх обраних автотранспортних підприємств (табл. 2.10). Зауважимо, що при наявності фінансового збитку (від'ємне значення) показники рентабельності (коефіцієнт рентабельності активів, коефіцієнт рентабельності власного капіталу, коефіцієнт рентабельності діяльності) дорівнюють нулю.

Таблиця 2.10 – Фінансовий результат автотранспортних підприємств до оподаткування за 2016-2020 роки, тис. грн.

№ п/п	Фінансовий результат до оподаткування: прибуток/збиток	Роки				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	ПАТ "АТП-11263"	206	-588	340	607	432
2	ПАТ ТЕК "Західукртранс"	121307	127475	119634	106766	63277
3	ПАТ "САТП-0904"	14	256	5	158	-483
4	ПАТ "Автобаза №1"	511	476	1473	704	887
5	ПАТ "КВК "РАПД"	443	2615	3653	161	167
6	ПАТ "САТП-1404"	-69.8	-2.9	-20.7	-132.1	-172.5
7	ПАТ "Спецавтобаза"	-1542.4	-2687.8	-3402.9	-3307.3	-1715.6
8	ПАТ "Харківське упрмех №11"	3.1	143.3	413.3	1	5.9
9	ПАТ "Агроспецтранссервіс"	0.9	-2.3	28.1	55.1	138.3
10	ПАТ "Долинське АТП-13541"	-92.4	-205.1	-284.1	-79.4	-60.3

Джерело: складено автором [Додатки А-К].

Провівши розрахунки показників «фінансовий результат автотранспортних підприємств до оподаткування» та «власні обігові кошти автотранспортних підприємств», - вважаємо необхідну інформаційну базу для подальших обчислень готовою.

Використовуючи вищенаведені формули (2.1)-(2.3), інформацію табл.2.3-2.10 та фінансові звіти автотранспортних підприємств за 2016-2020 роки (Додатки А,Б,В,Г,Д,Е,Ж,З,И,К), розрахуємо окремі одиничні показники фінансового стану автотранспортних підприємств та побудуємо консолідовану таблицю 2.11, яка містить інтегральні показники інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств як в цілому, так і в розрізі п'яти функціональних груп показників фінансового стану.

При аналізі показників оцінки майнового стану автотранспортних підприємств (рис.2.7) слід мати на увазі, що автотранспортні підприємства є капіталомісткими, а формування необоротних активів відволікає більшу частину фінансових ресурсів підприємств.

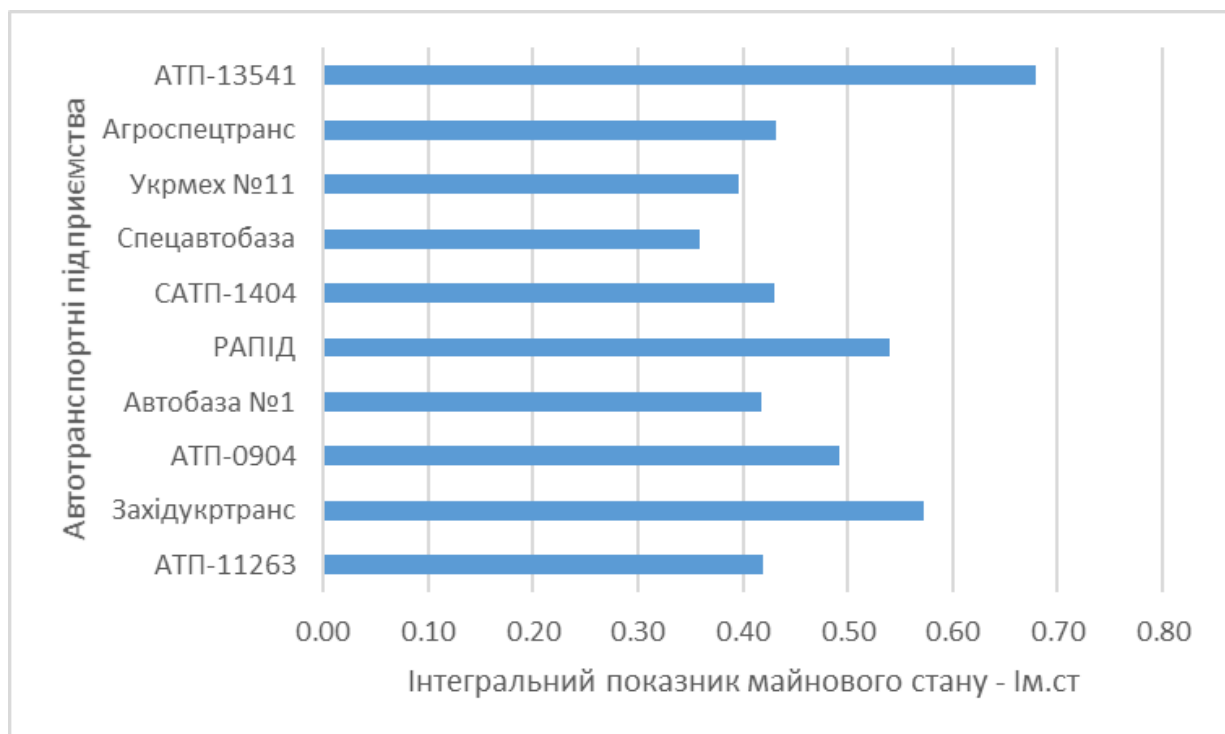


Рисунок 2.7 – Оцінка майнового стану автотранспортних підприємств
Джерело: побудовано автором.

Таблиця 2.11 – Консолідована таблиця показників інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств

Назва показника	Позначення	АТП-11263	Західукртранс	АТП-0904	Автобаза №1	РАПД	САТП-1404	Спецавтобаза	Укрмех.№11	Агроспецтранс	АТП-13541
Оцінка майнового стану	$I_{м.ст}$	0.42	0.57	0.49	0.42	0.54	0.43	0.36	0.40	0.43	0.68
Частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах	$Ч_{об.в.ф}$	0.12	0.28	0.09	0.26	0.13	0.25	0.01	0.02	0.15	0.05
Частка основних засобів в активах	$Ч_{о.з}$	0.78	0.58	0.67	0.87	0.59	0.90	0.94	0.82	0.84	0.57
Коефіцієнт мобільності активів	$K_{моб.акт}$	0.27	0.72	0.50	0.15	0.67	0.12	0.07	0.23	0.21	1.02
Коефіцієнт зносу основних засобів	$K_{зн.осн.з}$	0.53	0.55	0.72	0.43	0.68	0.64	0.49	0.52	0.69	0.89
Оцінка ліквідності	$I_{лік}$	1.53	6.24	1.99	0.42	1.18	0.63	1.60	4.27	1.38	0.07
Коефіцієнт покриття (коефіцієнт загальної ліквідності)	$K_{пок}$	1.96	4.90	2.42	0.46	1.38	0.76	0.24	6.15	1.28	0.10
Коефіцієнт швидкої (поточної) ліквідності	$K_{шви}$	1.73	3.71	2.21	0.40	1.21	0.60	0.24	6.02	1.13	0.09
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$K_{абс}$	0.52	0.24	0.49	0.09	0.14	0.27	0.05	2.03	0.11	0.05
Співвідношення поточної дебіторської та кредиторської заборгованості	$K_{деб.кред}$	1.61	13.28	2.43	0.63	1.65	0.76	4.90	2.74	2.49	0.04
Оцінка фінансової стійкості	$I_{ф.ст}$	11.38	2.13	1.54	0.39	0.44	2.92	0.39	4.56	0.69	0.00
Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами	$K_{зоб.об.вл.}$	8.25	0.71	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00	0.68	0.01	0.00
Маневреність робочого капіталу	$K_{ман}$	0.01	0.41	0.15	0.00	0.00	15.26	0.00	0.04	0.27	0.00
Маневреність власних обігових коштів	$K_{м.вл.об.к}$	0.03	0.07	0.35	0.00	0.00	19.59	0.00	0.46	0.23	0.00
Коефіцієнт покриття запасів	$K_{пок.зап}$	71.86	3.50	7.47	0.00	0.00	0.00	0.00	34.26	1.72	0.00
Коефіцієнт фінансової автономії	$K_{авт}$	0.87	2.61	0.86	0.52	0.46	0.87	0.65	0.95	0.88	0.00
Коефіцієнт фінансової залежності	$K_{ф.зале}$	1.15	0.95	1.16	2.01	2.26	1.15	1.64	1.05	1.14	0.00
Коефіцієнт фінансової стабільності	$K_{ф.стаб}$	14.71	3.27	1.42	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	0.28	0.00
Коефіцієнт фінансової стійкості	$K_{ф.ст}$	0.89	2.63	0.86	0.56	0.71	0.87	0.65	0.97	0.88	0.00
Оцінка ділової активності	$I_{д.акт}$	6.78	9.05	9.02	23.65	9.41	4.83	90.99	5.36	3.81	21.96
Коефіцієнт оборотності активів	$K_{об.акт}$	1.30	1.38	2.34	2.57	2.79	0.41	0.20	0.27	0.45	2.77
Коефіцієнт оборотності оборотних засобів	$K_{об.зас}$	6.33	3.30	7.56	33.80	7.11	4.89	3.59	1.51	2.70	9.06
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	$K_{деб.зоб}$	9.87	5.24	11.01	45.44	10.29	18.51	6.14	4.74	3.36	15.84
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	$K_{кред.зоб}$	16.15	63.48	26.53	23.33	17.45	11.84	24.17	13.16	9.79	0.65
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	$K_{об.зап}$	51.45	13.70	53.11	176.62	53.82	20.12	1748.57	64.64	37.85	361.38
Фондовіддача	$K_{фонд.від}$	1.67	2.43	3.47	3.18	5.24	0.46	0.22	0.33	0.56	4.60
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	$K_{об.кап}$	1.49	1.55	2.69	11.81	5.88	0.48	0.33	0.28	0.51	0.00
Загальна оцінка рентабельності	$I_{рент}$	0.02	0.28	0.01	0.15	0.03	0.00	0.00	0.03	0.04	0.04
Коефіцієнт рентабельності активів	$K_{рент.акт}$	0.02	0.31	0.02	0.09	0.03	0.00	0.00	0.01	0.03	0.00
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	$K_{рент.кап}$	0.02	0.34	0.00	0.38	0.05	0.00	0.00	0.01	0.03	0.12
Коефіцієнт рентабельності діяльності	$K_{рент.дія}$	0.01	0.21	0.01	0.03	0.01	0.00	0.00	0.04	0.05	0.00

Джерело: сформовано автором

В будь-якому випадку позитивною тенденцією є постійне оновлення основних засобів. Кожен із показників майнового стану свідчить про наступне:

1. Частка оборотних виробничих фондів в обігових коштах вказує на ту частину оборотних активів, що знаходяться у виробничій сфері: виробничі запаси, незавершене виробництво, витрати майбутніх періодів. Висока частка може свідчити або про неефективну політику управління виробничим процесом, зокрема формуванням виробничих запасів, або про ефективну політику управління іншими необоротними активами (збутом, розрахунками), що дозволяє спрямовувати більшість фінансових ресурсів у виробничу сферу. В десяти розглянутих підприємств досить невисока частка (менше 0,5) оборотних виробничих фондів в обігових коштах. Деякі підприємства мають показник менше 0,1 («САТП-0904», «Спецавтобаза», «Харківське управління механізації №11», «Долинське АТП-13541»), що свідчить про малий обсяг виробничих запасів.

2. Частка основних засобів в активах свідчить про ту частину фінансових ресурсів, що інвестовані в основні засоби. На відміну від підприємств інших галузей на автотранспортних підприємствах частка основних засобів у загальній сумі активів є доволі високою. Зменшення частки основних засобів протягом певного періоду є позитивною тенденцією в умовах стабільного або зростаючого обсягу виробництва та свідчить про адаптацію підприємств до зменшення місткості ринку в умовах кризових процесів і т.д. («Західукртранс», «САТП-0904», «Агроспецтранс»). В той же час така динаміка є негативною в умовах зниження обсягу виробництва та свідчить про неконтрольовану втрату виробничого потенціалу («САТП-1404», «Долинське АТП-13541»). Збільшення частки основних засобів може розцінюватися як підвищення виробничого потенціалу підприємства («КВК «РАПІД», «Харк.упр.мех.№11», «Автобаза №1»).

3. Коефіцієнт мобільності активів вказує на співвідношення оборотних та необоротних активів підприємства. Зазвичай у більшості автотранспортних підприємств частка необоротних активів доволі висока. При цьому, чим нижче активність господарської діяльності («Долинське АТП-13541», «Спецавтобаза») тим нижче показник. Високий показник свідчить про активну господарську

діяльність (ПАТ Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс», ПАТ «КВК «РАПІД»).

4. Коефіцієнт зносу основних засобів вказує на рівень фізичного та морального зносу основних засобів. Позитивним є зменшення значення показника, що свідчить про інтенсифікацію процесів оновлення необоротних виробничих активів, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності підприємства.

Фінансовий стан підприємства з позиції короткострокової перспективи оцінюється показниками ліквідності, що в загальному вигляді характеризують його здатність вчасно і у повному обсязі здійснювати розрахунки за короткостроковими зобов'язаннями з контрагентами.

При аналізі оцінки ліквідності автотранспортних підприємств слід враховувати, що високе значення показників є негативним, адже свідчить про надмірне відволікання ресурсів підприємства на формування грошових коштів, що призводить до неефективного використання наявних фінансових ресурсів. Адже за умов нормальної економічної ситуації та середньої очікуваної рентабельності підприємства ефективніше вкладати вільні грошові ресурси у власну діяльність, ніж, наприклад, формувати вклади на депозитних рахунках (строкових та до запитання).

В той самий час занадто низьке значення показників ліквідності є негативним, адже свідчить про проблеми із здатністю відповідати за своїми короткостроковими зобов'язаннями. Це знижує довіру контрагентів та партнерів до підприємства, що негативно впливає на вартість залучення позикових ресурсів – банківських та комерційних кредитів, веде до підвищення ризиків вирішення проблем у судовому порядку тощо.

Важливо зазначити, що нормативні значення показників ліквідності є досить умовними та значною мірою залежать від сфери діяльності підприємства, фактору сезонності, типових договорів співпраці з постачальниками товарів, робіт та послуг, сукупності інших факторів. Проаналізуємо показники ліквідності враховуючи нормативні значення для автотранспортних підприємств (рис.2.8):

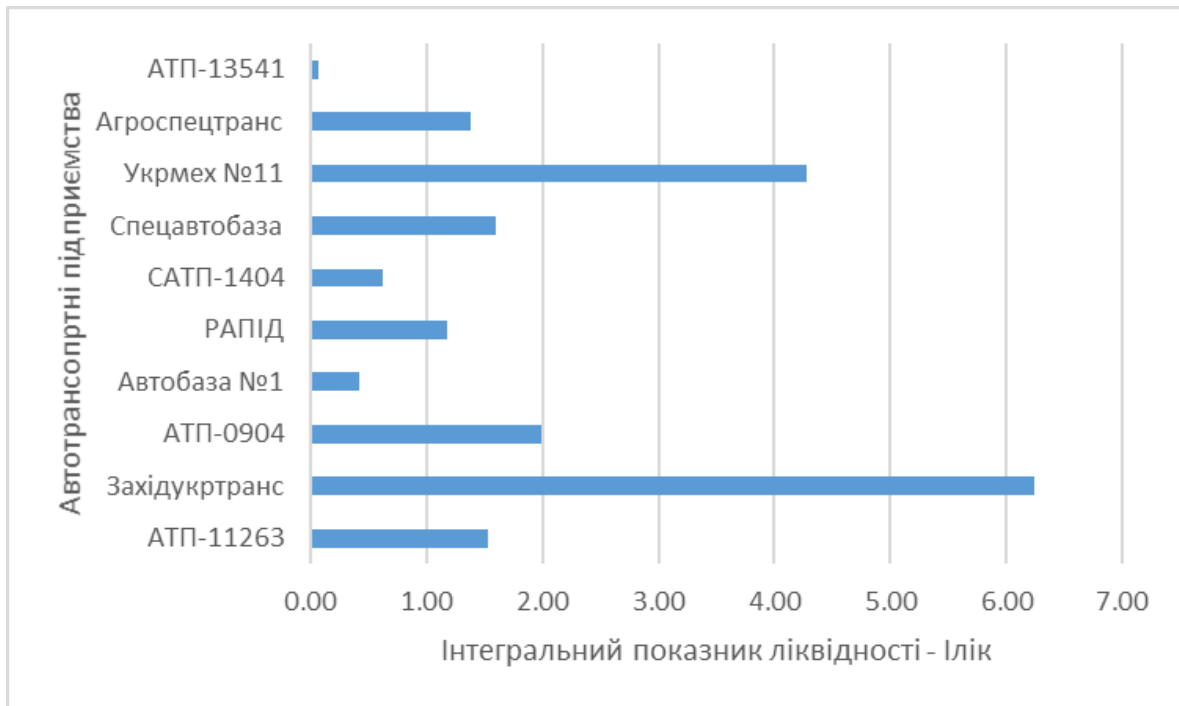


Рисунок 2.8 – Оцінка ліквідності автотранспортних підприємств

Джерело: побудовано автором.

1. Коефіцієнт покриття (коефіцієнт загальної ліквідності) - показує обсяг оборотних активів, що припадає на одиницю короткострокових зобов'язань. Нормативним вважається значення вище 1. Рівень коефіцієнта покриття автотранспортних підприємств «Автобаза №1», «САТП1404», «Спецавтобаза», «Долинське АТП-13541» свідчить, що цим підприємствам слід фокусуватись на усунення потенційних проблем з погашенням короткострокових зобов'язань. В той самий час підприємствам «Західукртранс» та «Харківське управління механізації №11» слід звернути увагу на розподіл фінансових ресурсів підприємства.

2. Коефіцієнт швидкої (поточної) ліквідності показує обсяг середньо- та високоліквідних оборотних активів, що припадає на одиницю короткострокових зобов'язань. При значенні менше 0,6 підприємству слід звернути увагу на баланс між середньоліквідними ресурсами та короткостроковими зобов'язаннями. Так, для ПАТ «Автобаза №1», ПАТ «Спецавтобаза», ПАТ «Долинське АТП-13541» коефіцієнт свідчить, що ці підприємства не мають достатньо ліквідних ресурсів для забезпечення короткострокових зобов'язань.

3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує обсяг високоліквідних оборотних активів, що припадає на одиницю короткострокових зобов'язань. При значенні показника більше 0,1 можна вважати, що баланс між високоліквідними ресурсами та короткостроковими зобов'язаннями додержано. ПАТ «Долинському автотранспортному підприємству-13541» слід звернути увагу на цей показник.

4. Значення показника співвідношення поточної дебіторської та кредиторської заборгованості свідчить про здатність розрахуватися з постачальниками, працівниками та іншими кредиторами за рахунок дебіторів в межах досліджуваного періоду. Рекомендованим вважається значення показника, що дорівнює одиниці. У випадку, якщо воно більше одиниці, слід говорити про значне відволікання фінансових ресурсів підприємства дебіторами, що знижує здатність відповідати за своїми короткостроковими зобов'язаннями. У випадку якщо показник менший одиниці – підприємство здатне фінансувати дебіторську заборгованість та частину інших активів за рахунок кредиторської заборгованості. Слід зауважити, що висновки щодо розрахованого значення показника може робити лише працівник підприємства, адже, наприклад, його високе значення може бути свідченням реалізації чіткої стратегії та агресивної маркетингової політики чи активного комерційного кредитування покупців для цілей розширення ринку збуту. Вказаний показник для ПАТ «Долинське АТП-13541» свідчить про надмірну залежність від кредиторської заборгованості.

Отже, результати розрахунків показників ліквідності характеризують ступінь надійності підприємства, рівень поточних фінансових ризиків та ризиків втрати ліквідності, ефективність фінансової політики у короткостроковій перспективі.

Розрахунки показників фінансової стійкості (рис.2.9) дозволяють одержати інформацію про рівень незалежності від зовнішніх джерел залучення фінансових ресурсів, низьку/високу імовірність банкрутства, здатність швидко пристосуватися до зміни кон'юнктури ринку і т.і. У той же час надмірно високі значення показників, наприклад, показника фінансової автономії може свідчити про те, що організація не повною мірою використовує наявний потенціал.

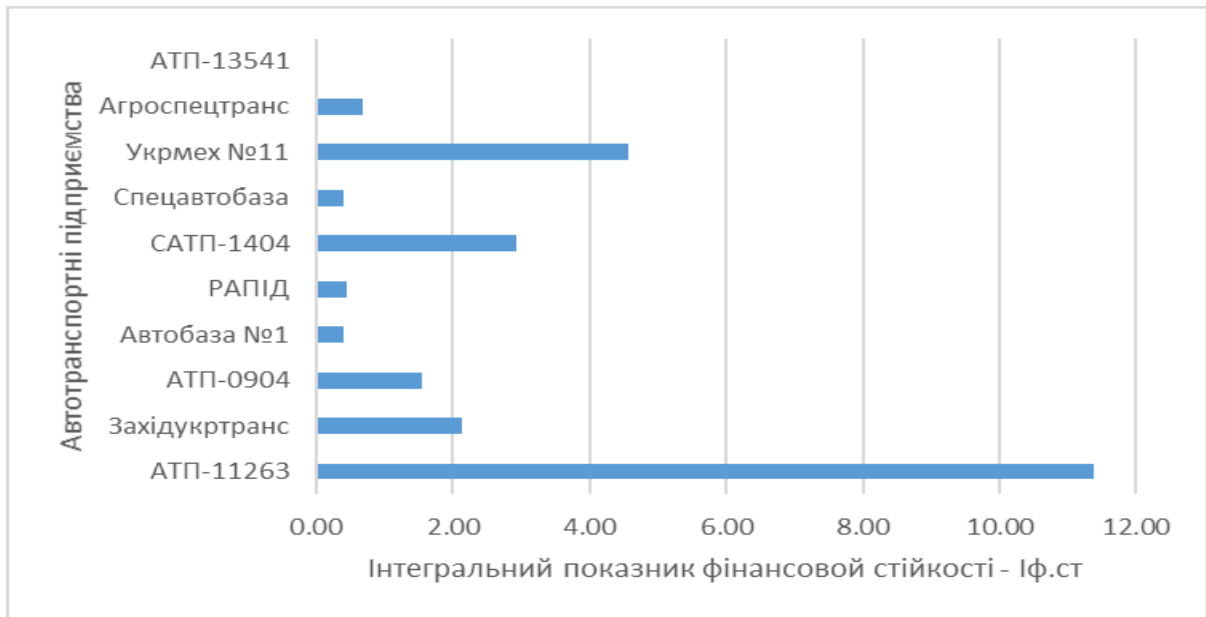


Рисунок 2.9 – Оцінка фінансової стійкості автотранспортних підприємств
Джерело: побудовано автором.

1. Значення коефіцієнту забезпечення оборотних активів власними коштами свідчить про здатність підприємства фінансувати оборотні активи за рахунок власних коштів. Нормативним значенням є 0,1 та вище. У випадку нижчого значення необхідно залучати додаткові кошти для покриття розривів у платіжному календарі. Слід зазначити, при розрахунку коефіцієнту залучається сума власних обігових коштів (ВОК). При від'ємному значенні ВОК коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами дорівнює нулю. Серед автотранспортних підприємств, що мають позитивні власні обігові кошти тільки ПАТ «Агроспецтранссервіс» має показник менше нормативного.

2. Коефіцієнт маневреності робочого капіталу вказує на частину запасів підприємства, що фінансуються за рахунок власних обігових коштів. Здатність покривати обсяг запасів за рахунок власних коштів свідчить про достатні перспективи розвитку підприємства, низьку потребу у додатковому залученні позикових коштів та потенційно низький рівень фінансових витрат. Позитивним є зменшення значення показника. Серед автотранспортних підприємств, що мають позитивні значення власних обігових коштів – ПАТ «САТП-1404» (значення показника 15,26 свідчить про недостатність власних обігових коштів для фінансування запасів). Фінансова звітність цього підприємства показує, що

протягом п'яти років підприємство мало від'ємне значення власних обігових коштів, крім 2018 року.

3. Коефіцієнт маневреності власних обігових коштів вказує, яка частина власних обігових коштів перебуває у грошовій формі. Високе значення показника свідчить про здатність швидко відповідати за своїми короткостроковими зобов'язаннями за рахунок власного капіталу. Серед автотранспортних підприємств, що мають позитивні власні обігові кошти, бачимо, що ПАТ «Спеціалізоване АТП-0904», ПАТ «Харківське управління механізації №11» мають найкращий показник (0,35 та 0,46 відповідно).

4. Коефіцієнт покриття запасів вказує на скільки запаси забезпечені нормативними джерелами їх фінансування. Позитивною динамікою є підвищення значення цього коефіцієнту. Серед автотранспортних підприємств, що мають позитивні власні обігові кошти найкращі показники у ПАТ «АТП-11263» (71,86) та ПАТ «Харківське управління механізації №11» (34,26).

5. Коефіцієнт фінансової автономії (незалежності) вказує, яку частину активів підприємство здатне профінансувати за рахунок власного капіталу. Нормативним значенням показника є 0,4 – 0,6. Нижче значення свідчить про високий рівень фінансових ризиків, а вище може означати не повне використання потенціалу. Серед автотранспортних підприємств «Долинське АТП-13541» має нульове значення тому, що підприємство має непокритий збиток (рядок 1420 балансу) протягом п'яти років. Як наслідок, - власний капітал має від'ємне значення. Підприємство ПАТ Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс» має значення 2,61, що свідчить про наявність достатнього потенціалу для покращення показника.

6. Коефіцієнт фінансової залежності (обернений до попереднього показника) характеризує частку власного капіталу в активах підприємства (його нормативне значення - близько 2). Підприємствам ПАТ Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс» (0,95) та ПАТ «Харківське управління механізації №11» (1,05) слід звернути увагу на значення цього показника.

7. Показник фінансової стабільності свідчить про співвідношення власних та позикових коштів (нормативне значення - одиниця). Серед автотранспортних підприємств, що мають позитивні власні обігові кошти значення показників ПАТ «АТП-11263»(14,71), ПАТ Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс» (3,27) та ПАТ «Харківське управління механізації №11» (3,00). Це свідчить, що підприємства мають потенціал для підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності.

8. Коефіцієнт фінансової стійкості дозволяє визначити, частку активів, що фінансуються за рахунок довгострокових джерел фінансування – власного капіталу та довгострокових позикових фінансових ресурсів. Високе значення показника свідчить про низький рівень ризику втрати платоспроможності та хороші перспективи функціонування підприємства. Зокрема, банкрутство у поточному році суб'єкту господарювання не загрожує. Нормативним є значення 0,7–0,9. Слід зазначити, ПАТ «Автобаза №1» (0,56) та ПАТ «Долинське АТП-13541» (0) мають підвищений ризик втрати платоспроможності. Крім того, підприємство ПАТ «Долинське АТП-13541» має підвищений ризик банкрутства.

Результати аналізу групи показників ділової активності підприємств (рис.2.10) вказують на ефективність використання активів підприємства, послідовність політики управління виробничими запасами.

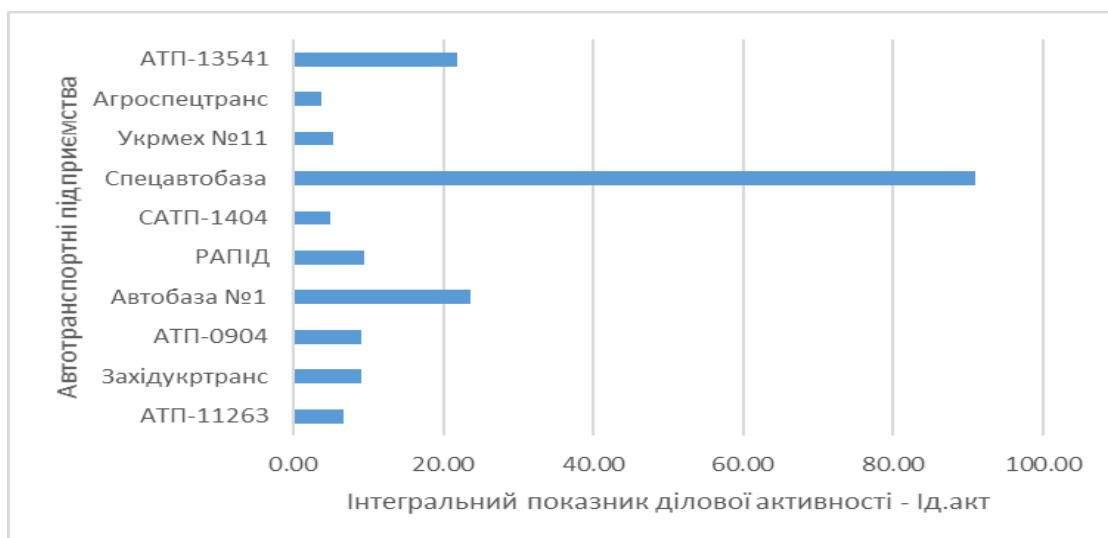


Рисунок 2.10 – Оцінка ділової активності автотранспортних підприємств

Джерело: побудовано автором.

Підвищення інтенсивності використання основних елементів активів є позитивною тенденцією, адже вивільнена частина фінансових ресурсів може бути спрямована за іншими напрямками. Загалом аналіз цієї групи показників є важливим в рамках аналізу фінансово-економічного стану підприємств:

1. Оборотність активів вказує на ефективність використання усіх активів підприємства. Значення показника характеризує обсяг чистого доходу, що генерується кожною гривнею вкладених у підприємство коштів. Однозначно позитивною тенденцією є збільшення значення коефіцієнту у динаміці. Автотранспортні підприємства ПАТ «САТП-1404» (0,41), ПАТ «Спецавтобаза» (0,20), ПАТ «Харківське управління механізації №11» (0,27) та ПАТ «Агроспецтранссервіс» (0,45) мають найнижчі показники

2. Коефіцієнт оборотності оборотних засобів характеризує кількість оборотів здійснених оборотними активами. Високе значення показника свідчить про інтенсивну роботу підприємства, отже позитивною тенденцією є висхідна динаміка показника. Активність роботи ПАТ «Харківське управління механізації №11» (1,51) найнижча, в той час як ПАТ «Автобаза №1» має найвищу середню кількість оборотів обігових коштів за п'ять років, а отже найвищий рівень активності.

3. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості вказує на інтенсивність обертання заборгованості дебіторів перед підприємством. Високе значення показника свідчить про ефективну політику управління відносинами з постачальниками. В той же час низька сума заборгованості може свідчити, що підприємство надає комерційні кредити лише надійним клієнтам, вибудувало ефективні відносини з державними органами, оптимізувало інші сфери, в яких виникає дебіторська заборгованість. Позитивним є підвищення значення показника. Найвищий показник має автотранспортне підприємство ПАТ «Автобаза №1» (45,44), найнижчий показник має ПАТ «Агроспецтранссервіс» (3,36).

4. Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості характеризує ефективність залучення кредиторської заборгованості. Збільшення значення

показника є позитивною тенденцією, адже підприємство фінансує власну діяльність за рахунок кредиторів – постачальників пального та мастильних матеріалів, запасних частин, інструменту і т.і. Але з іншого боку слід підкреслити, що зростання періоду погашення кредиторської заборгованості сприяє погіршенню ділової репутації серед постачальників, призводить до застосування штрафних санкцій з боку держави, зниження продуктивності праці серед працівників і т.і. Високе значення показника має підприємство ПАТ «Західукртранс» (63,48), що свідчить про діяльність підприємства в більшій мірі за рахунок кредиторів.

5. Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів вказує на ефективність поточної політики управління запасами. Висока оборотність свідчить про продуманість тактики формування виробничих запасів. Високі показники реалізації товарів та послуг при швидкій оборотності вказують на те, що період перебування запасів на складі є низьким, тобто відбувається мінімізація логістичних витрат. Найгірший показник (серед досліджуваних підприємств) у підприємства ПАТ «Західукртранс» (13,70) а найкращий у підприємства ПАТ «Спецавтобаза» (1748,57).

6. Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача) свідчить про ефективність використання основних засобів, вказуючи на те, який обсяг послуг або товарів було надано чи виготовлено із залученням кожної гривні основних засобів. Тому позитивною тенденцією є висхідна динаміка показника. Серед автотранспортних підприємств найкраще значення показника у підприємства ПАТ «КВК«РАПІД»(5,24), а найгірше у підприємства ПАТ «Спецавтобаза» (0,22).

7. Коефіцієнт оборотності власного капіталу характеризує ефективність використання капіталу власників та свідчить про його продуктивність - обсяг товарів та послуг (без врахування ПДВ), виготовлених чи виконаних на залучені кошти акціонерів. Позитивною динамікою є зростання значення коефіцієнту. Серед автотранспортних підприємств, що мають позитивне значення власного капіталу найвище значення у підприємства ПАТ «Автобаза №1», а найнижче - у підприємства ПАТ «Харківське управління механізації №11» (0,28).

При аналізі групи показників рентабельності (рис 2.11) слід зазначити, що рентабельність - це інтегральний показник, що відображає ефективність роботи підприємства, що націлене на отримання прибутку у короткостроковій перспективі і який вказує на якість управлінських рішень, що стосуються фінансової, операційної та інвестиційної діяльності підприємства.

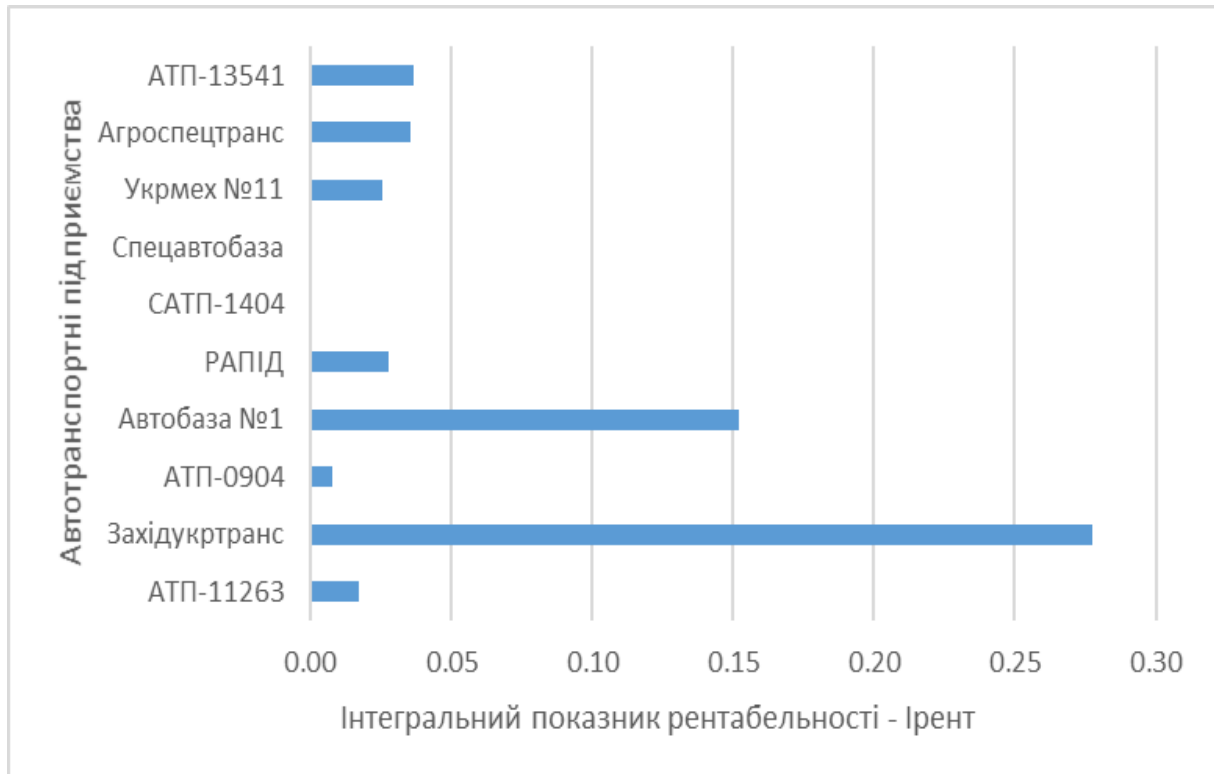


Рисунок 2.11 – Оцінка рентабельності автотранспортних підприємств
Джерело: побудовано автором.

У такому визначенні підкреслено у яких випадках рентабельність є дійсно критерієм економічної ефективності діяльності підприємства, а також враховано, що різні показники рентабельності можуть свідчити про ефективність різних ділянок роботи менеджменту.

Рентабельність доцільно розглядати з двох позицій - як об'єктивну економічну категорію і як показник. Як об'єктивна економічна категорія, рентабельність характеризує прибутковість, фінансовий результат господарської діяльності. В економічній теорії застосовується кілька визначень категорії рентабельності: прибутковість; відношення корисного результату діяльності у вигляді прибутку до вартості сукупних витрат на її отримання; зіставлення результатів господарської діяльності з витратами або ресурсами, обчисленими у

вартісній формі; інтегральний показник, узагальнюючий інші показники ефективності.

У будь-якому визначенні рентабельність - це відносний показник, який буде означати відношення суми отриманого (очікуваного) результату до одного з показників (виручки, витрат, середньої вартості основних і оборотних коштів, фонду заробітної плати і т. п.).

1. Коефіцієнт рентабельності активів - рентабельність активів (ROA – return on asset) відображає ефективність внутрішньої політики менеджменту з точки зору доходів та витрат. Чим вищий показник, тим ефективніше працює підприємство. Серед підприємств, що мають фінансовий прибуток, найкращий показник у автотранспортного підприємства ПАТ «Західукртранс» (0,31). Найгірші показники у підприємств ПАТ «Спецавтобаза», ПАТ «САТП-1404» та ПАТ «АТП-13541».

2. Коефіцієнт рентабельності власного капіталу - характеризує ефективність інвестування коштів у звичайні акції підприємства, інші внески власників до його статутного капіталу. Серед автотранспортних підприємств, що мають фінансовий прибуток, найкращі показники у автотранспортних підприємств ПАТ «Автобаза №1»(0,38) та ПАТ «Західукртранс»(0,34), а найгірші - у автотранспортних підприємств ПАТ «САТП-0904», ПАТ «САТП-1404» та ПАТ «Спецавтобаза».

3. Коефіцієнт рентабельності діяльності, що характеризує дохідність основної діяльності підприємства, використовується менеджерами та аналітиками для аналізу та контролю за цінами, кількістю товару, що реалізується, витратами виробництва та реалізації продукції. Серед автотранспортних підприємств, що мають фінансовий прибуток, найкращий показник має підприємство ПАТ «Західукртранс» (0,21). Всі інші підприємства мають досить низькі значення показника.

На основі формули 2.2, враховуючи доцільність формування п'яти функціональних блоків показників ідентифікації фінансового стану автотранспортного підприємства, визначено узагальнюючий інтегральний показник інвестиційної привабливості з урахуванням вагових коефіцієнтів, що характеризують ступінь внеску кожної групи показників в інтегральний показник інвестиційної привабливості підприємства та інтегральні показники кожної із

п'яти груп показників. розрахуємо інтегральний показник інвестиційної привабливості обраних автотранспортних підприємств (табл. 2.12).

Таблиця 2.12 – Інтегральні показники інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств

Показники	Позначення	Ваг.коэф.	АТП-11263	Західукртранс	АТП-0904	Автобаза №1	РАПІД	САТП-1404	Спецавтобаза	Укрмех №11	Агроспецтранс	АТП-13541
Оцінка майнового стану	$I_{м.ст}$	0.2	0.42	0.57	0.49	0.42	0.54	0.43	0.36	0.40	0.43	0.68
Оцінка ліквідності	$I_{лік}$	0.25	1.53	6.24	1.99	0.42	1.18	0.63	1.60	4.27	1.38	0.07
Оцінка фінансової стійкості	$I_{ф.ст}$	0.3	11.38	2.13	1.54	0.39	0.44	2.92	0.39	4.56	0.69	0.00
Оцінка ділової активності	$I_{д.акт}$	0.05	6.78	9.05	9.02	23.65	9.41	4.83	90.99	5.36	3.81	21.96
Загальна оцінка рентабельності	$I_{рент}$	0.2	0.02	0.28	0.01	0.15	0.03	0.00	0.00	0.03	0.04	0.04
Узагальнюючий інтегральний показник інвестиційної привабливості			4.22	2.82	1.51	1.52	1.01	1.36	5.14	2.79	0.84	1.26

Джерело: сформовано автором.

Найвище значення узагальнюючого інтегрального показника має ПАТ «Спецавтобаза» за рахунок впливу найбільшого значення показника ділової активності підприємства.

Зобразимо графічно узагальнюючий інтегральний показник для досліджуваних автотранспортних підприємств на рис.2.12.

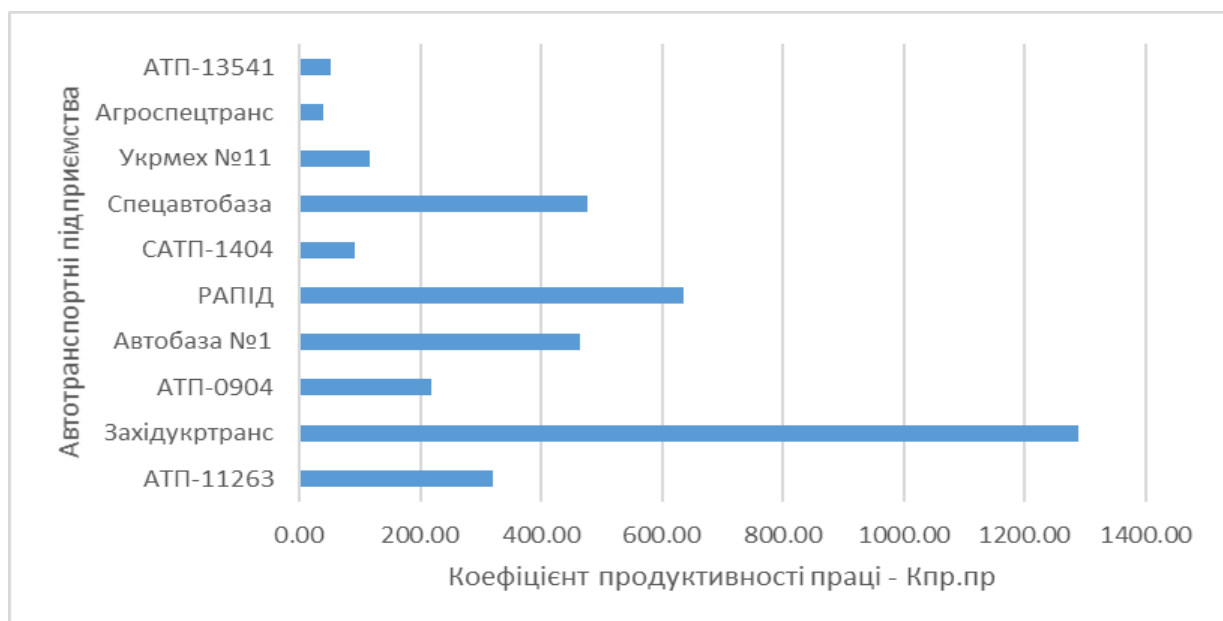


Рисунок 2.12 – Узагальнюючий інтегральний показник інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств

Джерело: побудовано автором.

Пропонуємо визначати оціночні бали показників інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств, базуючись на результатах розрахунків інтегральних показників. Методика розрахунку наведена в табл. 2.13.

Таблиця 2.13 – Методика розрахунку оціночних балів показників інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств

Інтегральний показник	Позначення	Ваговий коефіцієнт	Визначення балів	Рейтингова оцінка (бал)	Оцінка з урахуванням вагового коефіцієнту
Оцінка майнового стану	$I_{м.ст}$	0,2	- якщо показник > 0.5 , то 1 бал - якщо показник $0.4-0.5...$, то 0 балів, - якщо показник < 0.4 , то -1 бал	A1	$0.2 \cdot A1$
Оцінка ліквідності	$I_{лік}$	0,25	- якщо показник > 1.2 , то 1 бал - якщо показник $0.9-1.2...$, то 0 балів, - якщо показник < 0.9 , то -1 бал	A2	$0.25 \cdot A2$
Оцінка фінансової стійкості	$I_{ф.ст}$	0,3	- якщо показник > 1.6 то 1 бал - якщо показник $0.9-1.6...$, то 0 балів, - якщо показник < 0.9 , то -1 бал	A3	$0.3 \cdot A3$
Оцінка ділової активності	$I_{д.акт}$	0,05	- якщо показник > 10 , то 1 бал - якщо показник $5-10$, то 0 балів, - якщо показник < 5 , то -1 бал	A3	$0.05 \cdot A4$
Оцінка рентабельності	$K_{рент}$	0,2	- якщо показник > 0.2 , то 1 бал - якщо показник $0.1-0.2$, то 0 балів, - якщо показник < 0.1 , то -1 бал	A4	$0.2 \cdot A5$

Джерело: сформовано автором.

Вважаємо доцільним спочатку використати методику визначення балів [114] на кожен середній інтегральний показник, розрахований для періоду 2016-2020 років, враховуючи дані консолідованої таблиці показників (табл. 2.11), порівнюючи значення показників з загально прийнятими нормативними значеннями. В залежності від отриманих балів проведено оцінювання інвестиційної привабливості підприємств, враховуючи ваговий коефіцієнт, що характеризують ступінь внеску кожної групи показників в інтегральний показник

інвестиційної привабливості підприємства та кожен інтегральний показник інвестиційної привабливості (табл. 2.14):

Таблиця 2.14 – Рейтингова оцінка інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств

БАЛ		Рейтинг	Шкала оцінки інвестиційної привабливості
Від (включно)	До		
1	0.8	P	Найвища
0.8	0.6	G++	Відмінна
0.6	0.4	G+	Дуже добра
0.4	0.2	G	Добра
0.2	0	N	Позитивна
0	-0.2	N-	Задовільна
-0.2	-0.4	B	Незадовільна
-0.4	-0.6	B-	Погана
-0.6	-0.8	C	Критична
-0.8	-1	C-	Найнижча

Джерело: удосконалено автором на основі джерела [114].

Використовуючи вищенаведену методику, за результатами розрахунків інтегральних показників, враховуючи думку експертів, в залежності від отриманих балів, проведено оцінювання інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств та визначено їх рейтинг для кожного автотранспортного підприємства (табл.2.15).

Таблиця 2.15 – Рейтинг автотранспортних підприємств за показниками інвестиційної привабливості

Інтегральні середні показники	Позначення	Ваг.коэф.	АТП-11263	Західукртранс	АТП-0904	Автобаза №1	РАПД	САТП-1404	Спецавтобаза	Укрмех №11	Агроспецтранс	АТП-13541
Оцінка майнового стану	I _{м.ст}	0.2	0	1	0	0	1	0	-1	-1	0	1
Оцінка ліквідності	I _{лік}	0.25	1	1	1	-1	0	-1	1	1	1	-1
Оцінка фінансової стійкості	I _{ф.ст}	0.3	1	1	0	-1	-1	1	-1	1	-1	-1
Оцінка ділової активності	I _{д.акт}	0.05	0	0	0	1	0	-1	1	0	-1	1
Оцінка рентабельності	K _{рент}	0.2	-1	1	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Загальна кількість балів			0.4	0.90	0.1	-0.5	-0.25	-0.15	-0.4	0.2	-0.25	-0.45
Рейтинг автотранспортного підприємства			G	P	N	B-	B	N-	B-	N	B	B-

Джерело: розроблено автором.

Згідно розрахунків інтегральних показників інвестиційної привабливості найвищий рейтинг має підприємство ПАТ «Західукртранс», найнижчі рейтинги мають автотранспортні підприємства ПАТ«Автобаза №1», «Спецавтобаза» та «Долинське АТП 13541».

2.2. Науково-методичні положення формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі

В умовах ринкової конкуренції автотранспортному підприємству, щоб досягати поставлених цілей, замало надавати транспортні послуги, необхідно планувати свою діяльність у подальшому, тобто розробляти систему довгострокових цілей. Саме тому на сучасному етапі господарювання доцільно формувати інвестиційну стратегію підприємства, що забезпечить певний набір правил та дій підприємства в майбутньому.

Автор вважає, що інвестиційна стратегія - це комплекс довгострокових цілей, найбільш принципових установок і намірів в області капіталовкладень та вкладень у фінансові активи, розвитку автотранспортних послуг, формування оптимальної структури напрямків інвестування та джерел їх фінансування, й головне, нагромадженням обумовлених процесів результативністю інвестиційної ідеології.

За науково-методичними положеннями інвестиційна стратегія реалізується у розробці плану та програми здійснення інвестиційної діяльності, виходячи з впливу факторів макро-, мезо- та мікрорівнів бізнес середовища, адже оцінювання інвестиційної привабливості та формування інвестиційних інструментів у визначенні їх ефективного впровадження розкривають стратегічні перспективи для підприємства. На макрорівні стратегія відображає специфіку підприємства як індикатор економічної незалежності держави та активізації процесів розвитку реального сектору економіки. Мезорівень впровадження інвестиційної стратегії підприємства формується з урахуванням існуючих джерел та форм інвестування, їхньої доступності і потенційної ефективності використання в конкурентному

середовищі. Мікрорівень інвестиційної стратегії здатен вирішувати у подальшому розвитку підприємства низку проблем забезпечення конкурентних переваг бізнес-середовища, формування інноваційних та технологічних засад підприємницької діяльності, здійснення процесів акумулювання вільних фінансових ресурсів на сучасних якісних засадах [119].

Таким чином, на думку автора, формування інвестиційної стратегії для автотранспортних підприємств в умовах конкурентного середовища потрібно базувати на науково-методичному підході та визначенні взаємообумовленої пріоритетності транспортного сектору в цілому.

У загальному виді інвестиційна стратегія реалізується у розробці плану та програми здійснення інвестиційної діяльності, виходячи з ситуації, що склалася на даному етапі розвитку підприємства. Стратегія відображає специфіку підприємства і його переваги, що виникають в результаті змін в економіці. Інвестиційна стратегія підприємства формується з урахуванням існуючих джерел та форм інвестування, їхньої доступності і потенційної ефективності використання [62].

Важливим моментом при формуванні інвестиційної стратегії є визначення середовищ, в яких працює автотранспортне підприємство та розподіл основних факторів, що впливають на діяльність підприємства.

Під час аналізу зовнішнього середовища, в межах якого функціонує підприємство, можна виділити цілу низку чинників, що впливають на можливості його функціонування та розвитку. Аналіз підходів різних авторів показав, що вони дещо по-різному виокремлюють та класифікують чинники зовнішнього середовища. Деякі автори розглядають лише чинники прямої дії (постачальники, покупці, конкуренти тощо) [167]. Інші автори розглядають чинники непрямой дії (законодавство, культура, податкову політику тощо) [150]. Загалом нараховується від 5 до 23 загальних чинників зовнішнього середовища в залежності від автора та його позиції. Крім того, існують автори які поділяють чинники зовнішнього середовища на макро- та мікрочинники [69, 80]. При цьому до макросередовища вони відносять загальне оточення, тобто глобальні чинники, що віддзеркалюють

соціально-економічні відносини у суспільстві. До мікросередовища вони відносять оперативне середовище, яке охоплює чинники, що здійснюють безпосередній вплив на конкретне підприємство [27].

Узагальнюючи вище наведене та враховуючи галузеву специфіку діяльності автотранспортних підприємств, автор пропонує наступну схему загального середовища та розподілу чинників (факторів), що впливають на діяльність підприємства (рис.2.13).



Рисунок 2.13 – Фактори впливу на діяльність автотранспортного підприємства

Джерело: сформовано та удосконалено автором на основі [167, 150, 69, 80, 27].

Загальне середовище, в якому працює автотранспортне підприємство поділимо на три середовища: зовнішнє середовище (макросередовище), внутрішнє середовище (мікросередовище) та мезосередовище (конкурентне середовище). При цьому, кожне середовище має свої чинники впливу на діяльність підприємства.

До макросередовища пропонуємо відносити такі чинники (фактори) впливу:

- політико-правові фактори: зовнішня політика держави та її політичний курс; внутрішня політика держави та політична стабільність (динаміка політичних

реформ); удосконалення існуючих та розробка нових законів; співпраця з іншими державами та митне законодавство;

- економічні фактори: динаміка економічних реформ, коливання курсу національної валюти, рівень інфляції, стан в паливно-енергетичній сфері;

- соціально-географічні фактори: чисельність населення, динаміка соціальних реформ (трудове законодавство, пенсійне законодавство, рівень середньої на мінімальної заробітної плати тощо); розвиток регіонів та інфраструктури між ними; динаміка екологічних реформ;

- технологічні фактори: впровадження інновацій та сучасність обладнання, використання сучасних технологій в сфері логістики.

До мікросередовища пропонуємо відносити наступні чинники впливу:

- фінансово-правові відносини з власниками підприємства;
- фінансово-правові відносини з постачальниками та партнерами;
- фінансово-правові відносини з іншими суб'єктами господарювання (орендодавці, сусіди, орендарі, служба безпеки підприємства тощо);
- корпоративна культура;
- внутрішня політика підприємства (режим роботи, правила, процедури, інструкції, техніка безпеки тощо);
- бізнес-процеси підприємства;
- правові відносини з державою;
- контролюючі органи;
- кадрова політика підприємства.

До конкурентного середовища пропонуємо відносити наступні чинники:

- діяльність існуючих конкурентів;
- поява нових конкурентів;
- конкурентоспроможність постачальників (продавців);
- нові конкурентоспроможні товари (послуги);
- можливість клієнтів (покупців);
- конкурентоспроможність підприємства;
- державна політика в сфері регулювання конкуренції.

Слід підкреслити, що вихідною передумовою формування інвестиційної стратегії є загальна стратегія економічного розвитку підприємства. Стосовно неї інвестиційна стратегія носить підлеглий характер і повинна узгоджуватися з нею по цілях та етапах реалізації (рис 2.14).



Рисунок 2.14 - Взаємозв'язок між загальною стратегією розвитку підприємства та інвестиційною стратегією

Джерело: розроблено автором.

Загальна стратегія розвитку підприємства крім інвестиційної стратегії підприємство може включати інші стратегії розвитку (операційна, соціальна, кадрова, стратегія розвитку безпеки, маркетингова, інноваційна і т.і.). При цьому кожна узгоджується із загальною стратегією. Крім того, загальна стратегія розвитку підприємства формується та реалізується в умовах постійного впливу зовнішніх факторів (політичні, економічні, соціальні тощо), внутрішніх факторів (кадрові, робота з постачальниками, менеджмент підприємства, аварійні ситуації і т.і.) та факторів впливу мезосередовища-конкурентного середовища (діяльність

конкурентів, конкурентоспроможність підприємства, платоспроможність споживачів послуг, поява нових послуг і т.і.).

Інвестиційна стратегія при цьому розглядається як один з головних факторів забезпечення ефективного розвитку підприємства відповідно до обраної ним загальної стратегії розвитку.

Інвестиційна стратегія підприємства завжди повинна відповідати наступним цілям:

- максимізації прибутку від інвестиційної діяльності протягом всього періоду реалізації інвестиційних проектів;
- мінімізації інвестиційних ризиків та забезпечення ефективної реалізації інвестиційних проектів в майбутньому (ефективне прогнозування потенційного впливу макроекономічних чинників на інвестиційну діяльність);
- забезпечення покращення стану підприємства за рахунок ефективної інвестиційної діяльності;
- укріплення позиції в конкурентному середовищі та розширення ринку збуту.

При цьому слід враховувати, що актуальність розробки інвестиційної стратегії підприємства визначається рядом умов. Найважливішим з них є інтенсивність зміни чинників зовнішнього інвестиційного середовища. Висока динаміка основних макроекономічних показників, що пов'язані з інвестиційною активністю підприємств, темпи розвитку технологій, часті коливання кон'юнктури інвестиційного ринку, мінливість державної інвестиційної політики і форм регулювання інвестиційної діяльності не дозволяють ефективно управляти інвестиціями підприємства на основі лише раніше накопиченого досвіду і традиційних методів. Оскільки під впливом багатьох факторів інвестиційні рішення окремих структурних підрозділів підприємства можуть мати різнонаправлений характер, це може призвести до виникнення протиріч і зниження ефективності інвестиційної діяльності в цілому.

На відміну від звичайного довгострокового планування, заснованого на концепції екстраполяції сформованих тенденцій розвитку, стратегічне планування

враховує не тільки поточні тенденції, але й систему можливостей і небезпек розвитку підприємства, виникнення надзвичайних ситуацій, спроможних змінити сформовані тенденції в майбутньому періоді.

Розробка інвестиційної стратегії підприємства на сучасному етапі базується на методологічних підходах концепції стратегічного управління, що активно впроваджується в корпораціях США і більшості країн Західної Європи з початку 70-х років XX ст. Концепція стратегічного управління відбиває чітке стратегічне позиціонування підприємства (у т.ч. і його інвестиційну позицію), яке виражене в системі принципів і цілей функціонування, механізмі взаємодії суб'єкта й об'єкта управління, характері взаємовідносин між елементами господарської та організаційної структури, формах адаптації до умов зовнішнього мінливого середовища.

Науково-методичні положення формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі включають принципи, етапи та інструментарій її формування, обґрунтування факторів та умов для формування та реалізації інвестиційної стратегії.

Проблематикою визначення інструментарію формування стратегії підприємства займалися чимало науковців: Г. Мінцберг, М. Портер, К. Обман, К. Фрімен, Б. Твісс, О. Водачкова, Б. Санто, В. Савчук та ін.

Питанню формування ефективної інвестиційної стратегії підприємства присвячено велику кількість наукових праць. Базовими є праці вітчизняних та закордонних науковців, таких як: С. Покропивний, О. Терещенко, І. Ансофф, І. Віханський, М. Портер, М. Книш.

Стратегічне планування має безпосереднє відношення до прийняття інвестиційних рішень, оскільки повинно забезпечити узгодження довгострокових цілей підприємства з необхідними для їхнього досягнення ресурсами.

Процес формування інвестиційної стратегії підприємства є досить складним і трудомістким, у зв'язку з чим вимагає чіткої регламентації та впорядкованості. У вітчизняній літературі підходи до формування інвестиційної стратегії описуються в роботах І.О. Бланка, Є.І. Шохіна, К. Т. Бясова та інших авторів [24].

Підходам до формування та реалізації стратегії на різних рівнях управління присвячена значна кількість робіт вітчизняних та зарубіжних фахівців, які значною мірою базуються на різних тлумаченнях стратегії, пріоритетах, на підставі яких приймаються стратегічні рішення.

Розроблення інвестиційної стратегії відіграє значну роль у забезпеченні ефективного розвитку підприємства. Підкреслюючи роль та значення цього процесу, Л.С. Селіверстова робить вірний висновок, що правильно побудована інвестиційна стратегія надає підприємству такі конкурентні переваги:

- забезпечує механізм реалізації довгострокових загальних та інвестиційних цілей майбутнього економічного та соціального розвитку підприємства в цілому й окремих його структурних одиниць;
- дозволяє оцінити інвестиційні можливості підприємства;
- забезпечує можливість швидкої реалізації нових перспективних інвестиційних можливостей, які виникають у процесі динамічних чинників зовнішнього економічного середовища;
- враховує заздалегідь можливі варіації розвитку неконтрольованих підприємством чинників зовнішнього інвестиційного середовища і дозволяє звести до мінімуму їхні негативні наслідки для діяльності підприємства [168].

Найбільш поширеними в наукових колах і досконалими вважаються класифікації Г.Мінцберга, Б.Альстренда та Дж.Лемпела [142], Р. Уотінгтона та С. Фліна. Г. Мінцберг розподіляє всі підходи до формування стратегії на 10 шкіл, які відрізняються тлумаченням змісту стратегії та підходом до її формування. Р.Уотінгтон класифікує стратегії за двома іншими ознаками – діапазоном стратегічних цілей (від одиничної (максимізація прибутку) до цілого спектру різнопланових стратегічних цілей) та характером процесу формування і реалізації стратегії (від планового до реактивного, інкрементального). В основу класифікації покладено підходи до сприйняття організацією свого зовнішнього та внутрішнього середовища [6].

На особливу увагу заслуговує підхід В. І. Хомякова [180, с. 84], який пропонує використати досвід розвинених країн для досягнення підприємствами України стратегічних цілей, що передбачає:

- визначення ключових показників, що характеризують ефективність використання ресурсів;
- порівняльний аналіз вітчизняного рівня визначених показників з рівнем розвинених країн;
- встановлення терміну та рівня досягнення ключових показників;
- обґрунтування вихідних даних для розрахунків;
- розрахунок обсягу вивільнених коштів в результаті доведення ключових показників до рівня розвинених країн;
- розрахунок абсолютних величин та додаткового відсотку зростання показників розвитку економіки (ВВП, заробітної плати, інвестицій);
- внесення поправок;
- визначення терміну досягнення стратегічних цілей.

Водночас, необхідно зазначити, що процес реалізації інвестиційної стратегії не може бути незмінним. Оскільки підприємства здійснюють свою діяльність в межах загальної економічної системи, то на них безперервно впливають різні зовнішні та внутрішні фактори. Під їх впливом підприємства змушені постійно коригувати, переробляти або скасовувати свої плани.

Таким чином, інвестиційна стратегія, будучи системним елементом стратегії розвитку підприємства, повинна бути гнучкою і адаптивною та враховувати можливість її коригування з урахуванням впливу зовнішніх і внутрішніх факторів.

Базуючись на сучасних концепціях та підходах до формування інвестиційної стратегії та з огляду на практичний досвід діяльності автотранспортних підприємств в сучасних умовах автор пропонує наступну схему формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств (рис.2.15):

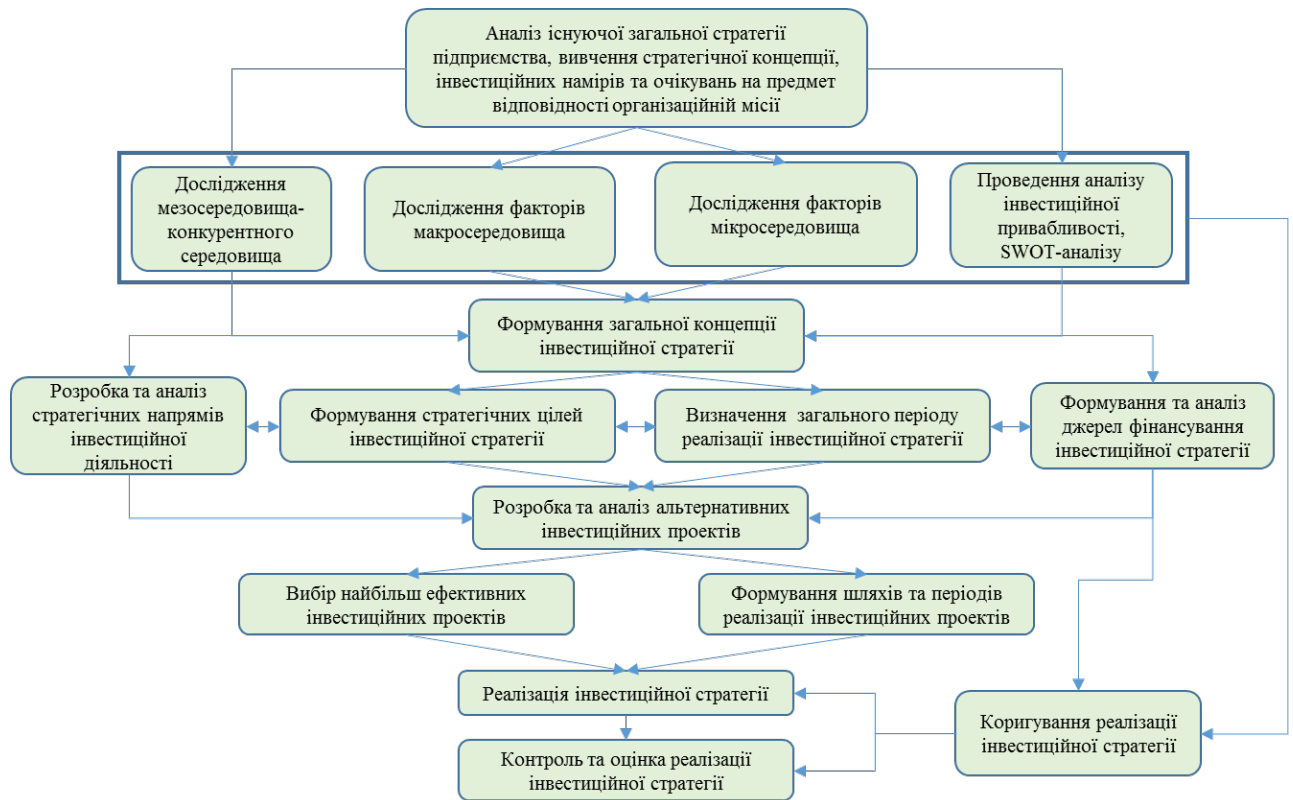


Рисунок 2.15 – Формування інвестиційної стратегії підприємства

Джерело: розроблено автором.

Зазначимо, що реалізація інвестиційної стратегії, під впливом дії факторів зовнішнього і внутрішнього середовища може суттєво змінюватись. До таких факторів зазвичай відносять: в макросередовищі – політико-правові фактори, економічні фактори, соціальні фактори, технологічні фактори; в мікросередовищі – внутрішні процеси автотранспортного підприємства, фінансово-правові відносини з іншими учасниками ринку; в конкурентному середовищі – вплив інших учасників ринку та їх конкурентоспроможність.

У зв'язку з цим виникають додаткові вимоги до формування інвестиційних стратегій, які стосуються:

- використання внутрішнього фінансового потенціалу підприємства;
- активного маневрування фінансовими ресурсами;
- визначення меж інвестиційної діяльності в перспективі, виходячи з фінансового потенціалу;
- забезпечення можливості прискореної реалізації перспективних інвестиційних планів;

- врахування можливих варіантів розвитку неконтрольованих підприємством факторів зовнішнього і внутрішнього середовища;

- спрямування фінансових ресурсів на реалізацію неприбуткових інвестиційних проектів (соціальних, екологічних, тощо).

Таким чином, відбувається уточнення, адаптація, коригування процесу реалізації інвестиційної стратегії через призму факторів впливу зовнішнього і внутрішнього середовища.

При зміні цілей інвестиційної стратегії в момент реалізації існуючих інвестиційних проектів коригується реалізація та, при необхідності і наявності можливостей, розробляються нові інвестиційні проекти.

Головна відмінність інвестиційної стратегії від загальної стратегії підприємства полягає в обмеженні термінів окупності інвестиційних проектів рамками строків проведення процедур відновлення платоспроможності.

Актуальність розробки інвестиційної стратегії організації визначається рядом умов. Одною з таких умов є інтенсивність змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища. У цих умовах відсутність розробленої інвестиційної стратегії, адаптованої до можливих змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища, може привести до того, що інвестиційні рішення окремих структурних підрозділів підприємства будуть носити різноспрямований характер, приводити до виникнення протиріч і зниження ефективності інвестиційної діяльності в цілому.

Специфіку розробки інвестиційної стратегії підприємства визначає майбутній етап його життєвого циклу. Кожній із стадій життєвого циклу підприємства притаманні характерні їй рівень інвестиційної активності, особливості формування інвестиційних ресурсів напрямки і форми інвестиційної діяльності. Розроблена інвестиційна стратегія дасть змогу завчасно адаптувати інвестиційну діяльність підприємства до майбутніх змін можливостей її економічного зростання.

При визначенні цілей, розробки інвестиційної стратегії необхідно проведення аналізу зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства,

зіставлення результатів, уточнення основних напрямків стратегічного розвитку підприємства, розгляд варіативності можливих стратегій, їх аналіз, уточнення і вибір основної стратегії розвитку підприємства. Після цього необхідно виділити основні заходи щодо реалізації стратегії.

В основі формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства повинна лежати Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [93], її концептуальні положення. В той же час в процесі формування і реалізації інвестиційної стратегії повинні брати участь всі діючі суб'єкти управління, які включають в себе також органи регіональної влади (які володіють необхідним набором економічних важелів) і осіб, що приймають рішення в комерційних і некомерційних організаційно-правових структурах (як основних виконавців планових заходів).

Основними напрямками інвестиційної стратегії в аспекті досягнення цілей і задач загальної стратегії розвитку автотранспортного підприємства є поліпшення відтворюваної структури капіталовкладень для підвищення якості та рівня надання транспортних послуг, підвищення рівня безпеки різних видів транспортних перевезень, основною метою інвестиційної стратегії є спрямованість на формування конкурентних переваг та їх ефективна реалізація на ринку транспортних послуг.

Формування стратегії вимагає чіткого методологічного інструментарію, що спирається на теорію стратегічного управління. Розроблення інвестиційної стратегії підприємства повинно відбуватись відповідно до визначених принципів її формування та цілей інвестування.

Вихідним моментом формування інвестиційної стратегії повинно бути обґрунтування цілей інвестування, яке повинно узгоджуватися із загальними цілями розвитку підприємства. Відповідно до виявлених проблем і досягнення встановлених на даному етапі цілей необхідно здійснити аналіз факторів зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства.

Проведений аналіз принципів, на яких базується формування стратегій взагалі, показав, що існує цілий ряд принципів, яких доцільно дотримуватись при

формуванні інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. При формуванні інвестиційної стратегії ряд принципів можуть відігравати основну роль і бути базисом для її формування та визначати основні вимоги до розробки стратегії, інші можуть мати підпорядковану роль.

Пропонується розподілити принципи для формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства на три групи – базові принципи, специфічні принципи та принципи економічної доцільності (рис.2.16) [42].



Рисунок 2.16 – Принципи формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств

Джерело: сформовано автором.

Дотримання при формуванні стратегії базових принципів дає можливість сформувати типові характеристики стратегії підприємства, а використання

специфічних принципів дозволяє передбачити певні ознаки стратегії, які притаманні тільки автотранспортним підприємствам.

Розглянемо детальніше складові базових принципів інвестиційної стратегії:

- принцип науковості передбачає, що розробка стратегії повинна ґрунтуватися на положеннях наукового пізнання, враховувати вимоги економічних законів і використовувати методи економічного дослідження;

- принцип комплексності вимагає охоплення, по можливості, всіх складових (елементів) і процесів діяльності автотранспортного підприємства в ході планування стратегії, включаючи наявність (поточну реалізацію) інших стратегій;

- принцип системності означає, що стратегія повинна розглядатися як система, яка складається з взаємозв'язаних елементів (стратегічних правил);

- принцип обґрунтованості означає, що інвестиційна стратегія ґрунтується на об'єктивних, проаналізованих та розрахованих аргументах, що відповідають як загальному розвитку підприємства, так і конкретні реалізації інвестиційної стратегії;

- принцип узгодженості передбачає, що стратегія повинна враховувати інші стратегічні напрями розвитку підприємства, крім того враховувати та узгоджувати діяльність всіх учасників інвестиційної стратегії;

- принцип об'єктивності вимагає використання в процесі формування стратегії достовірної, перевіреної інформації, реально відображати об'єктивну реальність;

- принцип розвитку передбачає наявність механізмів, що забезпечують розвиток підприємства;

- принцип реалізованості означає наявність достатніх ресурсів (в тому числі і грошових) для реалізації стратегії, тобто реалізація інвестиційної стратегії має об'єктивне підґрунтя.

Розглянемо детальніше складові специфічних принципів інвестиційної стратегії:

- принцип інноваційності передбачає, що процес формування стратегії повинен враховувати динамічність змін технологій та результати науково-технічного прогресу, що можуть використовуватись у всіх напрямках діяльності підприємства;

- принцип синергізму надає можливість досягнення системного ефекту при формуванні інвестиційної стратегії завдяки підвищеній результативності за рахунок спільної, взаємодоповнюючої і взаємозалежної дії всіх елементів системи стратегічного управління автотранспортним підприємством;

- принцип відповідності вимагає, щоб інвестиційна стратегія підприємства відповідала заявленим стратегічним цілям, місії, враховувала існуючий ресурсний потенціал тощо.

- принцип збалансованості джерел інвестицій передбачає збалансованість за джерелами інвестицій, в тому числі за співвідношенням власного і позикового капіталу, що є найважливішою характеристикою інвестиційного проекту по будівництву та реконструкції основних засобів;

- принцип відповідальності передбачає відповідальність результатів реалізації інвестиційної стратегії по соціальним параметрам насамперед, крім того відповідальність перед учасниками розробки та реалізації інвестиційної стратегії.

- принцип адаптивності полягає в гнучкості та оперативному реагуванні стратегії на зміну чинників зовнішнього та внутрішнього середовища, інтенсивності їх впливу, сучасні тенденції у бізнес-процесах, в корегуванні в будь-який момент, через зміни законодавчої бази, ситуації на вітчизняному та міжнародному ринку.

- принцип екологічності передбачає наявність механізмів, що забезпечують відповідність нормам екологічної безпеки.

- принцип маневреності надає можливість досягти запланованих цілей декількома, альтернативними шляхами, враховуючи специфіку діяльності підприємств транспорту. Принцип маневреності вимагає проведення на етапі стратегічного планування аналізу декількох інвестиційних стратегій на предмет порівняння їх ефективності, ризиків, доступності джерел інвестицій та інших

параметрів з метою вибору інвестиційної стратегії, яка найбільшою мірою відповідає поставленим стратегічним цілям.

Розглянемо детальніше складові принципів економічної доцільності:

- принцип ефективності вимагає позитивного економічного ефекту в результаті здійснення стратегії, реалізація заходів стратегічного плану має принести позитивний результат, тобто покрити усі витрати як економічного, так і соціального, екологічного, науково-технічного, іншого характеру;

- принцип окупності полягає у відшкодуванні (компенсації) стратегічних витрат (як одноразових, так і поточних);

- принцип прибутковості передбачає постійний фінансовий прибуток протягом реалізації інвестиційної стратегії;

- принцип мінімізації ризику виражається в необхідності вибору напрямків і форм інвестиційної стратегії на основі встановлення диференційованих обмежень рівнів допустимого інвестиційного ризику;

- принцип посилення конкурентоспроможності вимагає, щоб стратегія мала такі стратегічні правила, які дозволяють забезпечити підтримку існуючої конкурентної переваги підприємства або створення нової конкурентної переваги в конкурентному середовищі.

Таким чином, обґрунтовані вище принципи формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства слід вважати основою для забезпечення її ефективності, а отже їх максимальне врахування як кожного окремо, так і у поєднанні та взаємоузгодженні, сприятиме досягненню необхідного рівня стабільності переваг над конкурентами на ринку транспортних послуг. Запропоновані принципи можна покласти в основу методичного апарату формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств.

Серед основних наукових положень при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства належне місце має відводитись методичному апарату, застосування якого разом з цим передбачає врахування певних умов, найважливішими із яких визначаються інтенсивність змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища. За сучасних значних коливань динаміки основних

макроекономічних показників, що пов'язуються з незначним рівнем інвестиційної активності підприємств, частими коливаннями кон'юнктури інвестиційного ринку, непостійністю державної інвестиційної політики та не чітко обґрунтованими формами регулювання інвестиційних процесів, поки не можливо ефективно управляти інвестиціями підприємства на основі лише раніше накопиченого досвіду і традиційних методів інвестиційного менеджменту. За цих умов відсутність обґрунтованої інвестиційної стратегії, адаптованої до можливих змін факторів зовнішнього інвестиційного середовища, може привести до того, що інвестиційні рішення будуть носити різноспрямований характер, спричинювати виникнення протиріч та їх наслідкове зниження ефективності як інвестиційної, так і фінансово-господарської діяльності в цілому.

Обґрунтована з врахуванням зазначених обставин, а також стадій життєвого циклу, кожній з яких притаманний характерний тільки для неї рівень інвестиційної активності, інвестиційна стратегія дозволяє завчасно адаптувати інвестиційну діяльність підприємства до майбутніх кардинальних змін, варіативності можливостей його економічного розвитку.

Істотною умовою, що визначає вид інвестиційної стратегії, є можлива зміна цілей операційної діяльності підприємства, що може бути викликано новими комерційними можливостями. Реалізація таких цілей вимагає зміни організаційної структури, розширенням транспортних маршрутів, впровадження нових транспортних технологій, створення сучасних об'єднань і т.п. В цих умовах істотне зростання інвестиційної активності підприємства і диверсифікація форм його інвестиційної діяльності повинні носити прогнозований характер, що забезпечується розробкою відповідної інвестиційної стратегії.

Методичні підходи до формування інвестиційної стратегії для автотранспортних підприємств мають враховувати концепції, закладені в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, та базуватися на парадигмі сталого розвитку вітчизняного транспорту, яка насамперед передбачає його інноваційний та гармонійний розвиток. Процес сталого розвитку транспорту є керованим, основою його реалізації можна вважати системний підхід

за участі сучасних інформаційних технологій, що дають змогу з високою точністю прогнозувати варіанти стратегій розвитку за різними видами та обрати з них оптимальні [93].

Заснована на новій парадигмі управління розробка інвестиційної стратегії базується на попередній ідентифікації досягнутого інвестиційного рівня підприємства. В процесі такої ідентифікації отримується чітке уявлення про наступні параметри, що характеризують можливості та обмеження інвестиційної діяльності підприємства:

- наявність на підприємстві цілісної стратегічної концепції у вигляді місії, загальної стратегії, системи стратегічних нормативів розвитку тощо; ступінь її структурованості в розрізі окремих господарських підрозділів;

- наявність інвестиційних ресурсів підприємства, можливості перспективного їх формування та забезпечення їх проти інфляційного захисту у процесі накопичення;

- рівень використання інвестиційного потенціалу підприємства;

- рівень стратегічного мислення власників, керівників та інвестиційних менеджерів підприємства;

- рівень знань інвестиційних менеджерів (їх інформативної обізнаності) про стан і майбутню динаміку найважливіших чинників впливу на інвестиційні процеси;

- рівень інвестиційної культури підприємства, наскільки тісно він кореспондується із загальною його організаційною культурою;

- відповідність рівня інвестиційної активності підприємства поточним і перспективним вимогам його розвитку;

- відповідність організаційної структури управління завданням інвестиційної діяльності підприємства в контексті перспектив його розвитку;

- рівень ефективності систем аналізу, що застосовуються підприємством для стратегічного планування і контролю за інвестиційною діяльністю.

Процес формування інвестиційної стратегії тісно пов'язаний з попереднім визначенням об'єктів стратегічного управління на підприємстві. З позицій

інвестиційного менеджменту практикується виділення трьох основних груп об'єктів стратегічного управління:

- інвестиційна діяльність підприємства в цілому;
- інвестиційна діяльність стратегічної зони господарювання;
- інвестиційна діяльність стратегічного інвестиційного центру.

Підприємство як об'єкт стратегічного інвестиційного управління являє собою відкриту комплексну систему, інтегруючи за всіма напрямками і формами інвестиційної діяльності в різних його структурних підрозділах.

Така структура, як стратегічний інвестиційний центр являє собою самостійну одиницю на підприємстві, що спеціалізується на виконанні окремих функцій або напрямів інвестиційної діяльності, і яка забезпечує ефективну господарську діяльність окремих підрозділів та підприємства в цілому. Інвестиційна стратегія таких центрів обмежена функціональними напрямками їх діяльності та підпорядкована завданням загального стратегічного інвестиційного управління на підприємстві.

На основі об'єднання всіх елементів теоретичного та науково-методичного забезпечення формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства побудуємо концептуальну модель (рис. 2.17).

Реалізація інвестиційної стратегії забезпечує ефективний розвиток підприємства і дозволяє отримати наступні переваги:

- створюються умови для швидкої реалізації нових перспективних інвестиційних можливостей, що виникають у процесі динамічних макроекономічних змін;

- будується механізм реалізації довгострокових загальних і інвестиційних цілей майбутнього економічного і соціального розвитку підприємства в цілому та окремих його структурних одиниць;

- реально оцінюються інвестиційні можливості підприємства, забезпечується максимальне використання його внутрішнього інвестиційного потенціалу і можливість активного маневрування інвестиційними ресурсами;

- заздалегідь враховуються можливі варіації розвитку неконтрольованих підприємством факторів зовнішнього інвестиційного середовища, що дозволяє звести до мінімуму їх негативні наслідки для діяльності підприємства;
- забезпечується чіткий взаємозв'язок стратегічного, поточного і оперативного управління інвестиційною діяльністю підприємства;
- виконуються розрахунки щодо основних критеріальних оцінок вибору реальних інвестиційних проектів і фінансових джерел інвестування;
- створюються за допомогою обраного типу інвестиційної стратегії та відповідних конкурентних переваг базисні передумови впровадження стратегічних змін щодо загальної організаційної структури управління та організаційної і інноваційної культури підприємства.
- створюються економічні можливості та інформаційне забезпечення оцінити порівняльні переваги підприємства щодо його інвестиційної діяльності в зіставленні з основними конкурентами.

Важливим аспектом при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств у конкурентному середовищі є оцінка невизначеності та ризику.

Невизначеність та ризик в економіці є багатовекторні та складні категорії вплив яких на формування інвестиційної стратегії носять надзвичайно важливий характер [60]. При цьому слід розрізняти невизначеність та ризик. Автор вважає, що невизначеність при прогнозуванні та оцінці певних ситуацій та результатів, є первинною та тягне за собою виникнення певних ризиків. Невизначеність - неминуха характеристика умов господарювання в сучасних умовах. Наявність невизначеності змушує аналізувати, розраховувати, та оптимізувати ризики, що пов'язані з невизначеністю.

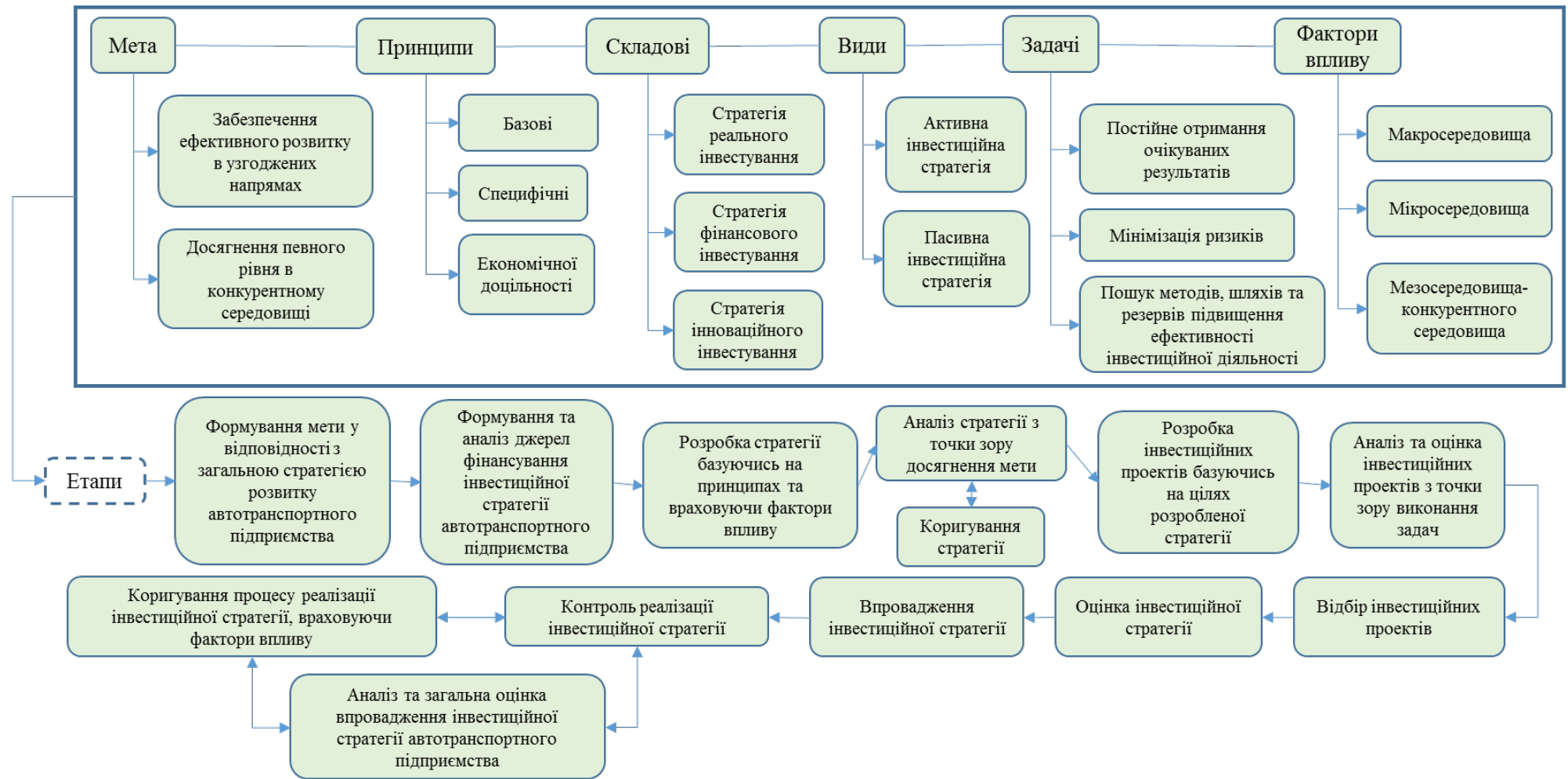


Рисунок 2.17 - Концептуальна модель формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства

Джерело: удосконалено та сформовано автором на основі [96, 131, 145, 9, 24].

Тому, на думку автора, визначення (definitions) невизначеності є наступне: невизначеність при формуванні інвестиційної стратегії – ситуація, яка характеризується відсутністю достатньої кількості інформації (знань, досвіду) в процесі прийняття управлінських та фінансових рішень щодо проблемних подій у майбутньому. Має наступні риси: неоднозначність (нечіткість, неточність), наявність невірогідних (фіктивних) даних, невідомість. Тобто прогнозованість виникнення певних подій має імовірний характер.

При цьому невизначеність не слід плутати з непередбачуваністю, тому що невизначені ситуації й виникаючі разом з нею ризики характеризують ситуацію, коли настання невідомих подій досить імовірно й може бути оцінене кількісно. Непередбачуваність же означає неможливість точно визначити час, а іноді й місце виникнення події [129, 61].

Повна невизначеність – це така невизначеність, що характеризується близькою до нуля прогностичністю подій:

$$\lim_{t \rightarrow n} P_t = 0 \quad 2.9$$

де P_t – імовірність настання події,

t – час,

n – кінцевий час прогнозування події.

Таким чином, в умовах повної невизначеності суб'єкти господарської діяльності повністю не мають можливості яким би то не було способом прогнозувати як перспективу свого власного розвитку, так і ринку в цілому.

Повна визначеність характеризується близькою до 1 прогностичністю події:

$$\lim_{t \rightarrow n} P_t = 1 \quad 2.10$$

Відповідно, повна визначеність дає можливість суб'єктам господарської діяльності зі 100%-ю імовірністю прогнозувати не тільки свою стратегію на ринку, але і його тенденції розвитку.

Часткова невизначеність характеризується імовірністю настання події, а отже, її ступенем її прогностичності в межах від 0 до 1:

$$0 \leq \lim_{t \rightarrow n} P_t \leq 1 \quad 2.11$$

Часткова невизначеність для суб'єктів господарської діяльності має конкретний практичний характер, на відміну від першого та другого видів, які являють собою теоретичне припущення щодо можливостей господарських суб'єктів [145].

Існують певні причини виникнення невизначеності:

- Недетермінованість процесів та умов і, як наслідок, відсутність можливості повного пророкування й прогнозування даних.

- Відсутність повної інформації або її суб'єктивного аналізу при плануванні поведінки (об'єкта) суб'єкта.

- Вплив суб'єктивних факторів на результати проведених досліджень (рівень кваліфікації працівників, які проводять аналіз, величина тимчасового простору аналізованого періоду).

Виходячи з цього, у процесі оцінки невизначеності й кількісного визначення відповідного рівня ризику використовують імовірнісні розрахунки.

Таким чином, враховуючи визначення невизначеності, можемо надати визначення фінансово-економічного ризику:

Фінансово-економічний ризик – імовірність настання подій (чи групи споріднених подій), в яких об'єкт/суб'єкт, що володіє цим ризиком, змушений долати конфліктність та невизначеність в ситуації неминучого вибору, що визначається ступеню досягнення очікуваного результату з урахуванням контрольованих і неконтрольованих факторів.

Об'єкт ризику - економічна система, для якої умови функціонування й ефективність результатів діяльності в майбутньому точно не відомі.

Суб'єкт ризику - індивід або колектив, зацікавлені в результатах управління об'єктом ризику та ті, що мають компетенцію приймати рішення щодо даного об'єкта (в подальшому DM – Decision Maker, особа, що приймає рішення).

Слід підкреслити, що можуть бути різні суб'єкти ризику:

- Противник ризику: особа яка при даному очікуваному доході віддає перевагу гарантованим результатам (не схильна до ризику).

- Нейтральний (байдужий) до ризику: особа байдужа до вибору між гарантованим і ризиковим результатом. На вибір об'єкта впливають швидше якісні, чим цінові фактори.

- Схильний до ризику: людина, яка надає перевагу ризиковому результату відносно гарантованого.

Відповідно, результати оцінки ризику в певні мірі будуть залежати від виду суб'єкту ризику.

Разом з поняттям ризику виникли визначення ступеня ризику і оцінки ступеня ризику. З практичної точки зору ризик - це ймовірність (загроза) втрати підприємцем частини ресурсів, недоотримання прибутків або поява додаткових витрат внаслідок здійснення господарської діяльності. Усе це може призвести підприємство до банкрутства. У разі виникнення ризикової події можливе отримання трьох результатів: 1) негативний, 2) нульовий, 3) позитивний [155].

В господарській діяльності автотранспортного підприємства ризик присутній завжди, тому при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства слід знайти прийнятну методику аналізу невизначеності та подальшого розрахунку пов'язаного з нею ступеню ризику, що в результаті дасть можливість більш точно оцінити якість інвестиційної стратегії підприємства.

Слід підкреслити, що важливою характеристикою ризику є його функції:

- Інноваційна функція. Фактично, це стимуляція пошуку нетрадиційних рішень цілої низки проблем, що постають перед автотранспортне підприємством. Ризикові рішення призводять до зростання ефективності виробництва, від якого виграють і підприємство, і клієнти, і суспільство в цілому.

- Регулятивна функція. Ця функція підрозділяється на: конструктивну і деконструктивну. Конструктивна функція - здатність ризикувати (долати консерватизм, догматизм, психологічні бар'єри тощо). Деконструктивна функція – авантюризм, суб'єктивне рішення приймається в умовах недостатньої інформації та призводить до негативного результату.

- Захисна функція. Виробляється нормальна та адекватна реакція на невдачу, оскільки ризик для підприємства - це природний стан.

- Аналітична функція. Наявність ризику передбачає необхідність вибору одного з альтернативних рішень, у зв'язку з чим повинен використовуватися цілий ряд аналітичних рішень для вибору найбільш ефективного та найменш ризикового варіанту.

Слід зазначити, що ризики бувають різноманітні, що суттєво ускладнює їх класифікацію. Тому різні автори по-різному підходять до класифікації ризиків.

Комплексний аналіз ризику містить:

- якісний аналіз ризику, тобто виявлення факторів ризику, областей ризику, ідентифікація всіх можливих ризиків;
- формування системи кількісних показників рівня ризику;
- кількісний аналіз ризику, тобто чисельне визначення ступеня окремих ризиків та ризику даного проекту в цілому;
- моделювання та прогнозування ризику;
- управління ризиком з метою зниження його впливу.

Системний підхід заснований на необхідності розглядати всі явища та процеси в їх взаємозалежності, з урахуванням впливу один на одного та зворотного зв'язку.

Слід наголосити, що міра ризику має відображати ступінь відхилення від цілей, бажаного (очікуваного) результату, міру невдачі (збитків) з урахуванням впливу керованих (контрольованих) і некерованих (неконтрольованих) чинників, прямих і зворотних зв'язків, ураховувати різні грані цього феномена економічного буття. Отже, теоретичний висновок такий, що кількісна міра ризику є вектором, компоненти якого відображають різні грані ризику і формуються залежно від цілей дослідження, прийнятої системи гіпотез, наявної інформації, ставлення суб'єкта ризику до невизначеності та конфліктності. Насамкінець, слід зазначити, що кількість показників ступеня ризику в економіці та підприємстві невпинно зростає й зростатиме надалі через багатогранність ризику [145].

Зрозуміло, що враховувати безліч існуючих ризиків (передбачених та непередбачених) протягом господарської діяльності автотранспортного підприємства при формуванні інвестиційної стратегії не має сенсу, тому практичний інтерес для аналізу та розрахунку являють насамперед ризики, пов'язані з майбутніми фінансово-економічними результатами діяльності автотранспортного підприємства.

На основі систематизації пропонується наступна класифікація основних інвестиційних ризиків при формуванні інвестиційної стратегії, що виникають внаслідок невизначеності щодо розвитку подій в майбутньому (рис. 2.18):

- За ступенем впливу (ризикованості рішень): допустимі ризики, загрозливі ризики, критичні ризики, катастрофічні ризики.

- За ступенем об'єктивності і суб'єктивності рішень: з об'єктивною ймовірністю, з суб'єктивною ймовірністю.

- Щодо господарської діяльності підприємства: ризики втраченої вигоди, ризики зниження дохідності, ризики прямих фінансових втрат.

- За характером наслідків: динамічний - непередбачувані зміни вартості основного капіталу внаслідок прийняття управлінських рішень, непередбачених обставин (можливі не тільки збитки, а й одержання прибутку); статичний - ризик втрати реальних активів внаслідок нанесення збитків власності або втрати доходу у зв'язку з недієздатністю організації (тільки збитки).

- За сферою дій: внутрішні, зовнішні.

- За джерелом походження: політичні, правові, економічні, загальноекономічні, екологічні, біржові, валютні, кадрові, технічні, проектні, маркетингові, фінансові, ринкові.

- За формою інвестування: ризики реального інвестування, ризики фінансового інвестування.

- Для автотранспортних підприємств при аналізі ризиків пропонуємо відібрати ті ризики, які, виникають в наслідок невизначеності найважливіших

фінансово-економічних показників автотранспортного підприємства (норма доходу, чиста приведена вартість тощо).

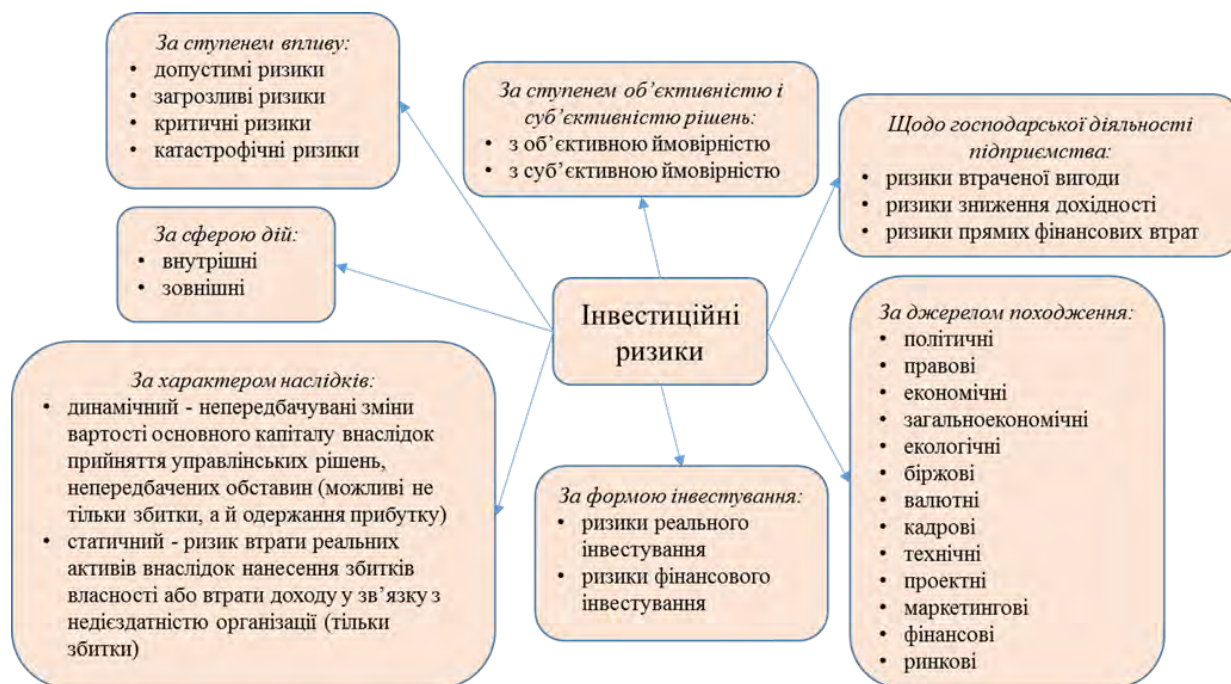


Рисунок 2.18 – Основні інвестиційні ризики

Джерело: сформовано автором на основі [129, 155].

Інші ризики, які безпосередньо можуть вплинути на формування інвестиційної стратегії підприємства (валютні ризики, ринкові, політичні тощо) так чи інакше впливають на економічні показники підприємства та їх вплив доцільно враховувати при визначенні імовірності виникнення подій в майбутньому. Відповідно, показник впливу ризику (R_s) на якість інвестиційної стратегії буде мати інтегральне походження та включати в себе оцінки впливу різних ризиків.

При аналізі та розрахунку рівня ризику при формуванні інвестиційної стратегії використовують різноманітні сучасні методики. Серед них можна відокремити низку математичних теорій, які доцільно застосовувати для формалізації невизначеності й вимірювання ризику [129, 145, 155]: багатозначна логіка; теорія ймовірності; теорія похибок (інтервальні моделі); теорія інтервальних середніх; теорія суб'єктивних ймовірностей; теорія нечітких множин; теорія нечітких мір та інтегралів.

У концептуальному сенсі кількісне оцінювання ступеня ризику ґрунтується на: якісному аналізі ризику; кількісному аналізі ризику; ставленні до ризику його суб'єкта.

Як було зазначено, наявність невизначеності та появи, у зв'язку з цим, ризику вводить таке поняття, як імовірність виникнення ризику. Очевидно, що чим більша імовірність виникнення конкретного ризику, тим більший вплив його на якість інвестиційної стратегії, що зменшує її числове значення. Тобто: більший ризик – менша якість. Тоді, якщо ризик є імовірною категорією, то його слід характеризувати, з наукової точки зору, як імовірність виникнення певного рівня збитків. При цьому, економічний ризик має абсолютне і відносне вираження.

В абсолютному вираженні він визначається, як кількісні зміни в грошовому та натуральному вигляді отриманих збитків. У відносному вираженні – як відношення суми отриманого збитку до якоїсь бази (майно, прибуток та інше).

Класична залежність імовірності виникнення втрат/прибутку від їхнього рівня представлена на рисунку 2.19.

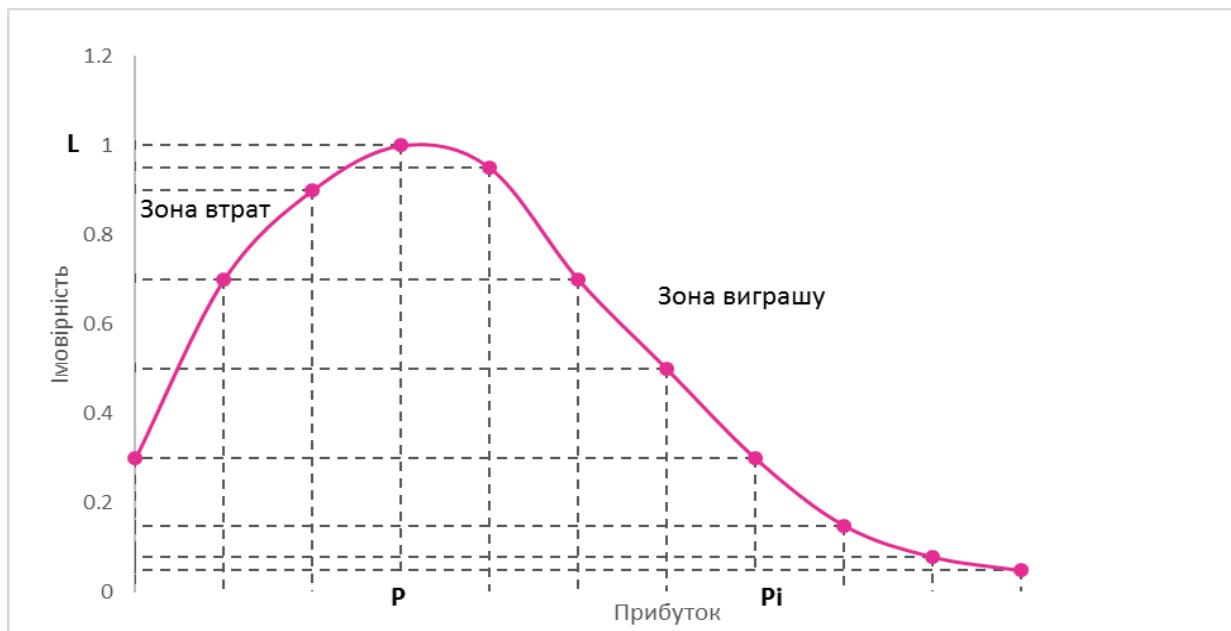


Рисунок 2.19 – Залежність рівня прибутку/збитку від його імовірності

Джерело: побудовано автором на основі [129, 155]

Найбільш імовірне одержання прибутку дорівнює його розрахунковій ціні (P). При цьому імовірність (L) одержання такого прибутку максимальна,

відповідно, значення P можна вважати математичним очікуванням прибутку. Імовірність одержання прибутку більшого чи меншого порівняно з розрахунковим тим нижча, чим більше цей прибуток відрізняється від розрахункового. Тобто значення імовірності одержання прибутку монотонно спадають.

Втратами прибутку (ΔP) вважається його зменшення у порівнянні з розрахунковою величиною: $\Delta P = P - P_i$.

Імовірність дуже великих (теоретично нескінченних) втрат практично дорівнює нулю, оскільки втрати мають верхню межу (крім втрат, які неможливо оцінити кількісно).

Зазначимо, що логіка побудови такої залежності певною мірою спірна, тому що їх не можна віднести до всіх видів ризику. Але в цілому вони правильно демонструють загальні закономірності змін певних ризиків при формуванні інвестиційної стратегії і базуються на гіпотезі, що прибуток (в даному випадку) як випадкова величина підлягає нормальному чи близькому до нормального закону розподілу [155]. На практиці аналіз ризиків поділяють на два взаємодоповнюючі один одного види: якісний та кількісний (рис. 2.20).

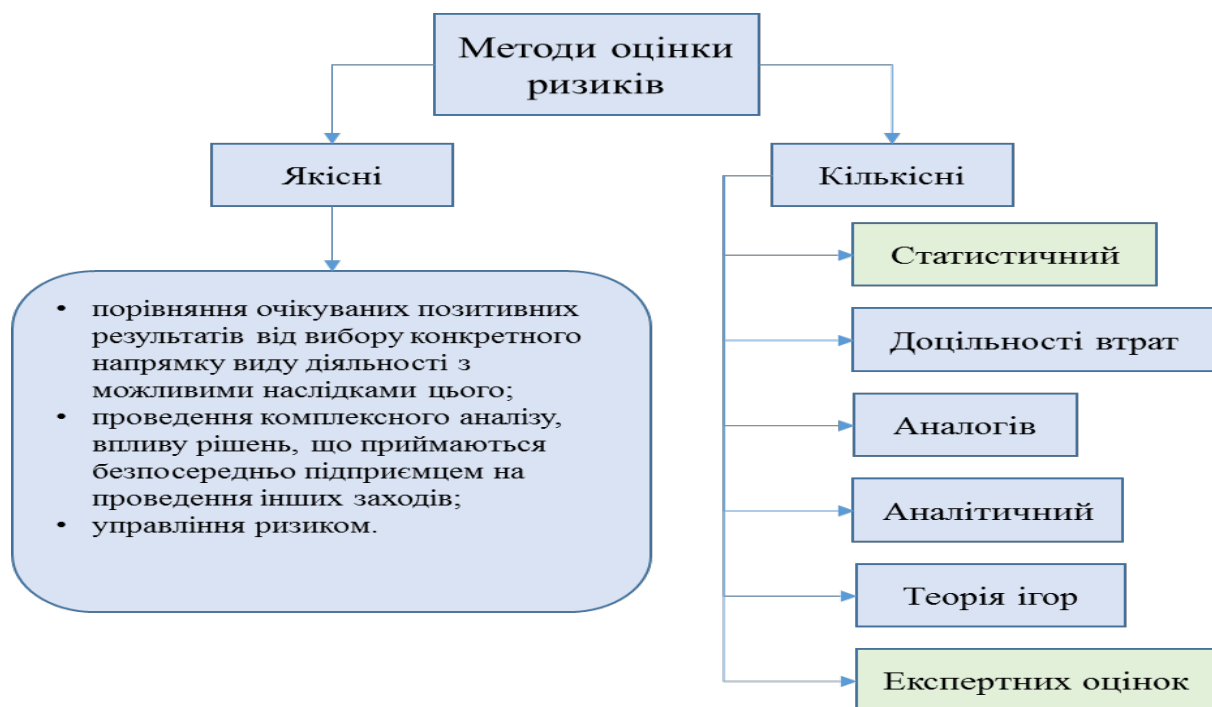


Рисунок 2.20 – Методи оцінки ризиків

Джерело: сформовано та удосконалено автором на основі [129, 155].

Для визначення впливу рівня ризику існують різні методи розрахунку.

Статистичний метод: метод на основі математичної статистики, який передбачає вивчення та обробку статистичних даних підприємства з метою визначення імовірності подій та встановлення величини ризику.

Метод доцільності витрат: ґрунтується на тому, що в процесі господарської діяльності витрати розділяються за елементами і за напрямками, тому що вони не мають однакового значення. Тобто ступінь ризику за окремими елементами витрат у середині одного й того ж напрямку діяльності різна. Тому визначення ступеня ризику за цим методом орієнтовано на ідентифікацію потенційних зон ризику. Такий підхід також доцільно проводити з позиції можливості визначення вузьких місць діяльності підприємства, з погляду їх ризикованості, а потім розробити шляхи їх ліквідації.

Метод аналогів: полягає в тому, що при аналізі ступеня ризику напрямку господарської діяльності підприємства доцільно вживати дані про розвиток аналогічного напрямку в минулому. При цьому аналіз минулих чинників ризику, проводиться на підставі інформації, одержаної з самих різноманітних джерел. Після цього інформація обробляється з метою виявлення залежності між запланованими результатами діяльності підприємства і врахуванням потенційних ризиків.

Аналітичний метод: аналітична обробка одержаної інформації, яка включає побудову діаграм, залежності вибраних результативних показників від величини вихідних параметрів, визначення критичних значень ключових параметрів, аналіз факторів, які впливають на ключові параметри, можливі напрямки їх ефективності та стабільності роботи підприємства.

Теорія ігор: математичний апарат для вибору стратегії для ризику, який передбачає розрахунок поведінки учасників системи що досліджується. Він дозволяє власнику або менеджменту підприємства краще прогнозувати конкретну ситуацію в майбутньому та довести до мінімуму ступінь ризику [155].

Метод експертних оцінок: передбачає збирання, вивчення та обробку оцінок, зроблених різними фахівцями (певного підприємства чи незалежними

експертами), які стосуються ймовірності виникнення різних ризиків та пов'язаних з ними втрат. Оцінки базуються на врахуванні максимальної кількості факторів фінансового ризику, а також на статистичних даних.

На думку автора при визначенні рівня ризику в процесі оцінювання інвестиційної стратегії слід застосувати статистичний метод та метод експертних оцінок.

2.3. Державне регулювання інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств

Формування інвестиційних ресурсів різними фінансовими інститутами потребують виваженого державного впливу на процеси формування та ефективного використання інвестиційних ресурсів усіма учасниками інвестиційного процесу, що, в свою чергу, потребує ефективного регулювання з боку державних органів [106].

Державне регулювання спрямоване на виправлення негативних наслідків ринку для забезпечення ефективності економіки, а для дотримання справедливості держава використовує податки і видатки, що забезпечують перерозподіл доходів, при цьому забезпечується регулювання грошового обігу та макроекономічне зростання і стабільність, знижується рівень безробіття та інфляція, одночасно стимулюється економічне зростання [166].

Визначення оптимального співвідношення ринкових і державних чинників розвитку економіки є однією з актуальних проблем сучасної економічної науки і практики. У сучасній економічній літературі можна виокремити два узагальнені підходи до вирішення зазначеної проблеми. Ліберальні економісти порівнюють роль держави з «нічним сторожем», який лише визначає правила гри, а сам не бере участь у ній, тобто регулювання відбувається за допомогою ринкового механізму. Інша група економістів відводять державі вирішальну роль, яка повинна активно регулювати ринковий процес і брати безпосередню участь у ньому. Проблеми й можливості державного та ринкового регулювання варіюють залежно від галузей

економіки і концепції державної політики [52]. На практиці в багатьох країнах діяльність транспортного сектору економіки регулюється умовами ринку, а держава втручається лише у разі «провалів» ринку (зовнішніх ефектів), або за необхідності підтримання та посилення соціальної складової діяльності економічних суб'єктів (англосаксонська позиція). Інший підхід (французький) відводить транспортному сектору економіки посередницький статус, що має суттєве значення для досягнення глобальних соціальних, виробничих, регіональних і національних завдань. За такого підходу державі відводиться головна регулююча роль, проте політика розвитку транспортного комплексу України залежить від загальних національних цілей та цілей, спрямованих на досягнення більш масштабних соціальних завдань, а саме підвищення якості життя.

Політика України у сфері регулювання ринку автотранспортних послуг не повністю визначена, має дещо хаотичний характер. Підхід до державного регулювання цього сектору економіки може змінюватися як у бік англосаксонської, так і французької позиції, яка, на наш погляд, є більш придатною та ефективною для нашої країни [7].

Першим важливим кроком до запровадження механізму державного регулювання автотранспортного сектору економіки України є оцінка структури ринку транспортних послуг України, що дозволяє визначити основні ринки та можливості державного впливу на їх функціонування та розвиток. На ринку автотранспортних послуг України можна виділити кілька окремих ринків транспортних послуг. У першу чергу, доцільним є відокремлення ринків вантажоперевезень і пасажирських перевезень. На ринку вантажоперевезень функціонують три основні види транспортних компаній: авіаційні, автомобільні і залізничні, які зазвичай можуть конкурувати між собою. Лідером за часткою ринку є автомобільний вид транспорту, де діють багато конкуруючих перевізників (національних та іноземних). В свою чергу, ринок автотранспортних послуг можна поділити на міжнародні, міжміські та внутрішньо міські ринки. На міжнародних ринках основним видом транспорту є повітряний, на міжміських і

внутрішньо міських абсолютним лідером є автомобільний транспорт. На ринках пасажирських перевезень діє жорстка конкуренція як усередині видів транспорту (за винятком залізничного), так і між ними.

Необхідність державного регулювання автотранспортного сектору економіки та формування ринку автотранспортних послуг зумовлена достатньо складним станом галузі. Вважаємо, що в сучасних умовах формування ринку автотранспортних послуг прийняття відповідних стимулюючих і регулюючих заходів на державному рівні є вкрай необхідним. Саме державні методи є найдієвішими з погляду можливостей управління формуванням ринку автотранспортних послуг та забезпеченням підтримки розвитку підприємств [88, 89, 124].

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між центральними органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики.

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства» [89] визначає правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту.

Ринок автотранспортних послуг є одним із самих регульованих в усьому світі, що пояснюється об'єктивними причинами, оскільки ця галузь належить до стратегічних секторів економіки, які впливають на національну безпеку та розвиток транспортної інфраструктури країни.

В Україні державне регулювання автотранспортних послуг України відбувається на різних рівнях відповідно до Закону України «Про автомобільний

транспорт» [88]: надання ліцензії на певний вид діяльності; регулювання автотранспортної діяльності, у тому числі наднаціональне регулювання; технічне регулювання; соціальне законодавство; цінова політика; субсидії та політика, спрямована на підтримку конкуренції (рис.2.21).

Основними інструментами державного адміністративного регулювання є: ліцензії, квоти, санкції, норми, стандарти, ціни, державні замовлення і т.і.

Технічне регулювання є одним з найважливіших аспектів державного втручання в діяльність автотранспортного сектору. Автотранспортні послуги завжди супроводжуються відповідним ризиком надзвичайних випадків, які зазвичай пов'язані з технічними обставинами.



Рисунок 2.21 – Методи державного регулювання галузі автомобільного транспорту України

Джерело: сформовано автором на основі [149, 139].

З метою аналізу ефективності використання методів впливу держави на підтримку розвитку автотранспортних підприємств пропонується класифікувати їх по ряду ознак. Залежно від об'єкта впливу дані методи можна розділити на дві

групи: методи зовнішнього впливу і методи внутрішнього впливу. Економічні методи зовнішнього впливу використовуються для регулювання відносин підприємства із господарюючими суб'єктами, що являють його зовнішнє середовище (держава, підприємства-конкуренти, клієнти, населення) в сфері стимулювання пропозиції та попиту на автомобільні послуги.

Враховуючи це, відмінності між адміністративними та економічними (ринковими) методами регулювання та забезпечення підтримки автотранспортних підприємств наведено у табл. 2.2:

Таблиця 2.16 - Відмінності адміністративних і економічних методів підтримки розвитку автотранспортних підприємств

Адміністративні методи	Економічні методи
Базуються на конкретно-адресних завданнях, орієнтуються на досягнення цілей системи шляхом формування її чіткої структури, створення умов для підготовки, прийняття і реалізації управлінських рішень.	Базуються на загальних правилах поведінки, вибору економічної стратегії.
Відображають прямий вплив на об'єкти управління.	Непрямий вплив на об'єкти управління, враховують економічні інтереси підприємств різних форм власності.
Значна частина відповідальності прийняття рішення лягає на органи управління, права органів управління обмежені.	Передбачають повну самостійність суб'єктів господарювання при високій відповідальності за проведені дії і їх наслідки.
Адміністративні розпорядження, які вимагають обов'язкового виконання, не допускають істотних відхилень.	Стимулюють суб'єктів господарювання до підготовки альтернативних рішень і вибору, оптимального з точки зору інтересів даного суб'єкта із врахуванням допустимого економічного ризику.

Джерело: складено автором на основі [149, 139].

Першочерговим етапом дослідження проблем цінового регулювання діяльності автотранспортних підприємств є аналіз динаміки цін на транспортні послуги. Міжнародні експерти, оцінюючи ефективність антимонопольного регулювання, дійшли висновку, що конкурентоспроможність країни залишається на низькому рівні:

- серед 141 країн світу Україна займає 132 місце за ефективністю антимонопольної політики;

- за інтенсивністю внутрішньої конкуренції – 132;
- за об'ємом ринкового домінування – 13 [32].

Слід зазначити, що за рейтингом Світового банку «Doing Business»

Україна займала 64 місце у 2020 році в рамках регіону «Європа і Центральна Азія». Рейтинг складався на основі 10 узагальнюючих компонентів, у тому числі враховувався захист інвесторів і досконалість податкового законодавства. За рівнем захисту інвесторів Україна займає у рейтингу 45 місце, а за податковим законодавством – 65 місце. Дані дослідження дають підстави для висновку, що законодавство України із регулювання інвестиційних процесів недосконале і поступається більшості країн світу [8].

Дієвим інструментом підвищення розвитку ринку автотранспортних послуг та ефективності інвестиційних процесів може стати комплексна інвестиційна стратегія розвитку Міністерства інфраструктури України. На нашу думку, ця стратегія має формуватися за принципом «знизу в гору», тобто починати своє формування на регіональному рівні та зводитися в єдину комплексну інвестиційну стратегію розвитку автотранспорту України, яка, в свою чергу, має враховуватись при побудові комплексної інвестиційної стратегії розвитку України в цілому.

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [93] зазначений ряд загальних проблем, що потребують розв'язання: брак фінансування транспортної галузі та недосконала фіскальна політика, що призводить до відпливу коштів з підприємств транспортної галузі; відсутність критеріїв та практичного досвіду визначення пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури, недостатній рівень фінансування розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення сталого зростання обсягу перевезень територією України; низький рівень управління ресурсами та недостатність заходів щодо стабільного розвитку підприємств транспортної галузі тощо. Для розв'язання цих проблем необхідне запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі

на основі національної транспортної моделі; запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу в розвиток.

Нині практично поза сферою державного регулювання залишається транспортне обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями, забезпечення регулярним автобусним сполученням невеликих населених пунктів у сільській місцевості, реалізація законодавчого права окремих категорій пасажирів на пільговий проїзд та ряд інших питань соціального характеру. Більшість громадян пільгових категорій не мають можливості реалізувати своє право безкоштовного проїзду за автобусними маршрутами, що працюють в режимі маршрутного таксі. Чинний порядок надання з державного бюджету субвенцій регіонам з подальшим їх розподілом між перевізниками є неефективними.

На автомобільному транспорті через запровадження різної системи оподаткування (загальної і спрощеної) відбулося подрібнення автотранспортних підприємств і поява на ринку послуг десятків тисяч перевізників, які мають 1–2 автомобіля і практично не мають ні фахівців, ні матеріально–технічної бази. Це призвело до формування структури міського автобусного парку, яка не відповідає ні вимогам необхідної організації перевезень, ні вимогам економіки, ні вимогам екології.

Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» (стаття 14) [88], саме ці питання повинні вирішуватись у програмі розвитку і вдосконалення транспорту, відповідно до якої мають розроблятись аналогічні регіональні програми.

Вважається, що існують три варіанти розв’язання проблеми державної підтримки транспортної галузі:

- перший варіант передбачає здійснення розвитку галузі без фінансової підтримки;
- другий варіант передбачає державну фінансову підтримку перевізників, які здійснюють перевезення пільгових категорій громадян та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, в обсягах, які склались за останні роки;

- третій варіант – це розроблення та виконання цільових програм розвитку транспорту на державному та місцевому рівнях, які будуть забезпечувати вирішення соціальних проблем роботи громадського автотранспорту та підвищення його ефективності в умовах жорсткої конкуренції на ринку автотранспортних послуг. Наприклад, в столиці України затверджена Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки.

Враховуючи можливі результати, що можуть бути отримані внаслідок реалізації запропонованих варіантів, вважаємо, що останній варіант є найбільш прийнятним для сучасних умов і найбільш оптимальним. Його реалізація передбачає вирішення таких проблем:

- спрощення системи допуску перевізників до ринку послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів та вантажів через вилучення великої кількості необґрунтовано завищених вимог до них, що призводить до суб'єктивності оцінок діяльності підприємств контролюючими державними структурами і створює умови для зловживань;
- розроблення і запровадження стандартів державної системи регулювання транспортного обслуговування окремих, соціально незахищених категорій громадян (пенсіонерів, громадян з обмеженими фізичними можливостями, жителів населених пунктів у сільській місцевості та ряду інших);
- приведення транспортного законодавства до європейської системи з метою забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників;
- удосконалення взаємовідносин між замовниками та виконавцями транспортних послуг.

Сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів Європейського Союзу, технічних умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України.

На сьогодні необхідним, як підкреслено в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади.

Висновки до розділу 2

1. Проведений ретроспективний аналіз тенденцій інвестиційної ідеології в транспортній галузі України та результатів інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств показав, що сукупність економічних чинників на всіх рівнях трансформації конкурентного середовища притаманні наступні особливості: питома вага капітальних інвестицій в транспортну галузь України від загального обсягу інвестицій має тенденцію до зменшення, що в свою чергу уповільнює інвестиційну привабливість транспортних сегментів, а саме вантажних перевезень порівняно з пасажирськими; наявність власних і доступність зовнішніх інвестиційних ресурсів прямопропорційно впливає на ефективність використання активів підприємства, але за від'ємною збалансованістю інвестицій підприємство не лише ризикує зниженню інвестиційної активності, а й порушує запрограмовані довгострокові перспективи. Запропонований методичний підхід у визначенні інвестиційної привабливості за допомогою інтегральних показників відображає збалансованість поточних зобов'язань та оборотних активів, що знаходиться в межах нормативних значень, свідчить про збалансованість структури капіталу, здатність підприємства відповідати за своїми короткостроковими зобов'язаннями, тобто вчасно погашати наявні борги та правильно організовувати готівкові та безготівкові розрахунки підприємства. Таким чином, вагомість складових інвестиційної привабливості автотранспортного підприємства залежить від факторного аналізу.

2. Визначені в процесі дослідження особливості та передумови формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств стали підґрунтям для розроблення системи оцінювання інвестиційної привабливості

підприємства на основі фінансово-економічних показників, що відображають господарську діяльність автотранспортного підприємства, базуючись на фінансових та бухгалтерських звітах підприємства. Це дозволило визначити рівень інвестиційної активності підприємства та об'єктивно оцінити інвестиційну привабливість досліджуваних автотранспортних підприємств.

3. За науково-методичними положеннями інвестиційна стратегія реалізується у розробці плану та програми здійснення інвестиційної діяльності, виходячи з впливу факторів макро-, мезо- та мікрорівнів бізнес-середовища, адже оцінювання інвестиційної привабливості та формування інвестиційних інструментів у визначенні їх ефективного впровадження розкривають стратегічні перспективи для підприємства. Запропоновано авторський підхід до визначення загального бізнес-середовища та відокремлення його складових: на макрорівні стратегія відображає специфіку підприємства як індикатор економічної незалежності держави та активізації процесів розвитку реального сектору економіки; мезорівень впровадження інвестиційної стратегії підприємства формується з урахуванням існуючих джерел та форм інвестування, їхньої доступності і потенційної ефективності використання в конкурентному середовищі; мікрорівень інвестиційної стратегії здатен вирішувати у подальшому розвитку підприємства низьку проблем забезпечення конкурентних переваг, формування інноваційних та технологічних засад підприємницької діяльності, здійснення процесів акумулювання вільних інвестиційних ресурсів на сучасних якісних засадах. Таким чином, встановлено взаємозв'язок між загальною стратегією розвитку підприємства та інвестиційною стратегією.

4. На основі об'єднання всіх елементів теоретичного та науково-методичного забезпечення формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства побудовано концептуальну модель. Специфіку розробки інвестиційної стратегії підприємства визначає майбутній етап його життєвого циклу. Кожній із стадій життєвого циклу підприємства притаманні характерні їй рівень інвестиційної активності, принципи комплексності та особливості формування інвестиційних ресурсів, синергізму та збалансованості форм

інвестиційної діяльності. Розроблена інвестиційна стратегія дасть змогу завчасно адаптувати інвестиційну діяльність підприємства до майбутніх змін можливостей її економічного зростання.

5. Проаналізовано аспект оцінювання невизначеності та ризику при формуванні інвестиційної стратегії. Запропоновано використання комбінованого методу оцінювання ступеню ризику, що передбачає поєднання статистичного методу для розрахунку коефіцієнту варіації для показників ефективності інвестицій та експертного методу для визначення ймовірності настання певних подій.

Результати другого розділу були висвітлені автором у наступних працях [35, 36, 39, 41, 42, 43, 45, 47, 49, 52, 59, 61, 66, 120, 121]

РОЗДІЛ 3

ФОРМУВАННЯ ТА ОЦІНЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КОНКУРЕНТНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

3.1 Методичні рекомендації щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства

У сучасних умовах особливо актуальним є вирішення проблеми мобілізації та ефективного використання інвестицій у сфері транспорту. Стимулювання інвестиційної діяльності, вироблення чіткої стратегії інвестування, визначення її пріоритетних напрямів, мобілізація всіх джерел інвестицій є важливими умовами сталого та якісного розвитку підприємств транспортної галузі.

Поєднання в інвестиційній стратегії системи цілей і шляхів їх досягнення визначає межі можливої інвестиційної активності та прийнятих інвестиційних рішень по напрямках і формах інвестиційної діяльності в перспективному періоді. Інвестиційну стратегію підприємства можна охарактеризувати також як систему формалізованих критеріїв, за якими оцінюються й реалізуються інвестиційні можливості, моделюється перспективна інвестиційна позиція і забезпечується її досягнення. Отже, інвестиційна стратегія являє собою системну концепцію, що пов'язує і спрямовує розвиток інвестиційної діяльності підприємств.

Науково обґрунтована інвестиційна стратегія автотранспортного підприємства сприяє активізації його інвестиційних процесів, що зумовлено такими її властивостями:

- забезпечує механізм реалізації довгострокових загальних та інвестиційних цілей майбутнього економічного і соціального розвитку;
- дає змогу реально оцінити інвестиційні можливості;
- дає змогу максимально використовувати інвестиційний потенціал й активно маневрувати інвестиційними ресурсами;
 - забезпечує можливість швидкої реалізації нових перспективних інвестиційних можливостей;

- дає змогу прогнозувати можливі варіанти розвитку зовнішнього інвестиційного середовища та зменшити вплив негативних чинників на діяльність підприємств транспортної галузі;
- забезпечує чіткий взаємозв'язок стратегічного, тактичного (поточного) та оперативного управління інвестиційною діяльністю;
- відображає переваги підприємств автомобільного транспорту в конкурентному оточенні;
- визначає відповідну політику інвестиційної діяльності в рамках реалізації найбільш важливих стратегічних інвестиційних рішень.

Формування інвестиційної стратегії має ґрунтуватися на базових принципах стратегічного планування і мати власні спеціальні правила, які дають змогу найбільш раціонально і повно обґрунтувати довгострокові плани. До ключових принципів формування інвестиційної стратегії слід віднести принципи: відкритої взаємодії із зовнішнім інвестиційним середовищем і макроекономічним оточенням, субординації, підприємливості, гнучкості й альтернативності, стимулювання інноваційності, мінімізації інвестиційних ризиків, вимірності та конкретності [186].

Процес формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства має багаторівневу структуру. Формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства здійснюється в кілька етапів: визначення стратегічної мети діяльності підприємства; вибір стратегічних цілей, оцінка внутрішнього і зовнішнього середовища; оцінювання впливу факторів макро- і мікросередовища на діяльність підприємства; оцінювання поточної економічної, технічної і технологічної позиції підприємства; визначення його інвестиційної політики; розробки інвестиційної стратегії підприємства; реалізація інвестиційної стратегії та оцінка прийнятих інвестиційних рішень.

Перш за все необхідно визначити мету і стратегічні цілі діяльності підприємства, далі потрібно провести процес оцінювання внутрішнього і зовнішнього середовища, а також впливу факторів макро- і мікросередовища на діяльність підприємства.

Процес формулювання цілей складається з двох етапів роботи: якісного визначення цілей (завоювання певних сегментів ринку транспортних послуг, входження у нові ніші діяльності, вертикальна інтеграція і т. д.), тобто опису бажаного стану автотранспортного підприємства в стратегічній перспективі та кількісного визначення поставлених цілей у вигляді системи цільових стратегічних нормативів інвестиційної діяльності, які є кількісними критеріями оцінки досягнення інвестиційних цілей (досягнення певного рівня показників прибутку, рентабельності тощо), які необхідно досягти за певний час. Цілі інвестиційної діяльності визначаються на основі оцінки поточного економічного стану автотранспортного підприємства, це забезпечує досяжність цілей і реалізацію стратегії.

При цьому важливим кроком щодо визначення інвестиційної стратегії підприємства є проведення ретроспективного аналізу, який передбачає оцінку попередньої інвестиційної діяльності, виявлення факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, що як позитивно, так і негативно вплинули на її результативність. На даному етапі оцінюється стратегічний інвестиційний рівень автотранспортного підприємства:

- рівень інвестиційної активності, його відповідність поточним та перспективним вимогам розвитку;
- наявність цілісної загальної стратегічної концепції розвитку, рівня стратегічного мислення власників, керівників, інвестиційного менеджменту;
- відповідність структури управління інвестиціями завданням розвитку бізнесу;
- ефективність систем аналізу, планування і контролю, що діють на автотранспортному підприємстві;
- рівень знань про стан і майбутню динаміку факторів, що визначають успіх реалізації стратегії.

При розробці інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства прогнозуються зміни економічного потенціалу, зовнішніх факторів інвестиційного середовища, що впливають на реалізацію головної стратегічної

мети, оцінюються наслідки цих змін, а також формується механізм нейтралізації негативних змін інвестиційного середовища і використання сприятливих змін на ринку перевезень.

Оцінка внутрішнього інвестиційного середовища (економічного потенціалу) виявляє власні можливості реалізації інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства і проводиться за наступними напрямками (рис. 3.1):

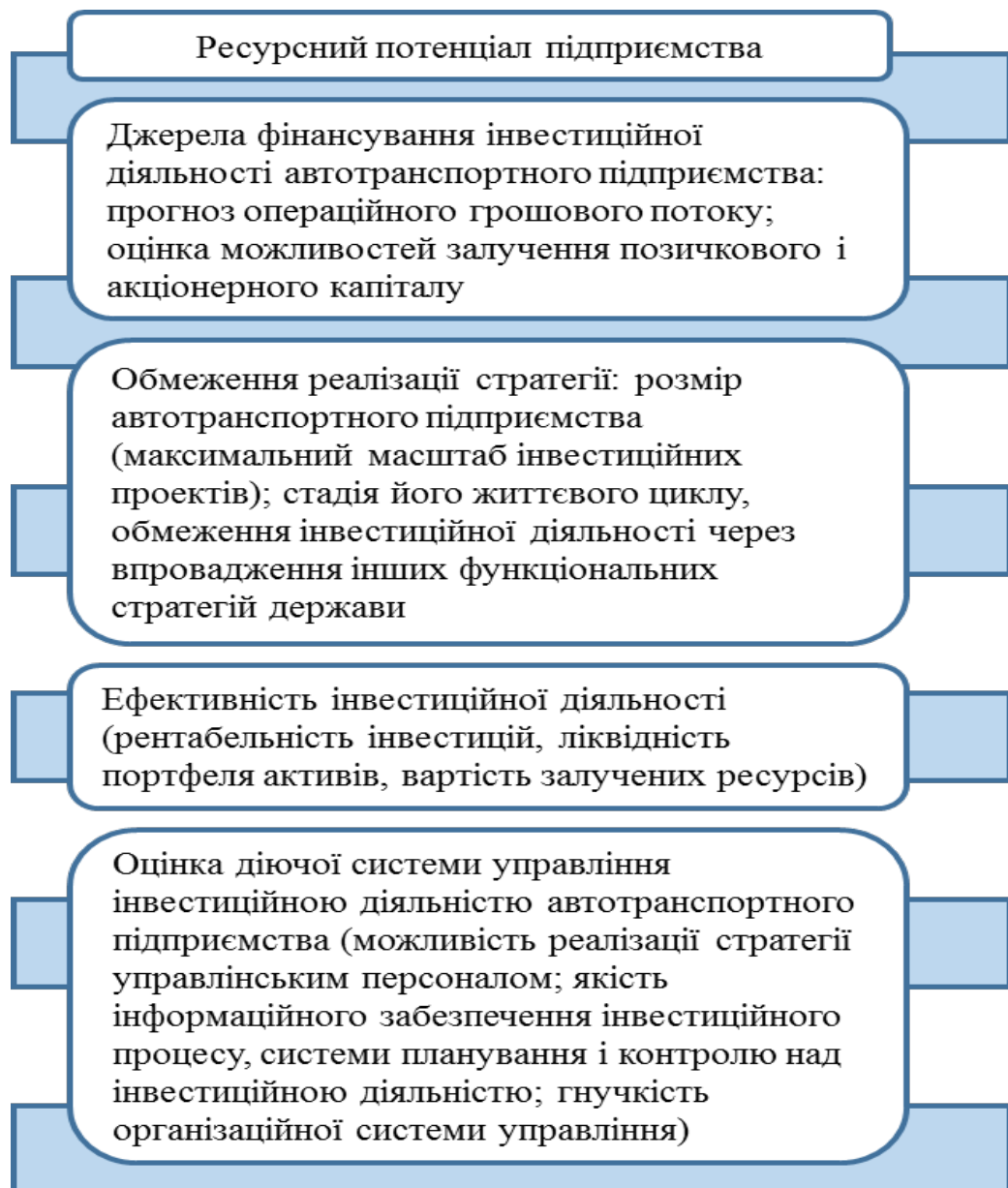


Рисунок 3.1 – Основні напрями оцінки внутрішнього інвестиційного середовища автотранспортного підприємства

Джерело: сформовано автором.

- ресурсний потенціал підприємства;
- джерела фінансування інвестиційної діяльності автотранспортного підприємства: прогноз операційного грошового потоку; оцінка можливостей залучення позичкового і акціонерного капіталу [26, 66];
- обмеження реалізації стратегії: розмір автотранспортного підприємства (максимальний масштаб інвестиційних проектів); стадія його життєвого циклу; обмеження інвестиційної діяльності через впровадження інших функціональних стратегій держави;
- ефективність інвестиційної діяльності (рентабельність інвестицій, ліквідність портфеля активів, вартість залучених ресурсів);
- оцінка діючої системи управління інвестиційною діяльністю автотранспортного підприємства (можливість реалізації стратегії управлінським персоналом; якість інформаційного забезпечення інвестиційного процесу, системи планування і контролю над інвестиційною діяльністю; гнучкість організаційної системи управління).

Оцінка зовнішнього інвестиційного середовища дозволяє виявити фактори, які можуть вплинути на інвестиційну діяльність і її результати, що діють поза межами автотранспортного підприємства (рис. 3.2):

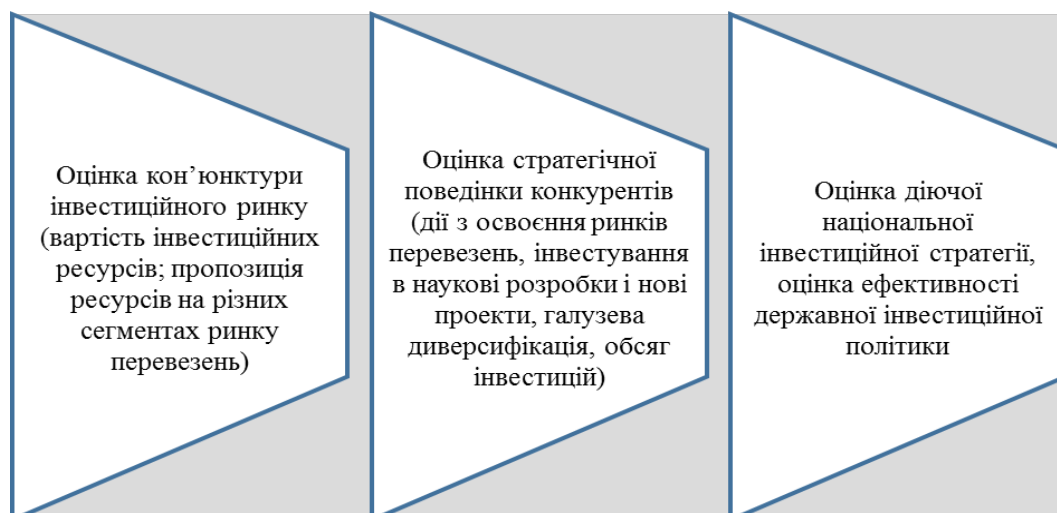


Рисунок 3.2 – Основні напрями оцінки зовнішнього інвестиційного середовища автотранспортного підприємства

Джерело: сформовано автором.

- прогноз кон'юнктури інвестиційного ринку (вартість інвестиційних ресурсів; пропозиція ресурсів на різних сегментах ринку перевезень);
- прогноз стратегічної поведінки конкурентів (дії з освоєння ринків перевезень, інвестування в наукові розробки і нові проекти, галузева диверсифікація, валовий обсяг інвестицій).

Наступним кроком є визначення джерел фінансування, зокрема здійснюється розробка плану фінансового забезпечення інвестиційної стратегії. Спочатку виконуються аналіз всіх можливих джерел фінансування й оцінка їх доступності для даного підприємства. Після завершення аналізу з доступних джерел фінансування має бути сформований оптимальний фінансовий портфель.

З'ясувавши обсяги та джерела інвестиційних ресурсів, переходять до опису альтернативних проектів та сценаріїв їх реалізації. Цей етап здійснюється за допомогою методів сценарного планування. Важливим кроком в процесі управління інвестиційною діяльністю є визначення ризиків по проектам та пошук шляхів їх мінімізації за допомогою методів ризик-менеджменту.

Наступний важливий крок – це інтегральна оцінка, вибір альтернативних проектів та найбільш ефективного проекту. У якості ефективних критеріїв, що застосовуються для вибору альтернативного рішення пропонується використовувати відомі дисконтні показники оцінки ефективності інвестування: чистий приведений потік (NPV); індекс рентабельності інвестицій (PI); внутрішня норма прибутку (IRR); дисконтований термін окупності інвестицій (DPP).

Обов'язковим при формуванні інвестиційної стратегії підприємства є визначення ризиків та шляхів їх мінімізації. Для того, щоб визначити ризики та шляхи їх мінімізації доцільно проводити моделювання інвестиційної стратегії. Механізм моделювання інвестиційної стратегії дозволяє оцінити вплив різних чинників інвестиційного середовища на кінцеві результати інвестиційної діяльності, проаналізувати різні варіанти вкладення засобів за системою показників і зробити обґрунтований вибір, що забезпечить розвиток автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі.

Таким чином, можна запропонувати для автотранспортних підприємств наступні етапи формування інвестиційної стратегії. Виконання кожного із етапів є обов'язковим для забезпечення успішного формування і реалізації стратегії (рис. 3.3):

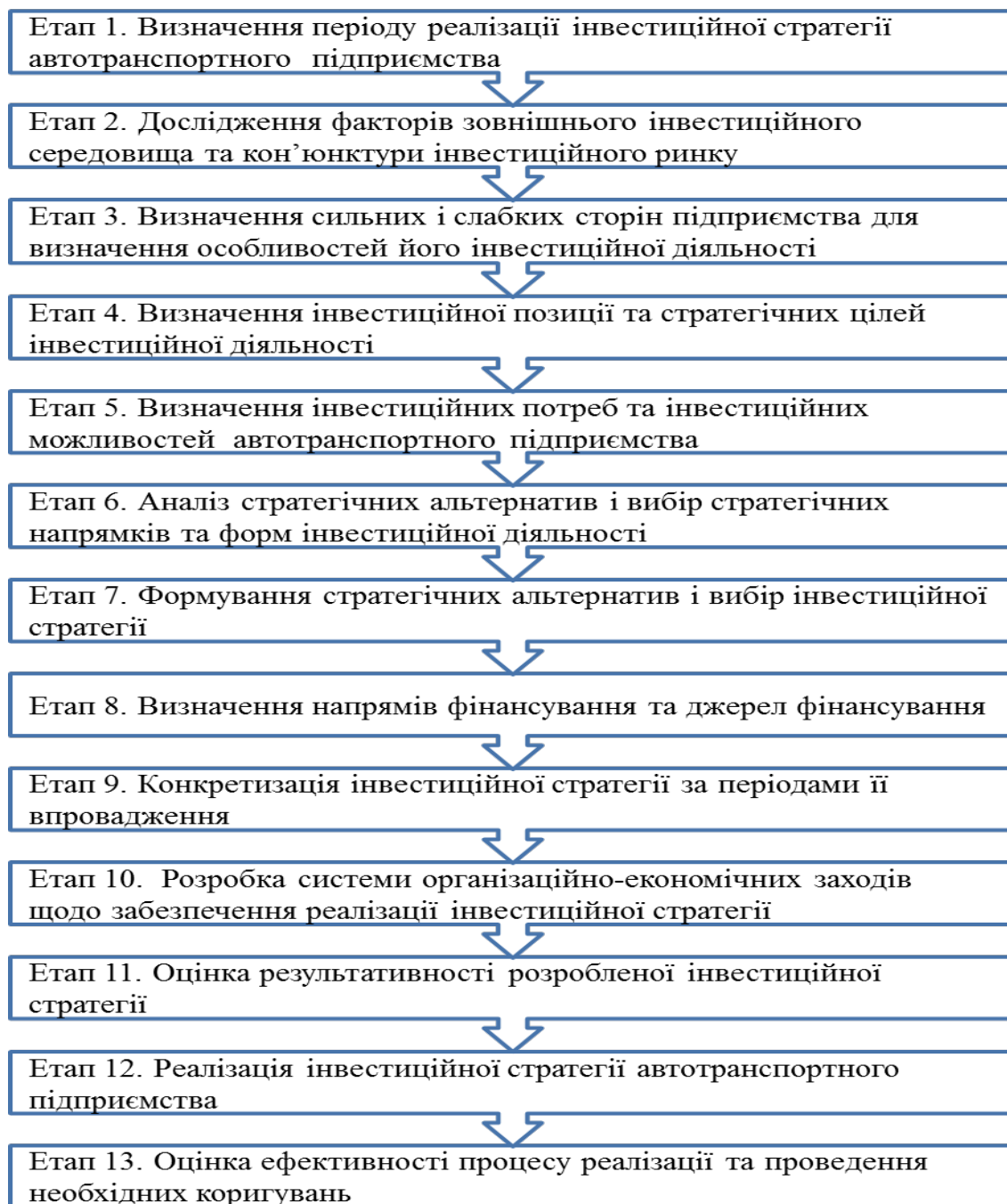


Рисунок 3.3 – Етапи формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства

Джерело: узагальнено автором.

При позитивних результатах оцінки розробленої інвестиційної стратегії, що відповідають обраним критеріям, вона приймається підприємством до реалізації. Оцінка економічної ефективності інвестиційної стратегії здійснюється передусім на основі прогнозних розрахунків раніше розглянутої системи основних інвестиційних коефіцієнтів і заданих цільових стратегічних нормативів, зіставлених з базовим рівнем.

Пошук і вибір інвестиційного рішення викликає на практиці найбільші складнощі. Це пояснюється тим, що будь-яке інвестиційне рішення часто зачіпає інтереси багатьох суб'єктів господарювання. При цьому загальновідомо, що успішне здійснення інвестиційного рішення можливе лише за умов досягнення балансу інтересів всіх причетних до цього рішення сторін.

На етапі розробки стратегічних та практичних планів підприємства визначається система стратегічних цілей його функціонування в період розробки стратегії. Для подальшої роботи з розробки стратегічного плану сформульовані цілі повинні володіти наступними характеристиками: суть, обсяг, спосіб досягнення, наявний час на досягнення результату.

Процес формулювання цілей складається з таких етапів: якісного визначення цілей, наприклад, завоювання ринку, досягнення певних показників прибутку, входження у нові ніші, вертикальна інтеграція і т.і.; уточнення, конкретизації та кількісного визначення поставлених цілей у вигляді системи важливих показників господарської діяльності, які необхідно досягти за певний час. Тактичні плани містять більш конкретні показники (результати) і являють собою програму дій. Тактичні плани мають обмежені терміни. Зазвичай вони складаються на місяць, квартал або півріччя, максимум рік. Це пов'язано з тим, що ситуація на ринку може змінюватися. Чим більше термін, на який складено план, тим більше ймовірність коригування. Оперативність і ефективність коригувань тактичних планів залежить від контролю над виконанням оперативних планів. Програма дій повинна чітко визначати, які дії потрібно зробити, терміни, критерії оцінки успішності дій. У загальному плані повинні бути визначені всі аспекти діяльності підприємства (клієнти та ринок, персонал, постачальники, партнери).

Визначення шляхів досягнення поставлених інвестиційних цілей і формування інвестиційної стратегії включає розробку плану фінансового забезпечення інвестиційної стратегії. Спочатку виконуються аналіз всіх можливих джерел фінансування й оцінка їх доступності для даного підприємства. Джерелами фінансування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств можуть бути: власні фінансові ресурси (прибуток, амортизаційні відрахування, відшкодування збитків від аварій, стихійного лиха, грошові нагромадження і заощадження громадян, юридичних осіб тощо); позичкові фінансові кошти (облігаційні позики, банківські та бюджетні кредити); залучені фінансові кошти (кошти, одержані від продажу акцій, пайові та інші внески громадян і юридичних осіб); бюджетні інвестиційні асигнування; безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян.

Після завершення аналізу з доступних джерел фінансування має бути сформований оптимальний фінансовий портфель. З'ясувавши обсяги та джерела інвестиційних ресурсів, переходять до опису альтернативних проектів та сценаріїв їх реалізації. Цей етап здійснюється за допомогою методів сценарного планування. Важливим кроком в процесі управління інвестиційною діяльністю є визначення ризиків по проектах та пошук шляхів їх мінімізації за допомогою методів ризик-менеджменту.

В залежності від форми реагування на зміни середовища визначають два види інвестиційної стратегії. Активна інвестиційна стратегія забезпечує зростання прибутковості до середньогалузевого рівня вкладень та передбачає відбір і реалізацію різних інноваційних проектів. За такої стратегії інвестор оцінює альтернативні інвестиційні проекти, проводить їх техніко-економічне обґрунтування, селекціонує їх, відбирає найперспективніші й формує відповідний інвестиційний портфель. Пасивна інвестиційна стратегія передбачає підтримку незмінного рівня розвитку підприємства. Реалізуючи цю стратегію, інвестор прагне зберегти вже досягнутий ним рівень показників своєї господарської діяльності за рахунок інвестицій.

В рамках інвестиційної стратегії підприємства розробляється політика управління реальними інвестиціями; управління фінансовими інвестиціями; формування інвестиційних ресурсів; управління інвестиційними ризиками.

Для залучення необхідного обсягу інвестицій необхідно забезпечити підвищення інвестиційної привабливості автомобільного транспорту, застосувати стратегію інвестування, орієнтовану на залучення стратегічних інвесторів, створити фінансовий механізм, який забезпечить чіткий та ефективний розподіл фінансових потоків. Особливу актуальність набуває механізм, який би забезпечив оптимізацію фінансового ефекту від використання у господарській діяльності власних, позикових і залучених ресурсів.

Формування інвестиційної стратегії це перш за все довгостроковий план розвитку підприємства на перспективу, розробка якого повинна враховувати умови, що визначають актуальність, послідовність і необхідність розробки інвестиційної стратегії. Серед таких умов можна визначити:

- по-перше, необхідність урахування інтенсивності зміни факторів зовнішнього інвестиційного середовища, оскільки, якщо інвестиційна стратегія не буде враховувати фактори зовнішнього середовища, то, у свою чергу, розробка інвестиційних рішень окремих структурних підрозділів не зможе врахувати сутність загальної стратегії розвитку підприємства, що може призвести до виникнення протиріч між визначеною метою та інструментами, що використовуються, а також до зниження ефективного здійснення інвестиційної діяльності в цілому;

- по-друге, необхідність урахування наявності можливостей переходу й адаптованості підприємства до нової стадії життєвого циклу, тобто розроблена інвестиційна стратегія повинна враховувати особливості функціонування підприємства на кожному з етапів його життєвого циклу, враховувати рівень інвестиційної активності й адаптованості, напрямки та форми інвестиційної діяльності й особливості формування інвестиційних ресурсів;

- по-третє, необхідність урахування змін цілей операційної діяльності підприємства, що пов'язані зі зміною виробничого асортименту, упровадженням

нових виробничих технологій і виходу на нові ринки збуту продукції, оскільки зміни у виробничій діяльності, як правило, змушують підприємства не тільки переглядати, а і змінювати пріоритети своєї інвестиційної політики.

Крім того, інвестиційна стратегія виходить із базової стратегії економічного та виробничої стратегії розвитку підприємства і тому має узгоджуватися з нею щодо етапів її впровадження.

Таким чином, формування інвестиційної стратегії на автотранспортних підприємствах є досить складним процесом, що дає змогу активізувати інвестиційний процес на основі наукового обґрунтування та системної реалізації управлінських дій в інвестиційній сфері. Ефективність інвестиційної стратегії базується на прогнозуванні окремих умов здійснення інвестиційної діяльності (інвестиційного клімату) й інвестиційної привабливості бізнесу. Складність цього процесу полягає у тому, що під час формування інвестиційної стратегії відбувається пошук та оцінка значної кількості альтернативних варіантів інвестиційних рішень і вибір такого варіанта, що найповніше відповідає завданням розвитку. Загалом інвестиційна стратегія автотранспортного підприємства має стати основою забезпечення його інноваційного розвитку і конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі.

3.2. Оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства

Аналіз і оцінка інвестиційної стратегії підприємства - надзвичайно складна проблема, яка потребує як кількісних, так і якісних підходів. Він починається з моменту формування цілей такої стратегії, визначає форми і методи техніко-економічного обґрунтування інвестиційних проектів, що потенційно можуть входити до інвестиційної стратегії та через які повинна бути досягнута мета цієї стратегії і є елементами моніторингу в ході їх здійснення.

Завершальний та найважливіший етап розроблення інвестиційної стратегії полягає в її оцінюванні, визначенні можливих наслідків її реалізації. Від коректної

оцінки залежить ефективність самої інвестиційної стратегії і, як наслідок, розвиток, а в деяких випадках і існування, підприємства. Оскільки інвестиційна стратегія може охоплювати різні напрями діяльності підприємства в загальні стратегії підприємства, її важко оцінити лише за одним узагальнюючим показником (критерієм). Крім оцінки ефективності інвестиційної стратегії, слід враховувати вплив чинників макросередовища, мікросередовища, мезосередовища (конкурентного середовища), а також рівень ризику, які в цілому визначають можливості впровадження та реалізації стратегії.

Р. Румельт (з гарвардської групи генерального менеджменту) запропонував систему оцінювання стратегії, яка вважається однією з найкращих [163].

Схематично основні вимоги до стратегії представлені на рис. 3.4.

Основним критерієм оцінки обраної стратегії, тобто критерієм її якості, вважають економічні результати розвитку підприємства, які характеризують ступінь досягнення підприємством своїх цілей. При цьому мають бути забезпечені наступні вимоги:

- відповідність обраної стратегії стану і вимогам оточення: врахування факторів мінливого зовнішнього середовища (динаміки ринку і динаміки життєвого циклу продукту), що може сприяти появі нових конкурентних переваг;

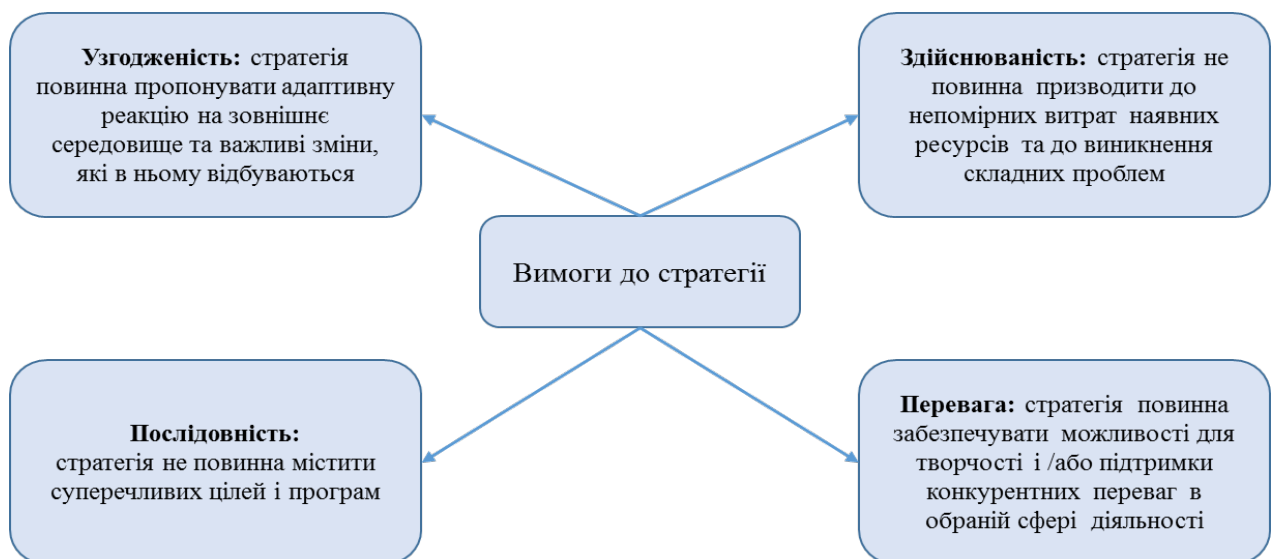


Рисунок 3.4 - Система оцінювання стратегій за Р.Румельтом

Джерело: сформовано автором на основі [163].

- відповідність обраної стратегії потенціалу і можливостям підприємства. При розробці стратегії слід проаналізувати, наскільки вона взаємопов'язана з іншими стратегіями, чи враховує показники кадрового потенціалу, організаційної культури підприємства а також часові характеристики;

- прийнятність ризику, який передбачений в стратегії: ризик може вважатись виправданим, якщо передумови, закладені в основу вибору стратегії реалістичні.

А.А.Томпсон та А.Дж.Стрікланд [177] відносять до основних критеріїв оцінки стратегії наступні:

- Ступінь відповідності. Ефективна стратегія характеризується відповідністю між факторами внутрішнього і зовнішнього середовища компанії та його власними можливостями і прагненнями. Без такої відповідності стратегія сумнівна.

- Перевага в конкурентній боротьбі. Ефективна стратегія призводить до стабільної конкурентної переваги. Чим вища конкурентна перевага, створена за допомогою стратегії, тим стратегія ефективніша.

- Інтенсивність роботи. Ефективна стратегія підвищує інтенсивність роботи компанії. Найбільш результативними і значущими слід вважати такі види вдосконалення роботи як зростання прибутковості, довгострокової ділової активності компанії та її конкурентоспроможності.

Серед науковців, які досліджують питання оцінювання стратегій, поширення набули також наступні підходи до оцінювання стратегії:

- 1) Аналіз можливих реакцій конкурентів.
- 2) Оцінка ризику: технологічного (обмеженість технологічної бази), фінансового (відсутність необхідних фінансових ресурсів), управлінського (недостатня підтримка з боку керівництва), зовнішнього (можливість небажаної реакції з погляду суспільства і владних структур).

3) Перевірка погодженості стратегії з організаційними традиціями та оточенням - зі структурою управління підприємством, корпоративною культурою, загальними цілями організації, - враховуючи сильні і слабкі сторони організації, можливості і загрози, що існують у зовнішньому середовищі.

4) Дослідження синергетичних ефектів (які можуть виникати, наприклад, коли багаторазово використовуються ті самі ресурси).

5) Оцінка здійснюваності стратегії - визначення ймовірності досягнення цілей підприємства [16].

6) Аналіз розриву – досить простий та ефективний метод стратегічного аналізу, метою якого є дослідження щодо існування «розриву» між цілями підприємства і його можливостями, та «заповнення» його у разі необхідності.

7) Аналіз динаміки витрат і «крива досвіду» підхід, що дозволяє порівнювати витрати конкурентів на одному ринку, а також своєчасно виявляти необхідність змін стратегії.

8) Оцінка відповідності між рядом нормативних та фактичних показників економічного зростання (з врахуванням ступеню впливу зовнішніх і внутрішніх чинників на фактичну структуру показників) – підхід, запропонований Кіндрацькою Г.І.[110] та удосконалений Біловодською О.А. [17] для виробничих підприємств, що функціонують на ринках з інтенсивною конкуренцією.

Проведемо порівняльний аналіз деяких з вказаних підходів, запропонованих вітчизняними та зарубіжними вченими (табл. 3.1).

Порівняння переваг та недоліків розглянутих підходів до оцінки обраної стратегії, дозволяє зробити висновок, що кожен з них може застосовуватися лише за певних умов і має ряд суттєвих обмежень. Більшість підходів передбачають можливість їх практичного використання лише для промислових підприємств, та/або виконання лише якісної, досить суб'єктивної оцінки стратегії.

Це доводить необхідність формування авторського підходу щодо удосконалення методичних засад оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства.

Враховуючи зазначені підходи, пропонуємо власний методичний підхід оцінювання інвестиційної стратегії в основу якого покладено визначення та оцінювання якості інвестиційної стратегії.

Таблиця 3.1 - Порівняльний аналіз основних підходів до оцінки обраних стратегій

Назва підходу до оцінки стратегії	Основні переваги	Основні недоліки
Крива досвіду (аналіз динаміки витрат)	оцінюється основна мета підприємства – розширення частки ринку	Не враховується стан зовнішнього середовища: - застосування можливе лише переважно в галузях матеріального виробництва; - можна застосовувати лише в комплексі з іншими моделями;
Аналіз розриву	- досить простий у здійсненні та ефективний метод; - дає можливість здійснити оцінку, порівнюючи показники стратегічного плану з реальними можливостями	встановлення планових показників, з якими здійснюється порівняння, характеризується неточністю і носить суб'єктивний характер
Оцінка за критеріями Томпсона та Стрікланда: 1) ступеня відповідності; 2) переваги в конкурентній боротьбі; 3) інтенсивності роботи	різноспрямовані критерії дають змогу досить повно оцінити успішність стратегії	- дані критерії необхідно застосовувати тільки в комплексі з іншими показниками; - дається лише якісна оцінка стратегії; - не виключена можливість суб'єктивної оцінки стратегії
Оцінка відповідності між нормативними та фактичними показниками економічного зростання підприємства	- підхід дозволяє досить повноцінно здійснити кількісну оцінку обраної стратегії; - при оцінці враховуються як результуючі показники, так і зміна показників, що забезпечують досягнення результатів; - дозволяє визначити характер господарської діяльності та стан підприємства	- ряд показників, що оцінюються, більше підходять для промислових підприємств; - ряд оціночних показників не враховує характеру обраної стратегії; - підхід розглядає оцінку стратегії лише з точки зору підприємства, що її реалізує; - не повною мірою враховуються чинники ризику при оцінці стратегії.

Джерело: складено на основі [163, 177, 16, 110, 17].

Якість – це філософське поняття з термінології гуманітарних наук, до яких відноситься економіка [83]. За визначенням Арістотеля якість – це побічна обставина, за допомогою якої річ є якогось типу чи виду; побічна обставина, що вказує, якою є річ (її змістовні якості та форми) і як річ діє (її здатності та навички); побічна обставина, котра є зовнішньою оцінювальною формою [29].

Якість – це сукупність характеристик об'єкта, які відносяться до його здатності задовольняти встановлені або передбачені вимоги. Таке визначення якості відноситься до виробництва товарів, надання послуг, процесів. Будь-яка продукція/послуга/процес повинні відповідати певним вимогам споживачів. Рівень якості є відносною характеристикою, що отримується при порівнянні

значень показників якості даного об'єкта зі значеннями відповідних показників одночасно виготовлених зразків аналогічної за функцією продукції/послуги/процесу. Інтегральною мірою для оцінки якості (обладнання, машин, проектів, процесів тощо) служить абстрактна суспільно-корисна праця, збережена у наслідку їх використання при здійсненні виробничого процесу [173].

Іншими словами можна зробити висновок, що якість – це вища характеристична форма оцінки об'єкту/суб'єкту (товарів, послуг, процесів тощо), яка залежить та формується від параметрів, складових об'єкту/суб'єкту в які вкладена суспільно-корисна абстрактна праця. Праця може бути продуктивною, ефективною, дешевою, але в результаті товари/послуги при цьому можуть бути неякісними.

Якість визначається рядом складових, які утворюють петлю якості. Петля якості – це замкнута послідовність заходів, які визначають якість товарів/послуг або процесів на всіх етапах їх виробництва/побудови і експлуатації/впровадження. Якість створюється і підтримується на всіх етапах петлі якості, починаючи з дослідження потреб і ринкових можливостей, тобто з маркетингу, і закінчується утилізацією продукту або завершення надання послуг [173].

Таким чином, узагальнюючи вищенаведене, автор пропонує наступне визначення (definition) якості інвестиційної стратегії: якість інвестиційної стратегії – це оціночна характеристика інвестиційної стратегії, яка залежить від певних параметрів: ефективності, рівня ризику, а також впливу факторів макро-, мікро- та мезосередовища (конкурентного середовища). При цьому, кожен з цих показників має інтегральне походження, тобто містить в собі залежність від відповідних одиничних параметрів. Слід зазначити, що ефективність (безризиковість, відсутність впливу факторів середовищ) інвестиційної стратегії не означає автоматичну її якість. Інвестиційна стратегія може бути ефективною, але мати дуже високий ризик, або мати суттєвий вплив факторів макро-, мікро- та мезосередовища (конкурентного середовища), що може унеможливлювати впровадження інвестиційної стратегії, тобто робить її неякісною.

Відповідно, якість інвестиційної стратегії може мати числове значення, яке буде залежати від інших інтегральних параметрів та відображати її рівень.

Таким чином, на думку автора, якість інвестиційної стратегії (Q_s) залежить від основних параметрів: ефективності (E_s), рівня ризику (R_s). Для оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства запропоновано інтегральний показник оцінки якості інвестиційної стратегії (Q_s), представлений у вигляді функції, залежної від параметрів: ефективності (E_s), рівня ризику (R_s), коефіцієнтів впливу макросередовища (a), мікросередовища (b) та мезосередовища (c):

$$Q_s = f(E_s, R_s, a, b, c) \quad 3.1$$

В роботі запропоновано методи розрахунку параметрів.

Очевидно, що якість інвестиційної стратегії прямо пропорційна її ефективності, тобто, чим вище ефективність інвестиційної стратегії, тим вище її якість. В свою чергу ефективність інвестиційної стратегії може бути обчислена, базуючись на відомих формулах розрахунку отримання економічного ефекту в майбутньому та показниках ефективності інвестування підприємств.

Також очевидно, що якість інвестиційної стратегії зворотно пропорційна ризику при її впровадженні. Тобто, чим вище ризик, тим менша якість інвестиційної стратегії. Рівень ризику також піддається обчисленню (може мати числове значення) використовуючи різні методи оцінки. При нульовому ризику (безризикова інвестиційна стратегія) якість буде прямо пропорційно залежати від її ефективності.

Крім того, при оцінюванні якості інвестиційної стратегії слід враховувати вплив важливих показників: оцінки макро-, мікро-, мезосередовища (конкурентного середовища). Ці показники, в свою чергу, можуть бути відображені у вигляді коефіцієнтів впливу (оцінок) з одного боку на ефективність інвестиційної стратегії (прямо пропорційно, чим вища оцінка тим вища ефективність), з іншого боку на ризик (зворотна пропорційність, чим вища оцінка тим менший ризик). Як результат, коефіцієнти (оцінки) впливають на якість інвестиційної стратегії. Слід зазначити, що коефіцієнти впливу не є сталими і

можуть змінюватись у відповідності від загальної економічної ситуації як зовні, так і в середині підприємства на момент розрахунку якості інвестиційної стратегії. При цьому, коефіцієнти прямо пропорційні ефективності E_s (чим вище коефіцієнт, тим вище ефективність), та зворотно пропорційні ризику R_s (чим вище коефіцієнт, тим менший ризик).

Таким чином маємо наступну формулу оцінювання якості інвестиційної стратегії:

$$Q_s = \frac{\frac{(a+b+c)}{3} * E_s}{(1 + \frac{R_s}{\frac{(a+b+c)}{3}})} = \frac{(a+b+c)^2 * E_s}{3(a+b+c) + 9R_s} \quad 3.2$$

де Q_s – якість інвестиційної стратегії;

E_s – ефективність інвестиційної стратегії, $0 \leq E_s \leq 1$;

R_s – рівень ризику при впровадженні інвестиційної стратегії, $0 \leq R_s \leq 1$;

a – коефіцієнт впливу (оцінка) макросередовища, $0 \leq a \leq 1$;

b – коефіцієнт впливу (оцінка) мікросередовища, $0 \leq b \leq 1$;

c – коефіцієнт впливу (оцінка) мезосередовища-конкурентного середовища, $0 \leq c \leq 1$;

Максимальне значення оцінки якості інвестиційної стратегії дорівнює 1, це означає, що інвестиційна стратегія безризикова, має максимальну ефективність та не має впливу чинників внутрішнього, зовнішнього, та конкурентного середовищ.

Слід зазначити, що кожен з аргументів функції, в свою чергу, являє собою інтегральний показник, який містить вплив інших показників при застосуванні системи експертних бальних оцінок та вагомих коефіцієнтів на кожен одиничний показник. Суттєвим недоліком бальних оцінок є суб'єктивність та вплив людського фактору при оцінюванні. Практичний досвід діяльності підприємств показує, при любых методах оцінювання, включаючи бальний метод оцінювання, на кінцеве рішення при виборі як окремого інвестиційного проекту так і при затвердженні загальної інвестиційної стратегії присутні суб'єктивність та вплив людського фактору. Тому вважаємо, що в даному випадку при застосуванні бальної системи оцінок експертами, вплив суб'єктивізму на результат буде

мінімальним. Крім того, кількість експертних оцінок прямо впливають на об'єктивність результату: чим більша кількість експертів задіяна при оцінюванні, тим менший вплив суб'єктивізму на кінцевий результат.

Побудуємо матрицю можливих значень якості інвестиційної стратегії в залежності від змінних параметрів E_s , та R_s з кроком дискретності 0.05 та коефіцієнтів $a=b=c=1$ (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Матриця значень якості інвестиційної стратегії в залежності від ефективності стратегії та рівня ризику.

		Es - ефективність інвестиційної стратегії																					
		0	0.05	0.1	0.15	0.2	0.25	0.3	0.35	0.4	0.45	0.5	0.55	0.6	0.65	0.7	0.75	0.8	0.85	0.9	0.95	1	
Rs - ризик інвестиційної стратегії	0	0.00	0.05	0.10	0.15	0.20	0.25	0.30	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.65	0.70	0.75	0.80	0.85	0.90	0.95	1.00	
	0.05	0.00	0.05	0.10	0.14	0.19	0.24	0.29	0.33	0.38	0.43	0.48	0.52	0.57	0.62	0.67	0.71	0.76	0.81	0.86	0.90	0.95	
	0.1	0.00	0.05	0.09	0.14	0.18	0.23	0.27	0.32	0.36	0.41	0.45	0.50	0.55	0.59	0.64	0.68	0.73	0.77	0.82	0.86	0.91	
	0.15	0.00	0.04	0.09	0.13	0.17	0.22	0.26	0.30	0.35	0.39	0.43	0.48	0.52	0.57	0.61	0.65	0.70	0.74	0.78	0.83	0.87	
	0.2	0.00	0.04	0.08	0.13	0.17	0.21	0.25	0.29	0.33	0.38	0.42	0.46	0.50	0.54	0.58	0.63	0.67	0.71	0.75	0.79	0.83	
	0.25	0.00	0.04	0.08	0.12	0.16	0.20	0.24	0.28	0.32	0.36	0.40	0.44	0.48	0.52	0.56	0.60	0.64	0.68	0.72	0.76	0.80	
	0.3	0.00	0.04	0.08	0.12	0.15	0.19	0.23	0.27	0.31	0.35	0.38	0.42	0.46	0.50	0.54	0.58	0.62	0.65	0.69	0.73	0.77	
	0.35	0.00	0.04	0.07	0.11	0.15	0.19	0.22	0.26	0.30	0.33	0.37	0.41	0.44	0.48	0.52	0.56	0.59	0.63	0.67	0.70	0.74	
	0.4	0.00	0.04	0.07	0.11	0.14	0.18	0.21	0.25	0.29	0.32	0.36	0.39	0.43	0.46	0.50	0.54	0.57	0.61	0.64	0.68	0.71	
	0.45	0.00	0.03	0.07	0.10	0.14	0.17	0.21	0.24	0.28	0.31	0.34	0.38	0.41	0.45	0.48	0.52	0.55	0.59	0.62	0.66	0.69	
	0.5	0.00	0.03	0.07	0.10	0.13	0.17	0.20	0.23	0.27	0.30	0.33	0.37	0.40	0.43	0.47	0.50	0.53	0.57	0.60	0.63	0.67	
	0.55	0.00	0.03	0.06	0.10	0.13	0.16	0.19	0.23	0.26	0.29	0.32	0.35	0.39	0.42	0.45	0.48	0.52	0.55	0.58	0.61	0.65	
	0.6	0.00	0.03	0.06	0.09	0.13	0.16	0.19	0.22	0.25	0.28	0.31	0.34	0.38	0.41	0.44	0.47	0.50	0.53	0.56	0.59	0.63	
	0.65	0.00	0.03	0.06	0.09	0.12	0.15	0.18	0.21	0.24	0.27	0.30	0.33	0.36	0.39	0.42	0.45	0.48	0.52	0.55	0.58	0.61	
	0.7	0.00	0.03	0.06	0.09	0.12	0.15	0.18	0.21	0.24	0.26	0.29	0.32	0.35	0.38	0.41	0.44	0.47	0.50	0.53	0.56	0.59	
	0.75	0.00	0.03	0.06	0.09	0.11	0.14	0.17	0.20	0.23	0.26	0.29	0.31	0.34	0.37	0.40	0.43	0.46	0.49	0.51	0.54	0.57	
	0.8	0.00	0.03	0.06	0.08	0.11	0.14	0.17	0.19	0.22	0.25	0.28	0.31	0.33	0.36	0.39	0.42	0.44	0.47	0.50	0.53	0.56	
0.85	0.00	0.03	0.05	0.08	0.11	0.14	0.16	0.19	0.22	0.24	0.27	0.30	0.32	0.35	0.38	0.41	0.43	0.46	0.49	0.51	0.54		
0.9	0.00	0.03	0.05	0.08	0.11	0.13	0.16	0.18	0.21	0.24	0.26	0.29	0.32	0.34	0.37	0.39	0.42	0.45	0.47	0.50	0.53		
0.95	0.00	0.03	0.05	0.08	0.10	0.13	0.15	0.18	0.21	0.23	0.26	0.28	0.31	0.33	0.36	0.38	0.41	0.44	0.46	0.49	0.51		
1	0.00	0.03	0.05	0.08	0.10	0.13	0.15	0.18	0.20	0.23	0.25	0.28	0.30	0.33	0.35	0.38	0.40	0.43	0.45	0.48	0.50		

Джерело: розроблено автором на основі власних розрахунків.

Практичний інтерес являють значення якості інвестиційної стратегії, які перевищують 0.5 ($Q_s > 0.5$). При цьому спостерігаємо, що одне і теж значення Q_s можна досягнути при різних значеннях E_s та R_s . Це дуже важлива перевага при використанні цієї системи оцінки: можливість гнучкості при розрахунку цих інтегральних параметрів. При цьому, що чим менше значення якості, тим отримаємо більшу гнучкість системи. Гнучкість системи оцінювання якості інвестиційної стратегії при розрахунках має важливе значення при виборі як окремих інвестиційних проектів, так і при формуванні загальної інвестиційної стратегії.

Це дає можливість по-перше, використовувати більший діапазон показників та коефіцієнтів, при розрахунках майбутніх значень та моделюванні (прогнозуванні) різних ситуацій, а відповідно охоплює більшу кількість можливих/потенційних варіантів розвитку; по-друге, дає можливість обирати пріоритет між значеннями E_s та R_s . Іншими словами, інвестори мають можливість більш свідомо та зважено приймати рішення щодо пріоритету основних параметрів інвестиційної стратегії (мати більшу ефективність при меншому ризику, чи меншу ефективність при більшому ризику).

Використовуючи дані таблиці побудуємо тривимірну модель якості інвестиційної стратегії (рис.3.5):

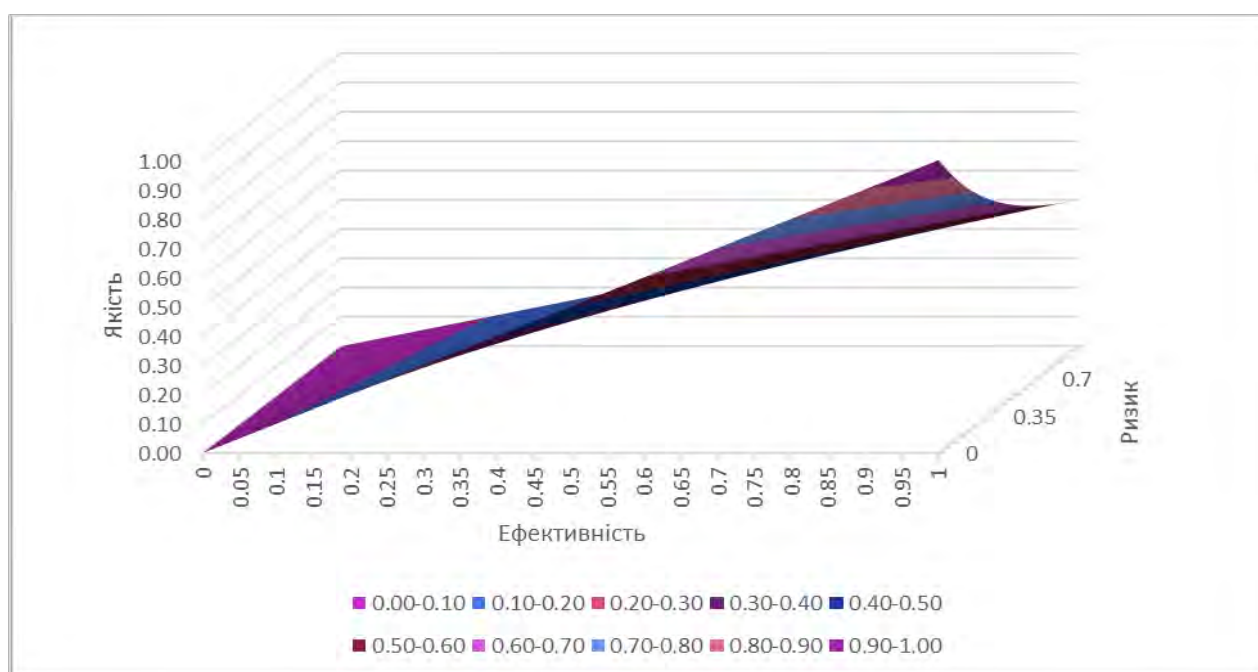


Рисунок 3.5 – Тривимірна модель оцінювання якості інвестиційної стратегії
Джерело: побудовано автором.

При оцінюванні якості інвестиційної стратегії можна зробити наступні висновки:

1. При нульовому значенні ризику ($R_s=0$), безризикова інвестиційна стратегія) якість інвестиційної стратегії залежить тільки від її ефективності та коригуючих коефіцієнтів впливу.

2. Максимальне значення ризику ($R_s=1$) не відмінює формування та здійснення інвестиційної стратегії, але її якість зменшується вдвоє.

3. При нульовому значенні ефективності ($E_s=0$) подальше формування та впровадження інвестиційної стратегії не має сенсу навіть при відсутності ризику та відсутності впливу коригуючих коефіцієнтів. Відповідно, як наслідок, розрахунок ефективності має бути першим серед розрахунків інших параметрів та коефіцієнтів. Тобто, якщо результат розрахунку показує нульове значення ефективності інвестиційної стратегії, то розрахунок інших параметрів та показників не має сенсу.

4. Одночасне нульове значення всіх коригуючих коефіцієнтів ($a=b=c=0$) означає, що чинники впливу макросередовища, мікросередовища та мезосередовища (конкурентного середовища) блокують/унеможливають подальше формування та впровадження інвестиційної стратегії. Наприклад в умовах тривалої форс-мажорної ситуації (війна, природні катаклізми, глобальні терористичні події і т.і.) в регіоні здійснення інвестиційної стратегії, або в разі наявності судових справ з блокуванням діяльності. Відповідно, розрахунок коефіцієнтів має бути наступним після розрахунку ефективності інвестиційної стратегії. Крім того, при розрахунку коефіцієнтів слід ретельно аналізувати ймовірність настання форс-мажорних/неочікуваних ситуацій та розробляти відповідні заходи, що мінімізують негативний вплив на здійснення інвестиційної стратегії.

Як зазначено вище, ефективність інвестиційної стратегії – один з інтегральних параметрів якості інвестиційної стратегії. По суті оцінка ефективності інвестиційної стратегії зводиться до оцінки ефективності обраних інвестиційних проектів, кожен з яких має власні розрахункові показники. Відповідно, використовуючи механізм бальної оцінки та коефіцієнтів питомої ваги на оцінку ефективності кожного проекту отримаємо загальну (інтегральну) оцінку ефективності інвестиційної стратегії. Коефіцієнти питомої ваги визначаються в залежності від очікуваного фінансового вкладу конкретного інвестиційного проекту в розроблену інвестиційну стратегію.

Таким чином, маємо наступну формулу оцінки ефективності інвестиційної стратегії:

$$E_s = k_1 E_{p1} + k_2 E_{p2} + \dots + k_i E_{pi} \quad 3.3$$

де k_1, k_2, k_i – коефіцієнти питомої ваги,

E_{p1}, E_{p2}, E_{pi} – значення ефективності обраних інвестиційних проектів.

При розрахунку кожного інвестиційного проекту (E_p) пропонуємо здійснити по-перше, відбір найважливіших показників ефективності, які можуть об'єктивно показати та визначити економічний ефект інвестиційного проекту, по-друге, задіяти бальну оцінку по кожному показнику інвестиційного проекту ($E_p \leq 1$):

$$E_p = \frac{\sum_{j=1}^m P_j}{m} \quad 3.4$$

E_p – ефективність інвестиційного проекту,

P_j – оціночні бали показників ефективності проекту, ($0 \leq P_j \leq 1$),

m – кількість показників ефективності проекту.

Таким чином, кінцева формула розрахунку ефективності інвестиційної стратегії має вигляд:

$$E_s = \sum_{i=1}^n k_i \left(\frac{\sum_{j=1}^m P_j}{m} \right) \quad 3.5$$

При наявності лише одного інвестиційного проекту, коефіцієнт питомої ваги дорівнює одиниці ($k_i=1$).

При виборі інвестиційних проектів розраховують показники ефективності, які, в свою чергу мають відповідати певним критеріям. При цьому використовують як статичні, так і динамічні методи оцінки інвестиційних проектів [172].

Статичні методи містять показники, які відображають ефективність проекту в даний момент. Крім того, статичні методи оцінки є найпростішим класом підходів до аналізу інвестиційних проектів. Вони дозволяють зробити висновки

щодо якості об'єктів інвестицій, порівняти їх між собою і відсіяти неефективні. Але статичні методи не враховують особливості оцінки проектів в часі.

Динамічними називаються показники, які визначаються на основі значень результатів за інвестиційним проектом протягом всього строку реалізації проекту. Всі динамічні показники враховують фактор впливу часу. Оскільки при їх розрахунку використовується техніка дисконтування, то важливим етапом цього методу є визначення ставки дисконту.

З математичної точки зору, ставка дисконту - це процентна ставка, яка використовується для перерахунку майбутніх потоків доходів в єдине значення теперішньої (поточної) вартості, яка є базою для визначення ринкової вартості бізнесу. З економічної точки зору, в ролі ставки дисконту є бажана інвестору ставка доходу на вкладений капітал у відповідні з рівнем ризику подібні об'єкти інвестування, або - ставка доходу за альтернативними варіантами інвестицій із зіставлення рівня ризику на дату оцінки. Ставка дисконту - це, зазвичай, щорічна ставка, що відображає рівень дохідності, яка може бути отримана сьогодні від використання аналогічних інвестицій. При цьому, ставка дисконту має визначатися з урахуванням трьох факторів:

- вартості грошей у часі;
- вартості джерел, які залучаються для фінансування інвестиційного проекту та вимагають різні рівні компенсації;
- фактору ризику або міри ймовірності отримання очікуваних у майбутньому доходів.

Методи оцінки ефективності інвестиційних проектів наведені в табл. 3.3. Для оцінки показників ефективності інвестицій та подальшого їх використання у формулі оцінки ефективності інвестиційної стратегії пропонуємо визначити бали для кожного показника в залежності від його числового значення.

Таблиця 3.3 – Критерії вибору інвестиційного проекту на основі показників ефективності інвестицій

Показник	Формула розрахунку	Номер формули	Критерій вибору проекту	Опис показника
Статичні методи				
Період окупності інвестиційного проекту (PP, Payback Period)	$PP = \frac{IC}{\sum_{t=0}^T CF_t}$	3.6	PP → min	показує період, за який окупляться початкові інвестиції (витрати) в інвестиційний проект
Рентабельність інвестиційного проекту (ARR, accounting rate of return)	$ARR = \frac{\sum_{t=0}^T CF_t * (1 - tax)}{T * 0.5(IC + RV)}$	3.7	ARR > 0	відображає прибутковість інвестиційного проекту без урахування дисконтування
Динамічні методи				
Чиста приведена вартість (NPV, Net Present Value)	$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t} - IC$	3.8	NPV > 0	відображає зміну грошових потоків і показує різницю між дисконтованими грошовими доходами і витратам
Внутрішня норма рентабельності (IRR, Internal rate of return)	$\sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} - \sum_{t=0}^T \frac{IC * t}{(1+IRR)^t} = 0$	3.9	IRR > WACC	Показує верхню межу припустимого рівня дисконтної ставки, перевищення якої робить проект збитковим
Індекс прибутковості (PI, Profitability Index)	$PI = \frac{\sum_{t=0}^T \frac{CF_t}{(1+r)^t}}{IC}$	3.10	PI > 1	показує віддачу (прибутковість) вкладеного капіталу
Дисконтований термін окупності (DPP, Discounted Payback Period)	$DPP = \frac{\sum_{t=0}^T IC_t * \frac{1}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^T CF_t * \frac{1}{(1+r)^t}}$	3.11	DPP → min	визначає період при якому сума дисконтованого грошового потоку дорівнюватиме сумі вкладених інвестицій

де IC (invest capital) – початкові інвестиції (капітал), CF (cash flow) – грошовий потік, tax – норма оподаткування, RV (remain value) – залишкова вартість інвестицій, r – дисконтна ставка, t – поточний період, T – номер останнього досліджуваного періоду (горизонт інвестицій); WACC (Weighted average Cost of Capital) – середньозважена вартість капіталу.

Джерело: сформовано автором на основі [48, 160].

В табл. 3.4 наведена система бальних оцінок показників ефективності.

Таблиця 3.4 – Система бальних оцінок для показників ефективності інвестиційних проектів

PP(DPP)	ARR, %	NPV, % від IC	IRR, % від WACC	PI, %	Бали
$10 < PP(DPP)$	$0 < ARR \leq 1$	$0 < NPV \leq 1$	$0 < IRR \leq 1$	$0 < PI \leq 1$	0.1
$9 < PP(DPP) \leq 10$	$1 < ARR \leq 5$	$1 < NPV \leq 5$	$1 < IRR \leq 2$	$1 < PI \leq 5$	0.2
$8 < PP(DPP) \leq 9$	$5 < ARR \leq 10$	$5 < NPV \leq 10$	$2 < IRR \leq 3$	$5 < PI \leq 10$	0.3
$7 < PP(DPP) \leq 8$	$10 < ARR \leq 15$	$10 < NPV \leq 15$	$3 < IRR \leq 4$	$10 < PI \leq 15$	0.4
$6 < PP(DPP) \leq 7$	$15 < ARR \leq 20$	$15 < NPV \leq 20$	$4 < IRR \leq 5$	$15 < PI \leq 20$	0.5
$5 < PP(DPP) \leq 6$	$20 < ARR \leq 25$	$20 < NPV \leq 25$	$5 < IRR \leq 6$	$20 < PI \leq 25$	0.6
$4 < PP(DPP) \leq 5$	$25 < ARR \leq 35$	$25 < NPV \leq 30$	$6 < IRR \leq 7$	$25 < PI \leq 35$	0.7
$3 < PP(DPP) \leq 4$	$35 < ARR \leq 45$	$30 < NPV \leq 40$	$7 < IRR \leq 8$	$35 < PI \leq 45$	0.8
$2 < PP(DPP) \leq 3$	$45 < ARR \leq 50$	$40 < NPV \leq 50$	$8 < IRR \leq 9$	$45 < PI \leq 50$	0.9
$PP(DPP) \leq 2$	$50 < ARR$	$50 < NPV$	$9 < IRR$	$50 < PI$	1

Джерело: розраховано автором.

Показники PP (Payback Period, період окупності) та DPP (Discounted Payback Period, дисконтований період окупності) мають вищий бал при мінімальному значенні. Всі решта показники при збільшенні свого значення отримують більший бал.

При розрахунку показника NPV (Net Present Value, чиста поточна вартість, чистий приведений дохід) одиниця виміру- грошові одиниці. Але для бальної оцінки розраховується відсоток NPV від початкових інвестицій (Invest Capital, IC).

Оціночні бали відповідають розрахованому значенню показників ефективності інвестиційних проектів: якщо PP (роки) більше 10 (років) то бал 0.1 за визначенням автора, якщо PP (роки) менше 2 років, то бал 1 за визначенням автора. Аналогічно визначаються бали для кожного показника в залежності від його значення. Діапазон значень для кожного балу визначено автором на основі економічних досліджень.

При розрахунку бальної оцінки показника IRR (Internal Rate of Return, IRR, внутрішня норма дисконту, внутрішня норма прибутку, внутрішній коефіцієнт ефективності) використовується порівняння значення IRR з WACC (Weighted

average Cost of Capital, середньозважена вартість залученого капіталу) у відсотках: наскільки IRR перевищує WACC.

При розрахунку бальної оцінки значення PI (Profitability index, індекс прибутковості, індекс рентабельності) враховуються значення PI вище 1: наскільки значення перевищує 1 у відсотках. Вважається, що при значенні PI менше 1 інвестиційний проект є неефективним.

Зобразимо графічно систему бальної оцінки показників ефективності (рис. 3.6):

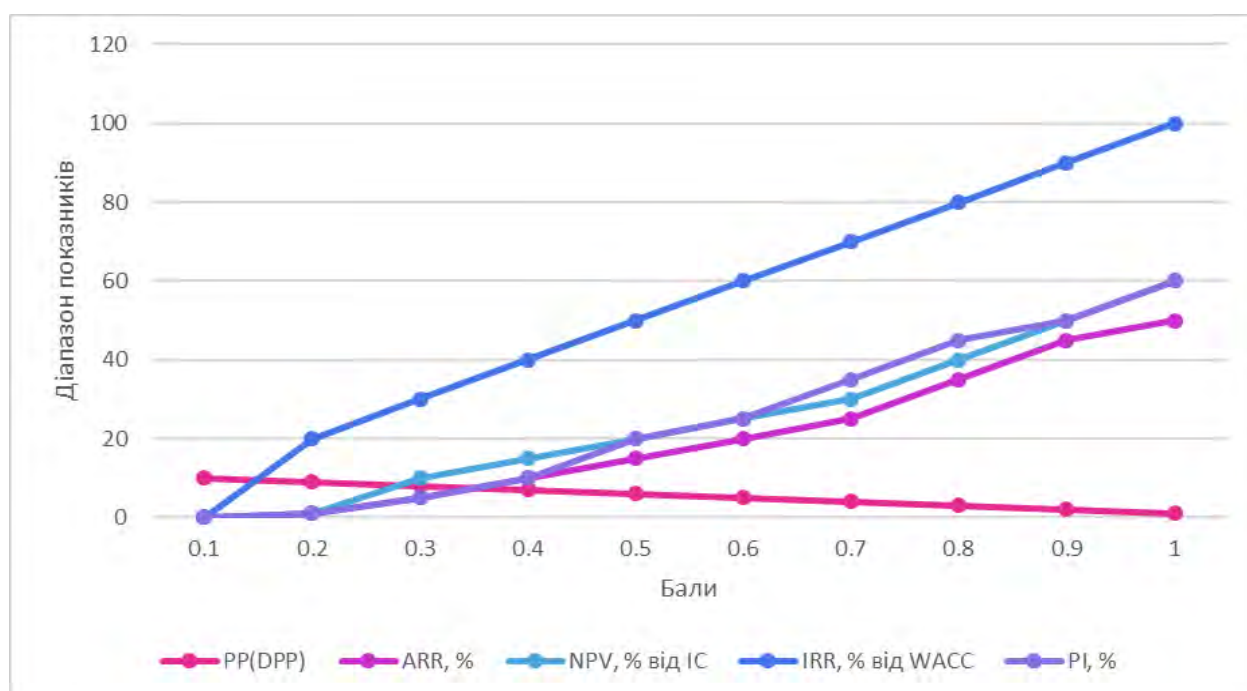


Рисунок 3.6 – Оціночні показники ефективності інвестиційних проектів
Джерело: побудовано автором.

Наступним кроком є розрахунок коефіцієнтів впливу (оцінок - a , b , c) на якість інвестиційної стратегії.

Для розрахунку оцінки впливу макросередовища автором визначено фактори, що можуть мати вплив на формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств.

Для стратегічного аналізу факторів макросередовища середовища можна використовувати цілу низку інструментів та методів: методи моделювання (розробка моделей «витрати-випуск», економетричні, стохастичні, кібернетичні),

методи прогнозування (екстраполяція, множинна регресія, побудова кривої тренду, метод розробки сценаріїв, метод «Дельфі»), методи оцінки наслідків (аналіз прямого й перехресного впливу, дедуктивний аналіз, аналіз балансу зацікавлених сил), експертні методи (оцінка можливого збільшення й зміни ефективності «стратегічних зон господарювання», метод «5x5», метод «чотирьох питань») [175]. Але на практиці найпоширеніший метод аналізу макросередовища є метод PEST-аналіз (P - Policy політика, E - Economy економіка, S - Society суспільство (соціум), T - Technology – технологія).

Тому автором запропоновано використати метод PEST-аналізу для розрахунку коефіцієнту впливу (a) на якість інвестиційної стратегії. Цей метод передбачає виділення чотирьох основних груп аналізу: політико-правові фактори, економічні фактори, соціальні-географічні фактори, технологічні фактори.

Представлено розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу (a) макросередовища на якість інвестиційної стратегії (табл. 3.5).

В матрицю профілю (порядок розрахунку) оцінки впливу макросередовища для кожного автотранспортного підприємства вносяться експертні оцінки факторів впливу:

- Важливість для автотранспортного сектору за шкалою:

- 1 – мінімальний вплив,
- 2 – слабкий вплив,
- 3 – помірний вплив,
- 4 – середній вплив,
- 5 – максимальний вплив

- Вплив на автотранспортне підприємство за шкалою:

- 0 – відсутній вплив,
- 1 – мінімальний вплив,
- 2 – слабкий вплив,
- 3 – помірний вплив,
- 4 – середній вплив,
- 5 – максимальний вплив

Таблиця 3.5 – Розрахунок коефіцієнту впливу (оцінки) макросередовища на якість інвестиційної стратегії

№	Фактори макросередовища	Важливість для автотранспортного сектору (1,2,3,4,5)	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
Політико-правові фактори					
1	Зовнішня політика держави, курс	A1	B1	+	L1=A1*B1
2	Динаміка політичних реформ, стабільність	A2	B2	+	L2=A2*B2
3	Законодавство, нові закони	A3	B3	+	L3=A3*B3
4	Співпраця з іншими державами, митне законодавство	A4	B4	+	L4=A4*B4
Економічні фактори					
5	Динаміка економічних реформ	A5	B5	+	L5=A5*B5
6	Коливання курсу національної валюти	A6	B6	-	L6=maxAB-A6*B6
7	Рівень інфляції	A7	B7	-	L7=maxAB-A7*B7
8	Стан в паливно-енергетичній сфері	A8	B8	-	L8=maxAB-A8*B8
Соціальні-географічні фактори					
9	Чисельність населення	A9	B9	-	L9=maxAB-A9*B9
10	Динаміка соціальних реформ	A10	B10	+	L10=A10*B10
11	Розвиток регіонів та інфраструктури	A11	B11	+	L11=A11*B11
12	Динаміка екологічних реформ	A12	B12	+	L12=A12*B12
Технологічні фактори					
13	Інновації та сучасність обладнання	A13	B13	+	L13=A13*B13
14	Сучасні технології в сфері логістики	A14	B14	+	L14=A14*B14
Загальна оцінка впливу					$\sum L_n$
Інтегральний коефіцієнт впливу макросередовища (a)					$\sum L_n / (\max[AB] * n)$

Джерело: розроблено автором.

Коефіцієнт впливу макросередовища розраховується за наступною формулою:

$$a = \frac{\text{neg} \sum_{i=1}^n (\max[AB] - A_n B_n) + \text{pos} \sum_{i=n}^n A_n B_n}{\max[AB] * n} \quad 3.12$$

де a – коефіцієнт впливу макросередовища,

A_n – експертна оцінка важливості для автотранспортного сектору,

B_n – експертна оцінка впливу на автотранспортне підприємство,

n – кількість факторів впливу;

neg, pos – напрямки впливу: негативний або позитивний.

Зауважимо, що від напрямку впливу (негативного чи позитивного) залежить вплив факторів макросередовища на автотранспортний сектор або на автотранспортне підприємство. При негативному напрямку коефіцієнт a зменшується при більшому значенні оцінки - тим нижча якість інвестиційної

стратегії Q_s (формула 3.2). При позитивному напрямку впливу коефіцієнт a збільшується при збільшенні значення оцінки. Слід зазначити, що експертні оцінки чинників впливу для кожного автотранспортного підприємства будуть індивідуальні.

Перед розрахунком інтегрального коефіцієнту впливу мікросередовища (b) на якість інвестиційної стратегії автором визначено основні фактори, які впливають на інвестиційну діяльність автотранспортного підприємства:

- фінансово-правові відносини з власниками підприємства;
- фінансово-правові відносини з постачальниками та партнерами;
- фінансово-правові відносини з клієнтами;
- фінансово-правові відносини з іншими суб'єктами господарювання (орендодавці, орендарі, сусіди, філіали та окремі підрозділи підприємства і т.і.);
- корпоративна культура;
- внутрішня політика автотранспортного підприємства (режим роботи, правила, функціонал підрозділів та відділів і т.і.);
- бізнес-процеси автотранспортного підприємства;
- правові відносини з державою (наявність/відсутність судових справ, дотримання податкового законодавства, дотримання законів в різних сферах – екологічних, соціальних, праці, безпеки і т.і.);
- контролюючі органи;
- кадрова політика підприємства.

Кожен з цих факторів має певний вплив на інвестиційну діяльність і, як результат, на якість інвестиційної стратегії. Чим вищий вплив окремого фактору тим менша його розрахункова оцінка, що зменшує якість інвестиційної стратегії.

В матрицю профілю (порядок розрахунку) мікросередовища для кожного автотранспортного підприємства вносяться експертні оцінки ступеню впливу факторів мікросередовища за наступною шкалою: 0 – відсутній вплив, 1 – мінімальний вплив, 2 – слабкий вплив, 3 – помірний вплив, 4 – середній вплив, 5 – максимальний вплив (табл. 3.6).

Таблиця 3.6 – Розрахунок коефіцієнту впливу (оцінки) мікросередовища на якість інвестиційної стратегії

№	Фактори впливу мікросередовища	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+, -)	Розрахункова оцінка впливу
1	Фінансово-правові відносини з власниками підприємства	m1	+	M1=m1
2	Фінансово-правові відносини з постачальниками та партнерами	m2	+	M2=m2
3	Фінансово-правові відносини з клієнтами	m3	+	M3=m3
4	Фінансово-правові відносини з іншими суб'єктами господарювання	m4	+	M4=m4
5	Корпоративна культура	m5	+	M5=m5
6	Внутрішня політика автотранспортного підприємства	m6	+	M6=m6
7	Бізнес-процеси автотранспортного підприємства	m7	+	M7=m7
8	Правові відносини з державою	m8	-	M8=5-m8
9	Контролюючі органи	m9	-	M9=5-m9
10	Кадрова політика автотранспортного підприємства	m10	+	M10=m10
Загальна оцінка впливу				$\sum M_n$
Інтегральний коефіцієнт впливу мікросередовища (b)				$\sum M_n / \max[m] * n$

Джерело: розроблено автором.

Напрямок впливу означає негативний (-) або позитивний (+) вплив чиннику. Чим кращі відносини з постачальниками та партнерами (позитивний напрямок), тим більше значення ступеню впливу, тим більше, в результаті, коефіцієнт b . І навпаки, чим більший вплив контролюючих органів або чим більше судових справ (негативний напрямок), тим менше значення ступеню впливу i , відповідно, значення коефіцієнту b .

Інтегральний коефіцієнт впливу мікросередовища (b) на якість інвестиційної стратегії розраховується за наступною формулою:

$$b = \frac{\sum_{i=1}^n (\max[m] - m_n)}{\max[m] * n} = \frac{\sum_{i=1}^n M_n}{\max[m] * n} \quad 3.13$$

де m – ступінь впливу фактору на інвестиційну діяльність підприємства,

M – розрахункова оцінка фактору впливу,

n – кількість факторів впливу.

При розрахунку інтегрального коефіцієнту (c) впливу мезосередовища (конкурентного середовища) на оцінку якості інвестиційної стратегії слід зазначити, що конкурентне середовище та його аналіз пов'язане з аналізом конкурентоспроможності самого підприємства та визначення його місця на конкурентному ринку. Відповідно, фінансово-економічний стан кожного автотранспортного підприємства та його показники мають суттєвий вплив на рівень інтегрального коефіцієнту впливу (c) мезосередовища (конкурентного середовища). Чим кращий фінансовий стан автотранспортного підприємства, тим більш впевнено підприємство здійснює господарську та інвестиційну діяльність в мезосередовищі (конкурентному середовищі).

Конкурентне середовище для автотранспортного підприємства – це, в першу чергу, частка ринкового простору де відбуваються взаємодії суб'єктів господарювання, що визначають відповідний рівень економічного суперництва і, як наслідок, впливають на загальну ринкову ситуацію. Конкурентне середовище – це складна економічна категорія з постійною динамікою змін темпів, масштабів, глибини. Важливим є те, що конкурентне середовище утворюється не стільки суб'єктами господарювання, скільки взаємовідносинами між ними.

Серед сучасних вчених-економістів світового рівня найбільш аргументовано, на нашу думку, суть конкуренції визначає М. Портер – автор концепцій конкурентної стратегії і міжнародної конкурентоспроможності [158,с.32-33]. За М. Портером конкуренція - складний процес, що визначається взаємодією п'яти основних сил:

- Суперництва вже існуючих на ринку конкурентів. Важливою характеристикою є активність конкурентного середовища, що визначається його інтенсивністю – ступінь протидії конкурентів в боротьбі за споживачів і нові ринкові ніші. Інтенсивність конкуренції автотранспортних підприємств проявляється в тому, наскільки ефективно підприємства використовують наявні в їх розпорядженні засоби конкурентної боротьби, зокрема більш низькі ціни, поліпшені характеристики послуг, більш високий рівень обслуговування споживачів, створення нових послуг тощо.

- Появи нових конкурентів. Залучені нові гравці на ринку (особливо на високоприбуткових ринках) можуть істотно знизити прибуток автотранспортного підприємства. Відповідно, якщо не вживати дій з блокування або утруднення входу нових гравців, прибуток буде послідовно знижуватися із зростанням рівня конкуренції. Використовуються певні дії для ускладнення входу на ринок нових гравців: наявність вхідних бар'єрів, необхідність витрат на диференціацію продукту, вартість бренду, неповоротні витрати, стартові витрати для нових гравців доступ до дистрибуції, переваги в собівартості, переваги в положенні на кривій набування знань, очікувані відповідні дії старих гравців, реакція уряду та інших регуляторів ринку.

- Появи нових конкурентоспроможних товарів/послуг (замінників). Наявність продуктів/послуг-замінників, схильність споживачів до яких може збільшитися внаслідок підвищення ціни (еластичність попиту). Конкурентні сили, які виникають в наслідок наявності замінників товару/послуг, зіштовхують продавців з наступними причинами: схильність споживачів до купівлі продуктів/послуг-замінників, порівняння ціни та якості продуктів/послуг-замінників, вартість перемикавання на продукт/послугу-замінник для споживача, рівень сприйняття диференціації продукту/послуги.

- Конкурентоспроможністю постачальників (продавців). Постачальники сировини, компонентів, робочої сили та послуг можуть впливати на діяльність автотранспортного підприємства. Постачальники можуть відмовитися працювати з підприємством або, наприклад, встановити надмірно високі ціни на унікальні ресурси. Умови, за яких цей вплив відчутно збільшує інтенсивність конкуренції зводиться до наступних обставин: порівняння вартості заміни (переключення) постачальників, ступінь диференціації сировини та вихідних матеріалів, наявність замінників постачальників, порівняння концентрації постачальників і концентрації підприємства, солідарність робочої сили, загроза стратегічної інтеграції з постачальниками може вплинути на неможливість підприємства реінтеграції, порівняння вартості сировини та вихідних матеріалів і кінцевої ціни послуг автотранспортного підприємства.

- Можливостями покупців. Здатність споживачів впливати на компанію, а також реакція чутливості споживача на зміну ціни. Сила впливу різноманітних груп споживачів на інтенсивність конкуренції є значною за наявності таких умов: концентрація споживачів до рівня концентрації компанії, ступінь залежності від існуючих каналів дистрибуції, кількість споживачів, порівняння вартості заміни споживачів та вартості перемикавання компанії на нових споживачів, доступність інформації для споживачів, можливість вертикальної інтеграції, доступність існуючих продуктів/послуг-замінників, цінова чутливість споживачів, відмітні переваги продуктів/послуг.

Автор вважає, що крім означених п'яти факторів впливу на мезосередовище (конкурентне середовище) автотранспортного підприємства, існує ще два: фінансово-економічний стан автотранспортного підприємства та його конкурентоспроможність, а також державна політика в сфері регулювання конкуренції (рис. 3.7).

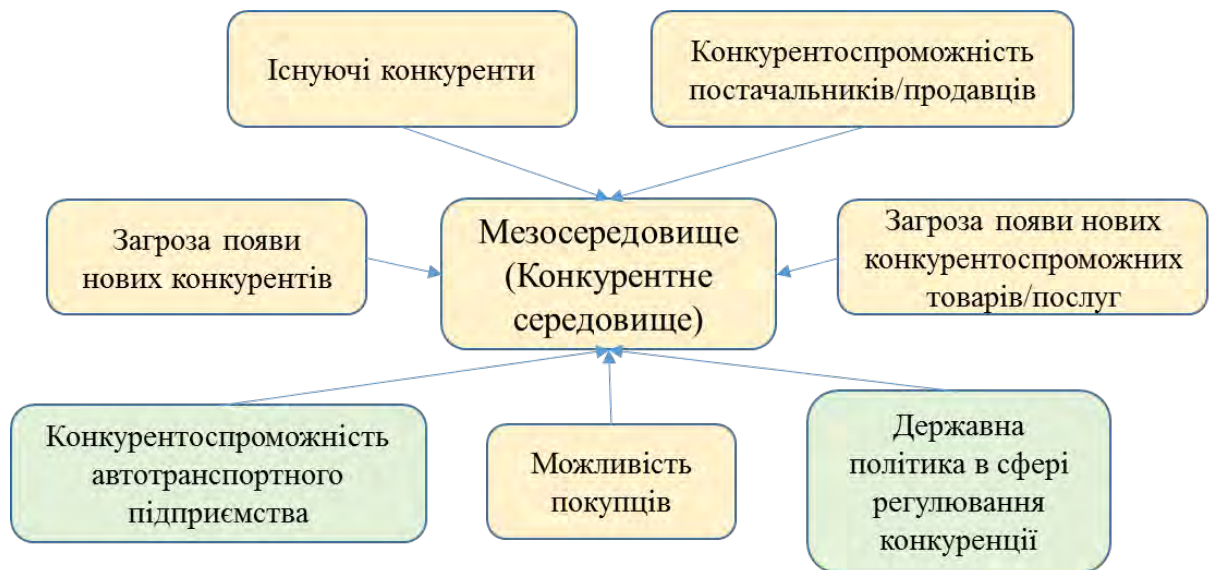


Рисунок 3.7 – Фактори впливу на мезосередовище (конкурентне середовище) автотранспортного підприємства

Джерело: удосконалено автором на основі [27, 69, 80, 150, 167, 175, 176].

Процес аналізу кожного з факторів впливу досить тривалий та потребує постійного моніторингу (аналізу, розвідки і т.і.) стану мезосередовища (конкурентного середовища) та оточення автотранспортного підприємства в

процесі його господарської діяльності. Але для розрахунку інтегрального коефіцієнту впливу (c) мезосередовища (конкурентного середовища) на оцінку якості інвестиційної стратегії в процесі її формування є доцільним розробити та виконати методику експертної оцінки впливу кожного з факторів. Це дозволить досить швидко визначити ступінь впливу конкурентного середовища при оцінці якості інвестиційної стратегії, але при цьому об'єктивність результату буде залежати від фахового рівня експертів. Як свідчить практика, колегіальне оцінювання та прийняття рішень практично виключає виникнення помилки, а похибка становить не більше середньостатистичної. При необхідності (наприклад, наявності великих розбіжностей в оцінці) завжди є можливість здійснити більш детальний аналіз та розрахунок конкретного фактору впливу. Але при цьому зауважимо, що фінансові витрати та час на детальне дослідження може нівелювати потенційну вигоду від отримання максимально точного результату впливу конкретного фактору.

Для кожного конкретного автотранспортного підприємства існує своє конкретне конкурентне середовище із своїми характеристиками та ступенем впливу на інвестиційну та господарську діяльність підприємства. При цьому господарська та інвестиційна діяльність підприємства впливають на конкурентне середовище, а воно, в свою чергу, реагує на діяльність підприємства. Іншими словами, по-перше, конкурентне середовище для конкретного автотранспортного підприємства появляється тільки тоді, коли автотранспортне підприємство починає свою діяльність, по-друге, діяльність підприємства, його стан та конкурентоспроможність (через свої фінансово-економічні показники) впливають на поведінку конкурентного середовища, по-третє, одне і те саме конкурентне середовище та його учасники по різному впливають на господарську та інвестиційну діяльність конкретного автотранспортного підприємства. Якщо автотранспортне підприємство припиняє свою діяльність, то для нього конкурентне середовище перестає існувати в практичному аспекті. Відповідно, аналіз абстрактного конкурентного середовища не має практичного сенсу,

оскільки конкретне автотранспортне підприємство є одним з учасників впливу на конкурентне середовище та його поведінку.

Створимо матрицю профілю для оцінки ступеню впливу мезосередовища (конкурентного середовища) та розрахунку інтегрального коефіцієнту впливу (c) (табл. 3.7).

В матрицю профілю (порядок розрахунку) мезосередовища (конкурентного середовища) для кожного автотранспортного підприємства вносяться експертні оцінки ступеню впливу на автотранспортне підприємство факторів конкурентного середовища за наступною шкалою: 0 – відсутній вплив,

- 1 – мінімальний вплив,
- 2 – слабкий вплив,
- 3 – помірний вплив,
- 4 – середній вплив,
- 5 – максимальний вплив.

Таблиця 3.7 – Розрахунок коефіцієнту впливу (оцінки) мезосередовища (конкурентного середовища) на якість інвестиційної стратегії

№	Фактори впливу мезосередовища (конкурентного середовища)	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+, -)	Розрахункова оцінка впливу
1	Існуючі конкуренти	k_1	-	$K_1=5-k_1$
2	Нові конкуренти	k_2	-	$K_2=5-k_2$
3	Нові конкурентоспроможні товари/послуги	k_3	-	$K_3=5-k_3$
4	Конкурентоспроможність постачальників (продавців)	k_4	+	$K_4=k_4$
5	Можливість клієнтів (покупців)	k_5	+	$K_5=k_5$
6	Конкурентоспроможність підприємства	k_6	+	$K_6=k_6$
7	Державна політика в сфері регулювання конкуренції	k_7	+	$K_7=k_7$
Загальна оцінка впливу				$\sum K_n$
Інтегральний коефіцієнт впливу конкурентного середовища (c)				$\sum K_n / \max[k] * n$

Джерело: розроблено автором.

Напрямок впливу означає негативний (-) або позитивний (+) вплив чиннику. Чим більша можливість клієнтів (позитивний напрямок), тим більше значення ступеню, тим більше, в результаті, коефіцієнт c . Чим більша активність існуючих

конкурентів (негативний напрямок), тим менше значення ступеню впливу i , відповідно, значення коефіцієнту c .

Таким чином, інтегральний коефіцієнт впливу мезосередовища (конкурентного середовища) (c) розраховується за наступною формулою:

$$c = \frac{neg \sum_{i=1}^n (\max k - k_n) + pos \sum_{i=1}^n k_n}{\max k * n} = \frac{\sum_{i=1}^n K_n}{\max k * n} \quad 3.14$$

де k – ступінь впливу фактору на інвестиційну діяльність підприємства,

K – розрахункова оцінка фактору впливу,

n – кількість факторів впливу;

neg, pos – напрямок впливу (негативний, позитивний)

Останнім кроком при розрахунку якості інвестиційної стратегії при її формуванні є розрахунок ступеню впливу ризику (R_s) на якість інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства.

Для розрахунку інтегрального показника рівня ризику (R_s) при оцінюванні якості інвестиційної стратегії використано комбінований метод, який буде поєднувати статистичний метод при розрахунку рівня ризику отримання очікуваних результатів для кожного показника ефективності інвестиційного проекту та експертний метод при визначенні імовірності отримання результатів розрахунку показників ефективності.

Таким чином загальна формула для розрахунку (R_s):

$$\overline{R_s} = \frac{R_1 + R_2 + \dots + R_n}{n} = \frac{\sum_{i=1}^n R_i}{n} \quad 3.15$$

Де R_s – загальний рівень ризику,

R_n – одиничний рівень ризику,

n – кількість чинників ризику.

При розрахунку рівня ризику відхилень очікуваного результату для показників ефективності інвестиційних проектів використано статистичний метод розрахунку:

$$\eta = \frac{\sigma}{\bar{X}} = \frac{\sqrt{\sum_{i=1}^n P_i (x_i - \bar{X})^2}}{\bar{X}} \quad 3.16$$

Де η - коефіцієнт варіації

P_i - імовірність появи випадкової величини,

$\bar{X}$ - середнє очікуване значення,

x – очікуване значення для кожного випадку спостереження

n – кількість випадків спостереження (частота);

σ – дисперсія,

Оскільки коефіцієнт варіації (η) показує рівень (величину) ризику на одиницю результату показника, то загальний рівень ризику (R_s) буде розраховано за наступною формулою:

$$R_s = \frac{\sum_{i=1}^n \eta_i}{n} \quad 3.17$$

При розрахунку рівня ризику (коефіцієнту варіації η) використано експертний метод визначення імовірності настання ризику. Слід підкреслити, що всі інші ймовірні ризики (політичні, екологічні, правові, кадрові тощо) при формуванні інвестиційної стратегії зводяться до коливання показників ефективності інвестиційних проєктів. Інші ризики впливають на відхилення очікуваного значення показника ефективності – на коефіцієнт варіації. Тому, при визначенні імовірності виникнення ризиків для кожного показника ефективності, приділено увагу значенню імовірності, що мінімізує похибки при розрахунку.

3.3. Апробація науково-методичних розробок щодо формування і оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі

Сучасна світова економіка розвивається колосальними темпами, економічні відносини стають більш комплексними багатоплановими і багатоступінчастими. У забезпеченні сталого розвитку цих відносин важливу роль відіграє транспорт країни. В транспортній галузі автомобільний транспорт відіграє важливу роль, особливо враховуючи розподілення об'єктів господарювання в межах країни. Автомобільний транспорт за рахунок високої мобільності, великої різноманітності транспортних засобів за вантажопідйомністю, призначенням,

конструктивним і економічними характеристиками має велике значення для перевезення на короткі відстані. Від якості роботи автомобільного транспорту залежить життєдіяльність міст та селищ. Крім того, міжнародне сполучення автомобільним транспортом, перевезення вантажів та пасажирів має велике значення в економічному розвитку країни.

Ефективне існування автотранспортного сектору галузі неможливе без інвестицій. Тому, враховуючи географічне положення, висококваліфіковану робочу силу, науковий та промисловий потенціал, автомобільна промисловість пропонує широкі можливості для інвестицій [4].

Тим не менш, незважаючи на достатньо розгалужену систему автотранспортних зв'язків в Україні, сьогодні автотранспортна галузь в країні задовольняє лише основні потреби населення та економіки у перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан автотранспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу. Крім того, іноземні партнери та інвестори не зацікавлені «заходити» на український логістичний ринок або співпрацювати з його представниками через низку суттєвих проблем, які сьогодні притаманні сфері логістики: відсутність чіткого правового регулювання, корупційні ризики, низька якість автотранспортних шляхів, відсутність достатньої кількості логістичних центрів тощо. Тому, розроблена Національна Транспортна Стратегія України до 2030 року, яка передбачає низку заходів для поліпшення інвестиційного клімату та забезпечення сприятливих умов розвитку вітчизняних автотранспортних підприємств, зокрема:

- Реформування системи державного контролю та регулювання діяльності автомобільного транспорту та міського електричного транспорту.
- Спрощення ведення бізнесу з автомобільних перевезень.
- Лібералізація процедур вантажних та пасажирських міжнародних автомобільних перевезень.

- Впровадження допуску до ринку автомобільних перевезень згідно вимог Європейського Союзу.

- Створення системи підвищення кваліфікації водіїв та менеджерів

- Розробка блоку законів по внесенню змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» та ряду підзаконних актів.

Крім того, до 2030 року урядом заплановано покращити якість доріг, у тому числі шляхом створення сприятливих умов для залучення інвестицій; розбудувати мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв; впроваджувати довгострокові контракти з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів; збільшити кількість пересувних габаритно-вагових комплексів та забезпечити здійснення дієвого контролю за перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів.

Таким чином автотранспортні підприємства мають бути готовими до формування якісних інвестиційних стратегій, що передбачає аналіз та корегування існуючих загальних стратегій розвитку підприємства, аналіз бізнес-процесів та впровадження необхідних заходів щодо підготовки концепції, як фундаменту, при формуванні інвестиційної стратегії.

Формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства насамперед передбачає поетапний розвиток подій, розробку алгоритму побудови стратегії. Це дозволить сформулювати концепцію стратегії таким чином, щоб врахувати досягнення кінцевої мети та визначених цілей.

Для апробації науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії на автотранспортному підприємстві пропонуємо наступний алгоритм (рис. 3.8).

Перший блок формування інвестиційної стратегії. Передбачає узгодженість із загальною стратегією та місією підприємства і відповідністю визначеним принципам розвитку:

- Формування мети та місії підприємства.
- Визначення виду та складових інвестиційної стратегії.
- Постановка завдань та визначення стратегічних цілей.

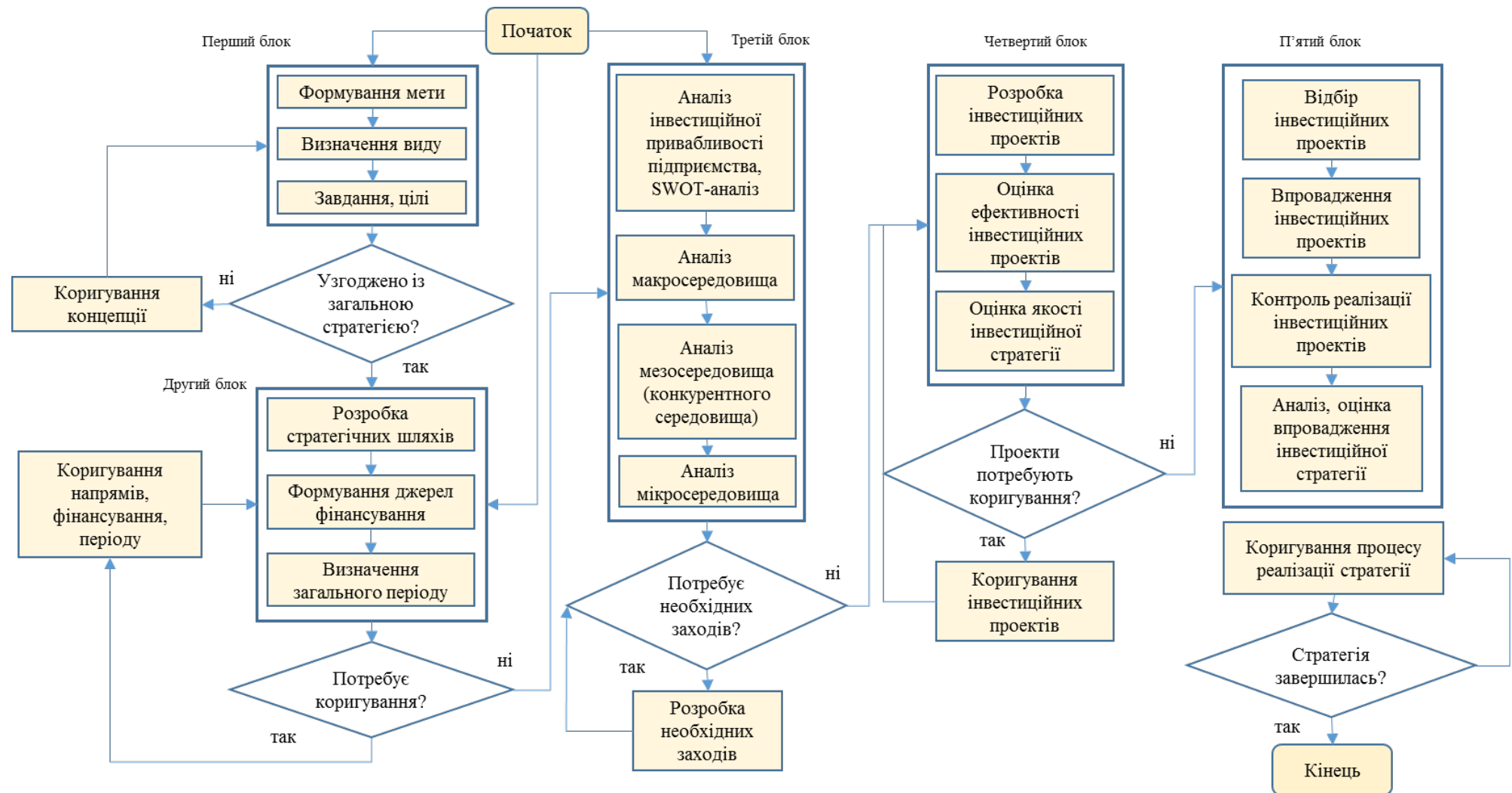


Рисунок 3.8 – Алгоритм формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств

Джерело: складено автором.

Другий блок формування інвестиційної стратегії:

- Розробка та аналіз стратегічних шляхів розвитку.
- Пошук, формування та аналіз джерел фінансування.

Визначення загального періоду реалізації інвестиційної стратегії.

Третій блок формування інвестиційної стратегії передбачає розробку необхідних заходів щодо підвищення її ефективності:

- Аналіз показників інвестиційної привабливості підприємства, проведення SWOT-аналізу підприємства.
- Дослідження макросередовища передбачає розрахунок коефіцієнта впливу (a) на якість інвестиційної стратегії.
- Дослідження мікросередовища передбачає розрахунок коефіцієнту впливу (b) на якість інвестиційної стратегії.
- Дослідження мезосередовища (конкурентного середовища) передбачає розрахунок коефіцієнту впливу (c) на якість інвестиційної стратегії.

Четвертий блок формування інвестиційної стратегії передбачає коригування проектів:

- Розробка та аналіз альтернативних інвестиційних проектів.
- Оцінка альтернативних інвестиційних проектів передбачає розрахунок ефективності проектів та рівня ризику.
- Оцінка якості інвестиційної стратегії (Q_s) з урахуванням ефективності альтернативних проектів передбачає розрахунок загальної ефективності (E_s) , рівня ризику стратегії (R_s) .

П'ятий блок формування інвестиційної стратегії передбачає:

- Відбір інвестиційних проектів.
- Впровадження інвестиційних проектів.
- Контроль реалізації інвестиційних проектів.
- Аналіз та загальна оцінка (моніторинг) впровадження інвестиційної стратегії передбачає коригування процесу реалізації інвестиційних проектів.

Формування інвестиційної стратегії не означає поступове здійснення наведених етапів. На практиці можлива та використовується паралельність

процесів. Розробка першого блоку алгоритму (формування мети) можливе при одночасному формуванні напрямів, шляхів, визначення джерел фінансування (другий блок алгоритму) і проведенні різних видів аналізу (третій блок алгоритму).

При цьому постійно відбувається оцінка результатів, повернення на початок формування, коригування відповідних кроків формування, розробка необхідних заходів з подальшою перевіркою та оцінкою результатів. Цикл повторюється до отримання позитивних результатів.

Зазначимо, що реалізація інвестиційної стратегії під впливом дії факторів бізнес-середовища може суттєво змінюватись, через призму цих факторів відбувається уточнення, адаптація, оцінювання, коригування процесу її реалізації. Цикл повторюється до отримання позитивних результатів.

При застосуванні вищенаведеного алгоритму одним з перших кроків є визначення комплексу стратегічних цілей автотранспортного підприємства. Цей етап є важливим та змушує ретельно визначити стратегічні цілі інвестиційної стратегії. Від цього залежить подальші кроки та напрями дій, а також розробки необхідних заходів та розрахунку відповідних показників. Для цього пропонуємо наступну прикладну модель комплексу стратегічних цілей автотранспортного підприємства (рис. 3.9).

Після виконання етапів перших трьох блоків алгоритму, результатом має бути:

- Чітка сформована концепція інвестиційної стратегії, яка відповідає загальній стратегії розвитку підприємства, включаючи мету, стратегічні цілі, шляхи та напрями розвитку, джерела фінансування, період реалізації.

- Показники інвестиційної привабливості автотранспортного підприємства, SWOT-аналізу, оцінка впливу макросередовища, мікросередовища та мезосередовища на інвестиційну стратегію підприємства.

- Розроблена відповідна процедура щодо впровадження можливих заходів усунення недоліків в існуючих бізнес-процесах та підвищення ефективності господарської діяльності.



Рисунок 3.9 - Комплекс цілей інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства

Джерело: розроблено автором.

При наявності цих результатів появляється можливість якісно виконувати наступні блоки алгоритму формування інвестиційної стратегії: розробка, оцінка та аналіз альтернативних інвестиційних проектів та впровадження цих проектів.

Виконання етапів четвертого блоку алгоритму формування інвестиційної стратегії передбачає найвищу відповідальність за результат. При виконанні цього блоку можливі помилки, що тягнуть за собою негативні наслідки (втрата капіталу або його частки) як для автотранспортного підприємства в цілому, так і для потенційних інвесторів.

Ключовим етапом виконання четвертого блоку алгоритму є оцінка якості інвестиційної стратегії, яка передбачає зокрема розрахунок ефективності проектів та рівня ризику. Запропонована методика оцінки якості інвестиційної стратегії (підрозділ 3.1) практично мінімізує можливі негативні наслідки та результат оцінки буде об'єктивним. Методика застосовує перевірений математичний апарат розрахунку та передбачає вплив різних чинників як внутрішніх (самого автотранспортного підприємства) так і зовнішніх (макросередовище, конкурентне середовище).

Важливим аспектом апробації науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії, особливо при аналізі та розрахунку коефіцієнтів і відповідних показників є підготовка необхідних інструментів: розробка відповідних форм опитування, розробка та налаштування відповідних таблиць (рекомендовано в середовищі MS Office, Excel), розробка та перевірка відповідних формул, визначення та налаштування взаємозв'язків та залежності між відповідними формами та таблицями. Це дозволить при зміні вхідних параметрів (наприклад, розмір інвестицій, коефіцієнти тощо) отримувати різні результати, порівнювати їх та робити аналіз впливу кожного з них. Крім того, це допоможе конкретизувати найбільші точки впливу (вразливості) на якість інвестиційної стратегії та розробляти/модернізувати відповідні заходи протидії.

Апробація науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств зводиться до підготовки відповідного

середовища, яке може швидко, неупереджено та якісно моделювати розвиток подій та сценаріїв, в залежності від вхідних параметрів.

Пропонуємо наступну практичну схему побудови такого середовища (рис. 3.10). При наявності певних вхідних даних (бюджет інвестиційної стратегії та відповідні інвестиційні проекти під цей бюджет) одночасно можуть розраховуватись показники ефективності для кожного проекту, імовірність отримання певних результатів, коефіцієнти впливу. При цьому, значення коефіцієнту впливу конкурентного середовища залежить від інвестиційного проекту, тобто для кожного проекту він буде свій.

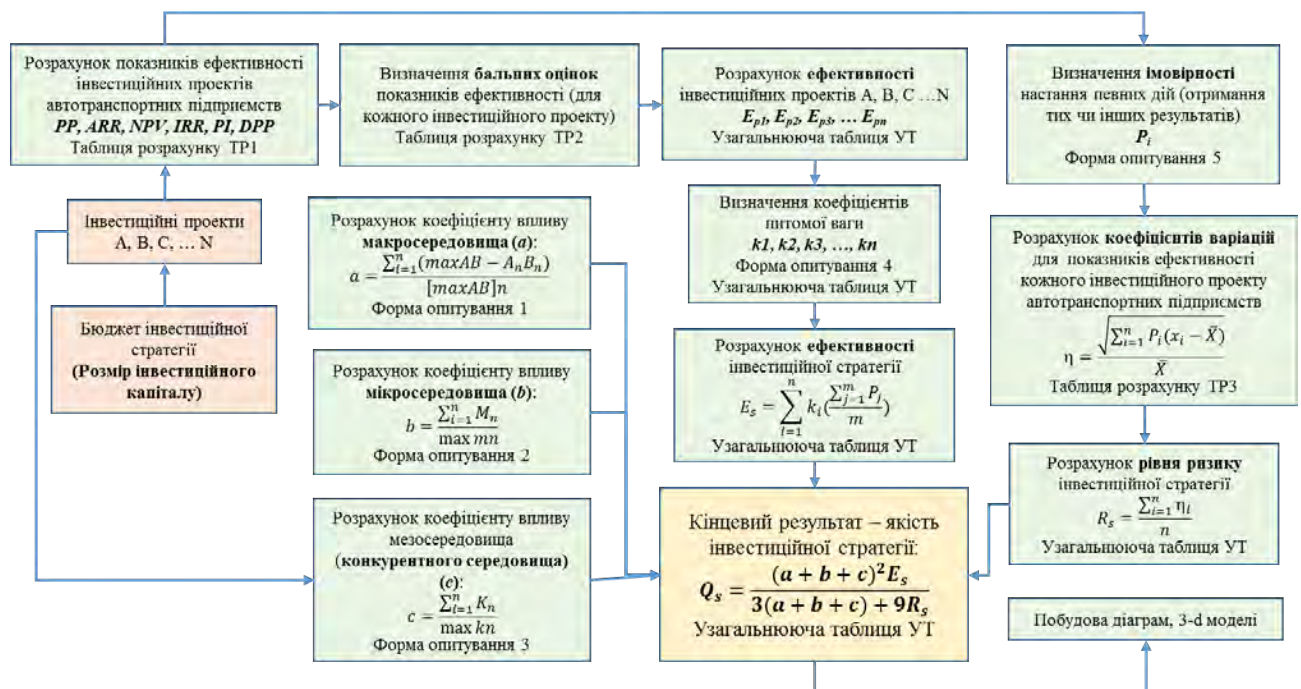


Рисунок 3.10 - Схема побудови розрахункового середовища при апробації науково-методичного підходу до формування та оцінювання інвестиційної стратегії.

Апробація науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії передбачає впровадження від одного до декількох інвестиційних проектів. Розраховується якість інвестиційної стратегії для кожного інвестиційного проекту. Оскільки для кожного інвестиційного проекту коефіцієнти та показники будуть різними, то і якість інвестиційної стратегії буде

різною. Таким чином, цей підхід універсальний при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі.

Апробація науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії передбачає розробку п'яти форм опитування та чотирьох розрахункових таблиць (включаючи узагальнюючу таблицю). При цьому, бальні оцінки різних форм заповнено фахівцями різних підрозділів автотранспортного підприємства, що певною мірою унеможлиблює (мінімізує) як вплив суджень та оцінок окремих експертів один на одного так і появу випадкових помилок. Крім того, маючи розроблене розрахункове середовище, DM (Decision Maker, особа, яка приймає рішення) може аналізувати бальні оцінки окремих експертів та виявляти нестыковки та помилки. Також, це дає можливість заздалегідь розробляти нові (модернізувати існуючі) та впроваджувати необхідні заходи щодо підвищення ефективності розвитку автотранспортного підприємства.

Для апробації науково-методичного підходу відібрані чотири автотранспортних підприємства (ПАТ ТЕК «Західукртранс», ПАТ «КВК РАПІД», ПАТ «Спецавтобаза», ПАТ «Агроспецтранссервіс»), які переглянули інвестиційну стратегію та після визначення концепції (мети, цілей тощо) і перемовин з інвесторами отримали варіанти (пропозиції) для розробки трьох інвестиційних проектів. Перший варіант передбачає максимальне оновлення автопарку з втіленням новітніх технологій. Другий проект передбачає впровадження нових послуг з побудовою додаткових підрозділів та придбанням необхідного устаткування, третій варіант передбачає поєднання перших двох варіантів. При цьому залучений інвестиційний капітал для першого варіанту – 250000 тис. грн., для другого варіанту – 350000 тис. грн., для третього варіанту – 600000 тис. грн.

Крім залученого інвестиційного капіталу, перше автотранспортне підприємство планує залучати власний капітал в розмірі 80000 тис. грн., друге – 50000 тис. грн., третє – 10000 тис. грн., четверте автотранспортне підприємство не залучає власний капітал.

Проведені розрахунки WACC (Weighted Average Cost of Capital) для кожного автотранспортного підприємства та для кожного варіанту інвестицій за наступною формулою (Таблиця 3.8):

$$WACC = \frac{E \cdot x + D \cdot y}{(D + E)} \quad 3.17$$

де E – власний капітал,

D – залучений капітал,

x – необхідна або запланована дохідність власного капіталу, %

y – вартість залучених коштів, %.

Необхідна або запланована дохідність власного капіталу: $x=10\%$, а середня облікова ставка Національного банку України: $y=8\%$.

Таблиця 3.8 – WACC – для автотранспортних підприємств та варіантів інвестицій

Ставки		Залучений капітал, D , тис.грн.		
x	10%	250000	350000	600000
y	8%	WACC для варіантів інвестицій		
Автопідприємства	Власний капітал E , тис.грн.	1	2	3
ПАТ ТЕК "Західукртранс"	80000	8.48%	8.37%	8.24%
ПАТ "КВК РАПД"	50000	8.33%	8.25%	8.15%
ПАТ "Спецавтобаза"	10000	8.08%	8.06%	8.03%
ПАТ "Агроспецтранссервіс"	0	8.00%	8.00%	8.00%

Джерело: сформовано автором на основі матеріалів підприємств.

Зауважимо, що значення коефіцієнтів a , b , будуть однакові для кожного варіанту, але різні для кожного автотранспортного підприємства (табл. 3.9):

Таблиця 3.9 – Значення показників коефіцієнтів a , b , c

Автотранспортні підприємства	Варіант 1, 2, 3		
	a	b	c
ПАТ ТЕК "Західукртранс"	0.66	0.90	0.71
ПАТ "КВК РАПД"	0.74	0.92	0.66
ПАТ "Спецавтобаза"	0.66	0.78	0.77
ПАТ "Агроспецтранссервіс"	0.63	0.84	0.80

Джерело: сформовано автором на основі матеріалів підприємств.

Після розрахунку кожним автотранспортним підприємством грошового потоку із запланованим річним доходом та витратами (Додаток Л), для кожного інвестиційного варіанту розраховані показники ефективності (з урахуванням відповідного WACC) та виставлені оціночні бали (табл. 3.10).

Таблиця 3.10 – Показники ефективності інвестиційних проектів та їх оцінка

ПАТ ТЕК "Західукртранс"						
Показники	Варіант 1		Варіант 2		Варіант 3	
	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка
PP, роки	6.86	0.50	5.95	0.60	5.89	0.60
ARR, %	14.24%	0.40	15.33%	0.50	15.66%	0.50
NPV, тис.грн.	32323	0.30	78510	0.50	142188	0.60
IRR, %	6.96%	0.10	8.62%	0.30	9.11%	1.00
PI, індекс	0.10	0.30	0.18	0.50	0.21	0.60
DPP, роки	9.00	0.20	9.00	0.20	9.00	0.20
WACC	8.48%	0.00	8.37%	0.00	8.24%	0.00
E_s		0.30		0.43		0.58

ПАТ "КВК РАПІД"						
Показники	Варіант 1		Варіант 2		Варіант 3	
	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка
PP, роки	5.99	0.60	5.87	0.60	6.71	0.50
ARR, %	15.27%	0.50	16.25%	0.50	16.50%	0.50
NPV, тис.грн.	51740	0.50	102703	0.70	175787	0.70
IRR, %	8.34%	0.10	10.06%	1.00	10.19%	1.00
PI, індекс	0.17	0.50	0.26	0.70	0.27	0.10
DPP, роки	9.00	0.20	8.00	0.30	8.00	0.40
WACC	8.33%	0.00	8.25%	0.00	8.15%	0.00
E_s		0.40		0.63		0.53

ПАТ "Спецавтобаза"						
Показники	Варіант 1		Варіант 2		Варіант 3	
	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка
PP, роки	6.00	0.60	4.93	0.70	5.82	0.60
ARR, %	14.89%	0.40	18.08%	0.50	17.39%	0.50
NPV, тис.грн.	38634	0.40	145095	0.90	200575	0.80
IRR, %	7.95%	0.10	12.90%	1.00	11.05%	1.00
PI, індекс	0.15	0.40	0.40	0.80	0.33	0.80
DPP, роки	10.00	0.10	7.00	0.50	8.00	0.40
WACC	8.08%	0.00	8.06%	0.00	8.03%	0.00
E_s		0.33		0.73		0.68

ПАТ "Агроспецтранссервіс"						
Показники	Варіант 1		Варіант 2		Варіант 3	
	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка	Значення	Оцінка
PP, роки	5.97	0.60	5.93	0.60	6.83	0.50
ARR, %	14.90%	0.40	14.40%	0.40	14.73%	0.40
NPV, тис.грн.	38944	0.40	45650	0.40	82580	0.40
IRR, %	8.17%	0.10	7.80%	0.10	7.75%	0.10
PI, індекс	0.16	0.40	0.13	0.40	0.14	0.40
DPP, роки	9.00	0.20	9.00	0.20	9.00	0.20
WACC	8.00%	0.00	8.00%	0.00	8.00%	0.00
E_s		0.35		0.35		0.33

Джерело: сформовано автором.

В результаті отримані значення ефективності інвестиційної стратегії E_s для кожного автотранспортного підприємства по варіантах. Розраховані коефіцієнти a , b , c для кожного автотранспортного підприємства. Для цього заповнені форми експертних оцінок [Додатки М, Н, О].

На основі проведених розрахунків, що представлені в табл. 3.10, можна стверджувати, що найвищу оцінку ефективності інвестиційного проекту має ПАТ «Спецавтобаза» при другому варіанті інвестицій (0,73), тому цей проект більш привабливий для підприємства. ПАТ ТЕК «Західукртранс» можна рекомендувати третій варіант інвестиційного проекту, за яким спостерігається вища оцінка ефективності (0,58). Для ПАТ «КВК «РАПІД» більш привабливим буде другий варіант інвестиційного проекту з ефективністю (0,63). ПАТ «Агроспецтранссервіс» має невисокі значення оцінки ефективності по всіх трьох варіантах інвестиційних проектів, тому підприємству доцільно переглянути інші інвестиційні проекти, які будуть більш ефективними та привабливими для підприємства.

Ступінь ризику по трьом інвестиційним проектам для кожного автотранспортного підприємства розраховано та представлено в табл. 3.11. Для цього експертами (провідними фахівцями підприємства) заповнені форми імовірності отримання тих чи інших значень грошового потоку (CF) та чистої приведеної вартості (NPV) (Додаток Л). Доцільно розглядати саме ці показники, тому що всі інші значення показників ефективності інвестиційних проектів математично залежать від цих двох показників. Тому зміна цих показників неодмінно вплине на зміну інших. Після розрахунку ступеню ризику R_s для кожного варіанту, автотранспортним підприємствам доцільно звернути увагу на значення оцінок ступеню ризику для обрання інвестиційного проекту з найменшим ступенем ризику.

Найвища ступінь ризику спостерігається у ПАТ «КВК «РАПІД» при другому варіанті інвестування, при тому що цей варіант був більш ефективним. Тому підприємству слід звернути увагу на третій варіант інвестування, при якому вплив ризику менший.

Таблиця 3.11 – Ступінь ризику для кожного інвестиційного проекту по автотранспортним підприємствам

Автотранспортні підприємства	Ступінь ризику R_s		
	Варіанти		
	1	2	3
ПАТ ТЕК "Західукртранс"	0.13	0.11	0.09
ПАТ "КВК РАПД"	0.14	0.16	0.13
ПАТ "Спецавтобаза"	0.11	0.13	0.11
ПАТ "Агроспецтранссервіс"	0.12	0.09	0.09

Джерело: сформовано автором.

Відповідно до формули 3.2 розраховано якість інвестиційної стратегії Q_s (табл. 3.12).

Таблиця 3.12 – Якість інвестиційної стратегії для автотранспортних підприємств по кожному варіанту інвестицій

Автотранспортні підприємства	Варіант 1						Варіант 2						Варіант 3					
	Es	Rs	a	b	c	Qs	Es	Rs	a	b	c	Qs	Es	Rs	a	b	c	Qs
ПАТ ТЕК "Західукртранс"	0.30	0.13	0.66	0.90	0.71	0.19	0.43	0.11	0.66	0.90	0.71	0.29	0.58	0.09	0.66	0.90	0.71	0.40
ПАТ "КВК РАПД"	0.40	0.14	0.74	0.92	0.66	0.26	0.63	0.16	0.74	0.92	0.66	0.40	0.53	0.13	0.74	0.92	0.66	0.35
ПАТ "Спецавтобаза"	0.33	0.11	0.66	0.78	0.77	0.21	0.73	0.13	0.66	0.78	0.77	0.46	0.68	0.11	0.66	0.78	0.77	0.44
ПАТ "Агроспецтранссервіс"	0.35	0.12	0.63	0.84	0.80	0.23	0.35	0.09	0.63	0.84	0.80	0.24	0.33	0.09	0.63	0.84	0.80	0.23

Джерело: сформовано автором.

Слід зазначити, що кожним окремим автотранспортним підприємством розраховано власні значення грошових потоків (CF) за кожну одиницю періоду (наприклад, за кожен рік) в залежності від прогнозованих прибутків та витрат за ту саму одиницю періоду. Це ключові значення при подальших розрахунках всіх інших показників ефективності. Аналогічно, кожним автотранспортним підприємством заповнено відповідні форми для розрахунку коефіцієнтів та імовірності отримання певних значень грошового потоків та чистого прибутку. Це важливий момент при розрахунку відповідних коефіцієнтів та ступенів ризику.

Очевидно, що для кожного автотранспортного підприємства кінцевий результат якості інвестиційної стратегії буде різним при однакових розмірах інвестиційного капіталу, що представлено на рис. 3.11.

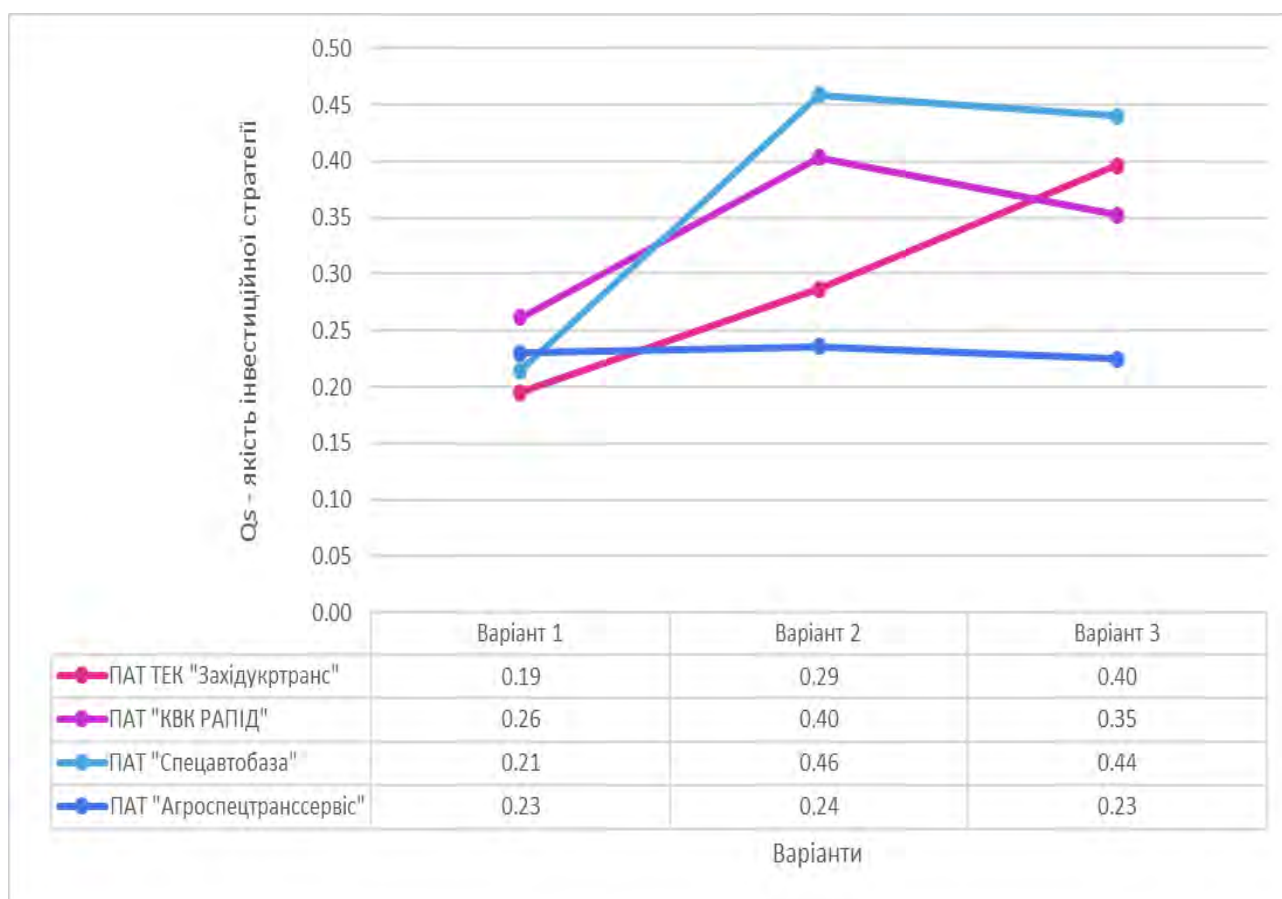


Рисунок 3.11 – Якість інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств при різних варіантах інвестицій.

Джерело: побудовано автором.

Найвищу якість інвестиційної стратегії має ПАТ «Спецавтобаза» (0,46) при апробації науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії по другому варіанті інвестицій. Але при використанні першого варіанту якість інвестиційної стратегії буде найнижчою. Це обумовлено тим, що інвестиційні варіанти мають різний напрямок діяльності і в умовах даного автотранспортного підприємства другий варіант буде більш привабливим.

Таким чином, розроблені науково-методичні положення та практичні рекомендації щодо формування та оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства дозволяють обґрунтовано визначати пріоритетні напрями інвестування, які забезпечать підвищення конкурентоспроможності автотранспортного підприємства та стійку позицію на ринку транспортних послуг.

Висновки до розділу 3

1. Формування та економічне обґрунтування інвестиційної стратегії автотранспортних в конкурентному середовищі справедливо за таких ефективних процесів як: виконання методичних рекомендацій щодо формування інвестиційної стратегії через мобілізацію ефективного використання інвестицій, а саме, сприяти активізації механізму реалізації, нарощування інвестиційного потенціалу, маневреності інвестиційних ресурсів, реалізації можливостей або перспектив, забезпечення взаємозв'язку стратегічного (макрорівень) тактичного (мезорівень) та оперативного (мікрорівень) управління інвестиційною діяльністю, контроль реалізації стратегічних інвестиційних рішень.

2. В результаті аналізу та систематизації існуючих методів оцінювання інвестиційної стратегії удосконалено методичний підхід до оцінювання інвестиційної стратегії, в основу якого покладено визначення та оцінювання якості інвестиційної стратегії, на основі відповідних параметрів: ефективності інвестиційної стратегії, ступеню ризику та коефіцієнтів (оцінок), які відображають вплив макро-, мікро-, мезосередовища (конкурентного середовища) на якість інвестиційної стратегії. На основі розробленої формули оцінки якості інвестиційної стратегії сформована її 3-d модель, що дозволяє візуалізацію та моделювання різних значень параметрів та коефіцієнтів при оцінці якості інвестиційної стратегії.

3. Розроблено та запропоновано метод розрахунку ефективності інвестиційної стратегії, як один з параметрів її якості. В основі методу лежить розрахунок статичних та динамічних показників ефективності інвестиційних проектів. Крім того, запропоновано систему бальних оцінок показників ефективності в залежності від їх значень, що дозволяє отримати оцінку ефективності інвестиційних проектів та інтегральну оцінку ефективності інвестиційної стратегії. Використовуючи комбінований метод розрахунку (поєднання статистичного та експертного методів), розроблено та запропоновано метод розрахунку ступеню ризику, де коефіцієнт варіації розраховується

статистичним методом, а імовірність отримання значень показників ефективності визначається експертним методом.

4. Розроблено та запропоновано методи розрахунку коефіцієнтів (оцінок) впливу макро-, мікро- та мезосередовищ (конкурентного середовища) на якість інвестиційної стратегії, що передбачає визначення експертами автотранспортних підприємств рівня та напряму впливу відповідних факторів для кожного середовища.

5. Використовуючи розроблені методи, запропоновано апробацію науково-методичного підходу до формування інвестиційної стратегії на 4 автотранспортних підприємствах. При цьому кожне підприємство розраховує та аналізує три варіанта інвестиційних проектів. Застосування запропонованого алгоритму формування інвестиційної стратегії та використання відповідного інструменту розрахунку дало можливість кожному автотранспортному підприємству визначити найкращий інвестиційний проект та отримати об'єктивну оцінку якості інвестиційної стратегії.

Результати третього розділу були висвітлені автором у наступних працях [34, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 53, 54, 56, 60, 68, 118, 122].

ВИСНОВКИ

В дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і вирішено актуальне економічне завдання щодо вдосконалення теоретичних і методичних засад формування і оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі та розроблення методичних та практичних рекомендацій щодо їх реалізації. Отримані науково-практичні результати свідчать про досягнення мети, виконання поставлених задач та дозволяють сформулювати такі основні висновки:

1. Узагальнення підходів до визначення сутності категорії «інвестиційна стратегія» дозволило уточнити зміст цієї дефініції та виокремити основні характеристики цієї категорії. Так, інвестиційна стратегія являє собою складову загальної стратегії розвитку автотранспортного підприємства та має відповідну, узгоджену концепцію, яка будується на визначених цілях, напрямках, джерелах інвестування та моделює перспективну адаптивну інвестиційну позицію.

2. Проведені дослідження показали, що сучасні методичні підходи до формування інвестиційної стратегії мають ряд недоліків, до яких можна віднести: слабе поєднання теоретичних засад з практичними рекомендаціями по реалізації інвестиційної стратегії на підприємствах, недостатнє висвітлення концепції інвестиційної стратегії, що передбачає не тільки теоретичне трактування, а й поступово-паралельний реальний процес взаємодії інвесторів та власників підприємств, підпорядкований відповідним правилам та загальній стратегії розвитку підприємства. Це дозволило запропонувати авторський підхід до науково-методичного забезпечення процесу формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі, обґрунтувати принципи її побудови та удосконалити їх класифікацію.

3. На інвестиційну діяльність автотранспортних підприємств впливають різноманітні фактори бізнес-середовища, що відображаються в показниках інвестиційної привабливості, які є передумовою розробки інвестиційної стратегії, підприємства повинні прогнозувати та враховувати дію

всіх цих факторів при формуванні інвестиційної стратегії. Систематизація бізнес-середовища та виокремлення факторів впливу на інвестиційну діяльність автотранспортного підприємств дозволило побудувати концептуальну модель формування інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. При формуванні інвестиційної стратегії підприємству слід передбачати ступінь ризику інвестиційних проектів та здійснювати аналіз сучасного стану державного регулювання в сфері інвестиційної діяльності транспорту.

4. Проведено систематизацію цілей інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств з урахуванням їх ієрархії, аналіз зовнішнього та внутрішнього інвестиційних середовищ та запропонована послідовність побудови інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства, яка базується на комплексному системному підході, враховує всі компоненти організаційного процесу розробки стратегії та специфіку діяльності підприємств в конкурентному середовищі.

5. Сформовано науково-практичний підхід до оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства та введено авторське визначення поняття якості інвестиційної стратегії як оціночної характеристики інвестиційної стратегії, яка залежить від певних параметрів: ефективності, рівня ризику, а також впливу факторів макро-, мікро- та мезосередовища; кожен з показників якої має інтегральне походження, тобто залежність від відповідних одиничних параметрів;

6. На основі аналізу існуючих методів оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства запропоновано інтегральний показник оцінки якості інвестиційної стратегії, що дозволяє побудову 3-d моделі для візуалізації та моделювання, використовуючи різні значення параметрів. Крім того, окремо розроблені методи розрахунку параметрів якості інвестиційної стратегії: ефективність E_s , ступінь ризику R_s , коефіцієнти a , b , c впливу макро-, мікро та мезосередовища - конкурентного середовища на якість інвестиційної стратегії. Це дозволяє в повній мірі об'єктивно оцінювати якість інвестиційної стратегії.

7. Розроблено методичні рекомендації щодо формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств та запропоновані конкретні етапи її формування та реалізації. Апробація запропонованих положень на чотирьох автотранспортних підприємствах підтвердила достовірність результатів дослідження, практичне використання яких дозволить підприємствам забезпечувати якісне формування та успішну реалізацію інвестиційної стратегії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Investment Policy Hub // URL: <https://investmentpolicy.unctad.org/> (Дата звернення 29.04.2021)
2. Kreditanstalt für Wiederaufbau // URL: <https://www.kfw.de/kfw.de-2.html> (Дата звернення 29.04.2021)
3. Markowitz H. M., Mean Variance Analysis in Portfolio Choice and Capital Markets. Basil. Blackwell. 1990.
4. O.Vovk, V.Kravchenko, O.Popelo, S.Tulchynska, M.Derhaliuk Modeling the choice of the innovation and investment strategy for the implementation of modernization potential. *Transactions on systems and control*. Vol.16, 2021. Pp.430-438. URL: <http://wseas.com/journals/sac/2021.php>, <http://doi.org/10/37394/23203/2021.16.38> (SCOPUS).
5. Tobin, J.; Hahn, F. H. and Brechling, F.P.R. (Eds.) (1965), «The Theory of Portfolio Selection», *Theory of Interest Rates*, London: MacMillan, pp.3–51.
6. Whittington R. Strategy After Modernism: Recovering Practice / R.Whittington // *European Management Review*. 2004. Vol. 1. № 1. P. 62-68.
7. Абрамович Г. В. Напрями активізації державної політики щодо залучення іноземних інвестицій в економіку України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2007. № 1. С.16.
8. Аналітичний огляд: місце України у рейтингу світового банку «doing business» [Електроний ресурс]// URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9cd60d26-fa44-481c-bb2a-1b28c713081f&title=AnalitichniiOgliadmistseUkrainiUReitinguSvitovogoBankudoingBusiness> (дата звернення 17.08.2021).
9. Аникина И.Д. Формирование финансово-инвестиционной стратегии предприятия в условиях социально-ориентированной экономики: концептуальные положения. *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2011. № 8. С. 34-35.

10. Анникова С. Механизм формирования инвестиционной программы в вертикально интегрированной производственной структуре. *Инвестиции в России*. 2014. №5.

11. Ансофф И. Стратегическое управление. М., 1989. Электронная публикация: Центр гуманитарных технологий. 20.02.2012. URL: <https://gtmarket.ru/library/basis/4155>

12. Архангельский Ю. Про необхідність державного планування ринкової економіки : *Економіка України*. К. : Вид-во «Преса України», 2004. № 3. С. 47–52

13. Багов, В.П. Оптимизация стратегии управления реализацией проекта в условиях риска. *Менеджмент в России и за рубежом*. 2010. № 5. С. 138-142.

14. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента Учебное пособие. 2-е изд., доп. и перераб. М.: Финансы и статистика, 1999. 512 с.

15. Безрукова Т.Л., Борисов А.Н., Шанин И.И. Формирование и основные элементы механизма повышения эффективности экономической деятельности предприятия мебельной промышленности. *Лесотехнический журнал*. 2012. № 1 (5).

16. Берестенко В.И., Ломачинская И.А. Влияние прямых иностранных инвестиций на экономику Украины: матер. міжн. наук.-практ. конф. [«Постсоціалістичні країни в умовах світової фінансово-економічної кризи»], (Одеса, 24-25 квіт. 2009, Ч.2) / ОНУ імені І.І. Мечникова, редкол.: С.О. Якубовський та ін.. Одеса: ОНУ, 2009.

17. Біловодська О. А. Маркетингова політика розподілу: принципи управління та показники ефективності. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика*. 2016. № 846. С. 16-20. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPL_2016_846_5.

18. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент : учеб. курс. К. : Ника-Центр, 2001. 448 с.

19. Бланк И. А. Финансовый менеджмент : учеб. курс. К. : Эльга, 2008. 724 с.

20. Бланк И.А. Управление формированием капитала: монография / Киев: Ника-Центр; Киев: Эльга, 2000. 508 с.
21. Бланк І.О., Г.В. Ситник, В.С. Андрієць. Управління фінансами підприємств : підручник / 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2017. 792 с.
22. Борисова І.С. Проблеми трактування сутності фінансів : Збірник наукових праць за результатами наукових конференцій молодих вчених. Економіка і підприємництво: організаційно-методологічні аспекти обліку, фінансів, аудиту та аналізу. Збірник наукових праць. Випуск 6. Том 2. Полтава: ПДАА, 2008. С. 12-20.
23. Борщ Л. М. Інвестиції в Україні: стан, проблеми і перспективи . К.: Знання, 2002. 318 с.
24. Бясов К.Т. Основні аспекти розробки інвестиційної стратегії організації : *Фінансовий менеджмент* 2008. №4
25. Ван Хорн Дж.К., Вахович Дж.М. Основы финансового менеджмента : 12-е изд. М.: "И.Д. Вильямс", 2008. 1232 с.
26. Ванькович Д.В. Аналіз фінансових джерел формування інвестиційних ресурсів в Україні. *Фінанси України*. К., 2009. №7. С.72-84.
27. Велика О. Ю. Особливості класифікації чинників зовнішнього середовища підприємства. *Інфраструктура ринку. Електронний науково-практичний журнал*. 2019. Вип. 29. С.137-143. Режим доступу: http://www.market-infr.od.ua/journals/2019/29_2019_ukr/22.pdf.
28. Верченко П. І., Великоіваненко П.І., Демчук Н.В. Ризикологія: Навч.-метод. посіб. Для самост. вивч. дисц. К.: КНЕУ, 2006. 176 с.
29. Вікіпедія [Електронний ресурс] // [URL:https://uk.wikipedia.org/wiki/якість](https://uk.wikipedia.org/wiki/якість) (дата звернення 27.09.21).
30. Вітлінський В. В., Верченко В.В. Аналіз, моделювання та управління економічними ризиками: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. К.: КНЕУ, 2000. 292 с.

31. Вовчак О.Д. Інвестування : навч. посіб. Львів : Новий Світ 2000, 2006. 544 с.
32. Всесвітній економічний форум [Електронний ресурс] // URL: www3.weforum.org // WEF GlobalCompetitivenessReport 2018-19.pdf (дата звернення 06.08.2021).
33. Гайдай А.Г. Адаптивное прогнозирование инвестиционной стратегии автотранспортных предприятий в условиях неопределенности. *Интегрированные основы инновационного и устойчивого развития экономики. Сборник научных статей*. Пенза: Приволжский Дом знаний. 2013. С.149-152.
34. Гайдай Г.Г., Стрельченко Н.М. Інвестиційна привабливість підприємства як фактор забезпечення конкурентоспроможності. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ. 2012. Вип. 26 (1). С. 283-287.
35. Гайдай Г.Г. Аналіз співвідношення ринкових і державних чинників і підходів до розробки інвестиційної стратегії транспортних підприємств. *Сучасні кризові явища в економіці і проблеми облікового, контрольного і аналітичного забезпечення управління підприємством.: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції: (м. Луцьк, 25 травня 2012 року): Луцьк: Луцький національний технічний університет, 2012. С.40-43.*
36. Гайдай Г.Г. Види інвестиційних ризиків та чинники, які визначають їх рівень. *LXX наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2014. С. 327-328.
37. Гайдай Г.Г. Визначення засад інвестиційної діяльності в Україні. *LXIX наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2013. С. 343.
38. Гайдай Г.Г. Вітчизняний та зарубіжний досвід країн в розробці інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Економічні науки. Серія*

«Облік і фінанси». Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету. Луцьк. 2012. Випуск 9 (33). Ч.1. С.182-190.

39. Гайдай Г.Г. Інвестиційний портфель як важлива складова інвестиційної стратегії. *Вісник національного транспортного університету. Серія «Економічні науки».* Київ: НТУ. 2019. Вип. 2. С. 48-55

40. Гайдай Г.Г. Інвестиційний потенціал як основа формування комплексу стратегічних інвестиційних рішень. *Економіка та управління на транспорті.* Київ: НТУ, 2018. Вип. 6. С. 106–112.

41. Гайдай Г.Г. Методичні підходи до формування та оцінки інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. *Вісник національного транспортного університету.* . Київ: НТУ, 2010. Вип. 21. Ч. 1. С.271-274.

42. Гайдай Г.Г. Механізм формування інвестиційної стратегії АТП в умовах ринкової економіки. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал.* Київ: НТУ. 2014. Вип. 13. С. 261-271.

43. Гайдай Г.Г. Мінімізація ризику при реалізації інвестиційної стратегії як фактор економічної привабливості автотранспортних підприємств. *Культура народів причерномор'я. Научный журнал. Проблемы материальной культуры. Экономические науки.* Симферополь. 2012. Вып. 234. С. 25-27.

44. Гайдай Г.Г. Мінімізація ризику при реалізації інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. *Стратегія розвитку України (Економіка, соціологія, право): Науковий журнал.* Київ: НАУ. 2012. Вип. 3. С. 47-50.

45. Гайдай Г.Г. Модель розробки інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал.* Київ: НТУ. 2012. Вип. 9. С. 273- 276.

46. Гайдай Г.Г. Необхідність залучення інвестицій в персонал підприємства для підвищення продуктивності праці. *LXXIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених*

структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді. Київ: НТУ, 2017. С. 362.

47. Гайдай Г.Г. Оптимізація структури джерел формування інвестиційних ресурсів АТП. *LXIX наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2013. С. 343.

48. Гайдай Г.Г. Основні аспекти оцінки розробленої інвестиційної стратегії. *LXXIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2017. С. 358.

49. Гайдай Г.Г. Основні етапи формування системи організаційного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємства на основі центрів інвестицій. *LXXI наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету : тези доповіді*. Київ: НТУ, 2015. С. 369.

50. Гайдай Г.Г. Основні критерії, яким має відповідати оптимальна інвестиційна стратегія. *LXXIV наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2018. С. 394.

51. Гайдай Г.Г. Особливості застосування статистичного імітаційного моделювання при оцінці ефективності інвестиційних проектів автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал*. Київ.: НТУ, 2014. . Вип. 14. С. 18-27.

52. Гайдай Г.Г. Особливості нормативно-правового регулювання інвестиційної діяльності АТП в Україні. *LXVIII наукової конференції*

професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету : тези доповіді. Київ :НТУ, 2012. С. 309.

53. Гайдай Г.Г. Особливості оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Економіка та суспільство*. 2021. № 31. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/695>.

54. Гайдай Г.Г. Особливості оцінювання конкурентоспроможності автотранспортних підприємств у ході формування інвестиційної стратегії. *Systemy i środki transportusamochodowego. Wybrane zagadnienia. Efektywność i bezpieczeństwo. Monografia Nr. 15. Seria: Transport. Rzeszow. 2018. С.15-22.*

55. Гайдай Г.Г. Оцінка інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств Миколаївської області. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2011. Вип. 24 (1). С. 211-215.

56. Гайдай Г.Г. Оцінювання ефективності інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі. *ZESZYTY NAUKOWE WYŻSZEJ SZKOŁY TECHNICZNEJ W KATOWICACH NR 12 Zeszyty Naukowe nr 12 Rok wydania: 2020 - P. 235-244*

57. Гайдай Г.Г. Проблематика залучення інвестицій в автотранспортні підприємства для підвищення їх конкурентоспроможності. *LXXIV наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2018. С. 378-379.

58. Гайдай Г.Г. Процес просторової оптимізації портфеля реальних інвестицій. *LXXII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету : тези доповіді*. Київ: НТУ, 2016. С. 333.

59. Гайдай Г.Г. Процес формування фінансового забезпечення інвестиційної стратегії. *LXXVIII наукова конференція професорсько-викладацького складу*

аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету : наук. конф., травень 2021 р.: тези доповіді. – К.:НТУ, 2021. – С. 472

60. Гайдай Г.Г. Ризики при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Актуальні проблеми сучасних наук : матеріали 15-ї міжнародної науково-практичної конференції (м. Перемишль 7-15 червня 2019 р): Перемишль: Наука і дослідження., 2019. Випуск 5. Економічні науки. С. 72-75.*

61. Гайдай Г.Г. Способи зниження комерційного ризику для інвестора в конкурентному середовищі. *LXXI наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді.* Київ: НТУ, 2015. С. 369-370.

62. Гайдай Г.Г. Сутність та значення інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. *Інвестиції: практика та досвід. Науково-практичний журнал.* Київ. 2010. Вип. 23. С.25-27.

63. Гайдай Г.Г. Типи і види інвестиційних стратегій АТП. *LXVIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді.* Київ :НТУ, 2012. С. 309.

64. Гайдай Г.Г. Удосконалення управління інвестиційною діяльністю автотранспортних підприємств. *LXXY наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді.* Київ: НТУ, 2019. С. 397.

65. Гайдай Г.Г. Управління ризиками при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: матеріали 15-ї*

міжнародної науково-практичної конференції: (м. Київ, 18 – 19 січня 2013 року): Київ: Міністерство інфраструктури України, 2013. С.80-81.

66. Гайдай Г.Г. Фінансове забезпечення інвестиційної стратегії. *Стратегічні вектори розвитку регіональної економіки в умовах протидії викликам глобалізації: матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції викладачів та студентів* (м. Сімферополь, 1-2 березня 2011 року): Сімферополь: ПП «Підприємство Фенікс», 2011. С.97-99.

67. Гайдай Г.Г., Петренко А.М. Напрями підвищення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств в сучасних умовах. *LXXY наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2019. С. 421.

68. Гайдай Г.Г., Стрельченко Н.М. Особливості інвестиційної стратегії транспортного підприємства. *Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ, 18 – 19 січня 2013 року): Київ: Київський економічний науковий центр. 2013. Частина 1. С.111-113.

69. Гершун А. Анализ внешней среды бизнеса. Центр дополнительного образования Элитариум. 2018. URL: <http://www.elitarium.ru/vneshnjaja-sredaorganizacija-factory-dejatelnost-vlijanie-politikazakonodatelstvo-rynok-region-strategija-rost> (дата звернення: 21.09.2021).

70. Гітман Л.Дж., Джонк М.Д. Основы инвестирования. Изд. М. Дело ЛТД. 1999, 1080 с.

71. Гладкова О. В. Обґрунтування систематизації інвестицій торговельних підприємств. : *Торгівля і ринок України*. 2009. Вип. 23, т. 2. С. 43-47.

72. Гладкова О. В. Обґрунтування систематизації інвестицій торговельних підприємств. : *Торгівля і ринок України*. 2007. Вип. 23, т. 2. С. 43-47.

73. Горняк О.В., Філіпович В.В. Розвиток теоретичних підходів до аналізу взаємозв'язку ринкових структур, конкуренції та концентрації. : *Економічна теорія*. 2009. № 1. с.67-80.
74. Гребінкова Є.С. Стан інвестиційної діяльності в Україні та можливості її активізації : *Економіка. Фінанси. Право*. 2003. №2. С.14-17.
75. Гриньова В.М., Гоюда В.О., Лепейко Т.І., Великий Ю.М. Інвестиційний менеджмент: Навчальний посібник. Великий. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2005. 664 с.
76. Гриньова В.М., Козирева О.В. Соціально-економічні проблеми інноваційного розвитку підприємств: Монографія. Харків: ІНЖЕК, 2009. 192 с.
77. Гуторов О.І. Інвестиційний менеджмент: курс лекцій / Харк. нац. аграр. ун-т. Харків. 2014. 203 с.
78. Дадашев Б.А., Кравченко С.А. Оцінка інвестиційних рішень в АПК України. : *Фінанси України*. 2010. №9. С.73-79.
79. Дасковский В., Киселев В. Об управлении экономическим ростом и развитием. : *Инвестиции в России*. 2014. № 2.
80. Дзюба С., Гайдай І. Загальна характеристика зовнішнього середовища функціонування підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 1 (127). С. 144–156.
81. Дикань В.Л., Маковоз О.В., Зубенко В.О., Токмакова І.В., Шраменко О.В, Стратегічне управління [текст] : навч.посіб. К. «Центр учбової літератури, 2013. 273 с.
82. Дорошенко Т. В. Сутність інвестицій як економічної категорії. : *Фінанси України*. 2000. № 11.
83. Енциклопедія сучасної України. [Електронний ресурс]. URL: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=24653 (дата звернення 04.09.2021).
84. Жигінас В.В. Джерела інвестиційних ресурсів структурної перебудови. : *Формування ринкових відносин в Україні*. К., 2009. №8. С.60-67.
85. Журавльова Ю.В., Ломачинська І.А. Вплив світової фінансової кризи на стан світової автомобілебудівної галузі. *Збірник матеріалів науково-практичної*

конференції «Інституційні засади функціонування економіки в умовах трансформації». Одеса. Частина 1. 2010. С.73-75.

86. Загородній А. Г. Фінансово-економічний словник. Львів. Вид-во нац. ун-ту «Львів. політехніка», 2005. 714 с.

87. Задорожна Я.Є., Дядечко Л.П. Підвищення інвестиційної привабливості підприємництва як напрямок залучення інвестиційних ресурсів. *Інвестиції: практика та досвід* №2. 2009. С.32-35.

88. Закон України «Про автомобільний транспорт» №3492 від 23.02.2006 із змінами внесеними згідно із законами №440-IX від 14.01.2020 [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення 03.09.2021).

89. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства» 5202-VI від 05.01.2013 [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5502-17#Text> (дата звернення 08.09.2021).

90. Закон України «Про Державну програму заохочення іноземних інвестицій в Україні» від 17.12.1994, із змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. URL: www.rada.gov.ua (дата звернення 09.09.2021)

91. Закон України «Про захист іноземних інвестицій», із змінами та доповненнями. [Електронний ресурс]. URL: www.rada.gov.ua (дата звернення 09.09.2021).

92. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 р., №1560-XII [Електронний ресурс]. URL: <http://www.rada.kiev.ua> (дата звернення 09.09.2021).

93. Закон України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» 430-2018-р [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 15.09.2021).

94. Зарембо Ю. Г. Методологічні аспекти визначення економічної та фінансової ефективності інвестицій. *Економіка і прогнозування*. 2010. №4. С. 116–130.
95. Засуха С.О. Стан та перспективи розвитку автотранспортної галузі: *Актуальні проблеми економіки*. 2008. № 7. С.37-42.
96. Зобов О.С. Математичне моделювання інвестиційної стратегії підприємств: «*Young Scientist*». 2014. № 6 (09). С. 119-121.
97. Зятковський І.В. Теоретичні засади фінансів підприємств: *Фінанси України*. 2008. №4. С.19.
98. Игони́на Л.Л. Финансовый потенциал инвестиционного процесса в российской экономике : *Дайджест-финансы*. 2016. № 2 (268). С. 2-11-158.
99. Изосимов С.В. Шевченко А.Л. Метод SWOT-анализа: его место в методах исследования, преимущества и недостатки : *Экономикс*. 2013. №2.
100. Илларионов, М.Г. Применение метода анализа иерархий в принятии управленческих решений : *Актуальные проблемы экономики и права*. 2009. №1.
101. Илышева Н.Н. Каранина Е.В. Стратегический анализ риск-системы предприятия как новое направление экономического анализа : *Экономический анализ: теория и практика*. 2013. №14(317).
102. Инвестиции в России. 2015 : стат. сб. М.: Росстат, 2015 65. Инвестиционная активность российских промышленных предприятий в 2015 году М.: НИУ ВШЭ, 2016. С. 14.
103. Инвестиции: учебник / Н. И. Лахметкина, М. В. Макарова, О. В. Мурашова [и др.] / под ред. Подшиваленко Г.П. М. : Кнорус, 2009. 200 с. 63. Инвестиции в России. 2009: стат. сб. М.: Росстат, 2009.
104. Как работают японские предприятия: сокр. пер. с англ. / Под ред. Я. Мондена [и др.]. Науч. ред. и авт. предисл. Д.Н. Бобрышев. М.: Экономика, 1989. 262 с.

105. Канунников А.В. Инструменты стратегического управления промышленными предприятиями : *Социально-экономические явления и процессы*. М. 2012. №2.

106. Карпунь І. Н. Державна інвестиційна економіка та механізм її реалізації : монографія. Львів. РВВ НЛТУ України, 2011. 348 с.

107. Карюк В. І. Методика вибору стратегічних альтернатив у процесі формування інноваційної стратегії підприємства : Теоретичні та прикладні питання економіки: зб. наук. праць / за заг. ред. проф. Ю. І. Єханурова, А. В. Шегди. К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2012. Вип. 27, т. 1. С.385–392.

108. Каут О. В., Дунайчук С. М. Аналіз типових інвестиційних стратегій промислових підприємств. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 7. С. 20–24.

109. Киселева Н.В., Боровикова Т.В., Захарова Г.В. и др. Инвестиционная деятельность : [учеб. пособ.] / под ред. Г.П. Подшиваленко и Н.В. Киселевой. 2-е изд., стер. М. КНОРУС, 2006. 456с.

110. Кіндрацька Г. І. Аналітичне забезпечення формування конкурентної стратегії організації. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Проблеми економіки та управління. 2013. № 754. С. 106-114. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP_2013_754_17.

111. Классика экономической мысли: Сочинения. Петти У., Смит А., Рикардо Д., Кейнс Дж., Фридмен М. М.: Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2000. 896 с. (Серия «Антология мысли»).

112. Клейнер Г. Б., Тамбовцев В.Л., Качалов Р.М. Предприятие в нестабильной экономической среде: риск, стратегии, безопасность. М. Экономика, 1997. 228 с.

113. Клейнер Г.Б. Развитие теории экономических систем и ее применение в корпоративном и стратегическом управлении. Москва. ЦЭМИ РАН, 2010. 59 с.

114. Кобилецький В. Р., Відносні показники фінансової стійкості / В. Р. Кобилецький. Онлайн-журнал «Financial Analysis online». URL:

<https://www.finalon.com/metodyka-rozrakhunku/100-vidnosni-pokaznyky-finansovoi-stiikosti> (дата перегляду: 22.07.2021)

115. Ковалев В.В. Финансовый менеджмент в образовательных университетских программах. *Ученые записки Петрозаводского государственного университета*. 2013. № 5. С. 84-89.

116. Ковалев А.И., Привалов В.П. Анализ финансового состояния предприятия : 3. изд., испр. и доп. М. Центр экономики и маркетинга, 1999. 210с.

117. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. М.: Финансы и статистика, 2010. 159.

118. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Головні цілі інвестиційної стратегії. *LXXIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2017. С. 355.

119. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Інвестиційна політика як засіб реалізації інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал*. Київ: НТУ. 2012. Вип. 10. С. 495-500.

120. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Критеріальні аспекти формування інвестиційного портфеля автотранспортних підприємств. *LXXV наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету : тези доповіді*. Київ: НТУ, 2019. С. 389.

121. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Методи оцінки інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств. *LXX наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2014. С. 325.

122. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Основні етапи розробки інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. *LXVII наукова конференція професорсько-*

викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді. Київ: НТУ, 2011. С. 264.

123. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Правові та економічні передумови інвестування. *LXXIV наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді*. Київ: НТУ, 2018. С. 370.

124. Козак Л.С., Пересада Т.М., Гайдай Г.Г. Інвестування автомобільного транспорту України за участю міжнародних фінансових установ. *Вісник національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2012. Вип. 26. Ч. 1. С.383-388.

125. Короткова О.В. Інвестиційна привабливість підприємства та методика її оцінювання. : *Ефективна економіка*. 2013. № 6. С. 32–36.

126. Костюк Т.І. Інвестиційна привабливість економіки України: реалії та перспективи : *Вісник Донецького інституту соціальної освіти* : у 3-х т. 2005. Т. І. № 1. С. 48–58.

127. Кукарських А.Л. Активізація інвестиційних процесів на підприємствах України. *Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів і молодих вчених «Сучасний стан і проблеми інвестиційного розвитку»*. Донецьк, ДонНТУ. 2009, с. 46-49.

128. Кулахметова З.С. Теоретические аспекты разработки финансовой стратегии предприятия : *Концепт*. 2015. №S5. С. 1-5

129. Кучеренко В.Р., Карпов В.А., Карпов А.В. Економічний ризик та методи його вимірювання: Навчальний посібник. Одеса, 2011.

130. Ласкина Л.Ю. Использование факторной и оптимизационной моделей при управлении операционным леввериджем. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 5. Экономика*. С-Петербург. 2007. №4.

131. Лизун О.М. Формування стратегії розвитку підприємства. *Електронний науковий журнал «Технології та дизайн»*. 2013. URL: <http://knutd.com.ua/our-publication/132/139/184/317/>.

132. Лисяк Л.В., Шумський В.М. Реальність потенційних джерел інвестиційної діяльності в Україні. : *Фінанси України*. 2008. №2. С.74.

133. Лифар В.В. Розвиток транспортного комплексу України як передумова формування регіонального транзитного потенціалу : Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: збірник наукових праць. Маріуполь: ПДТУ, 2010. Т 3. С. 64-69.

134. Ложачевська О.М. Вдосконалення управлінської діяльності на автотранспортних підприємствах в умовах глобалізації міжнародної економіки URL:

http://www.google.com.ua/url?url=http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/SR/article/viewFile/6837/7651&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ei=DG8DVMS2NeK7ygPKtYGoBA&ved=0CBkQFjABOAo&sig2=kFztnqZHW3X_kmIxRjRCwA&usg=AFQjCNGENvIHku-13Vf7s4bOq89YRcY6Bg.

135. Лудченко Я.О., Кононенко І.В. Економічна ефективність інвестицій (на прикладі пасажирського автотранспорту України: [Монографія]. К. Вища шк., 2002. 191с. іл.

136. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс / изд. «Инфра-М». 2003, 983с.

137. Массе П. Критерии и методы оптимального определения капиталовложений. М. 1971, 503 с.

138. Матвеева Л.Г., Чернова О.А. і др. Экономическое стратегирование в новых реалиях: механизмы, инструменты, технологии : Коллективная монография. Таганрог. 2016.

139. Матійко С.А. Структурно-функціональний аналіз методів державного регулювання транспортної системи. : *Електронний журнал №8* 2010 URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=163>.

140. Мескон М., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента (Management). Издательство: Дело, 1997, 704с.
141. Минцберг Г Менеджмент. Природа и структура организаций. Издательство: ЕКСМО, 2018г., 512с.
142. Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. Стратегическое сафари: экскурсия по дебрям стратегий менеджмента : СПб. Питер, 2001. 336 с.
143. Національна бібліотека України ім. В.І. Вернадського / Офіційний веб-сайт. URL: www.nbuv.gov.ua (дата звернення 16.07.2021).
144. Орлов П.А. Визначення ефективності реальних інвестицій : *Фінанси України*. 2009. №1. С.51-57.
145. Останкова Л. А., Шевченко Н. Ю. Аналіз, моделювання та управління економічними ризиками. : Навч. посіб. К. Центр учбової літератури, 2011. 256 с.
146. Офіційний сайт Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України (АРІФРУ). URL: <https://smida.gov.ua/> (дата звернення 20.04.2021).
147. Офіційний сайт державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 20.04.2021).
148. Офіційний сайт італійської державної компанії SACE. URL: <https://www.sace.it/en> (дата звернення 28.04.2021).
149. Павлюк А.В., Ігнатенко О.С. Особливості державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. : *Вісник НАДУ при президентіві України №2* 2016.
150. Падерін І., Новак Є. Аналіз впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на стратегії підприємств малого та середнього бізнесу. *Економічний вісник Донбасу*. 2015. № 3 (41). URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/analiz-vliyaniya-vneshnih-i-vnutrennih-faktorov-nastrategii-predpriyatiy-malogo-i-srednego-biznesa> (дата звернення: 21.09.2021).
151. Пайк Р., Нил Б. Корпоративные финансы и инвестирование : изд. Питер 2006, 784с.

152. Пересада А. А. Інвестиційний процес в Україні. К. : Лібра, 1998. 398с.
153. Петренко Л. Аналіз оцінки ділової активності автотранспортних підприємств. SOPHUS Науковий клуб. 2011. URL: http://sophus.at.ua/publ/2011_11_15_16_kampodilsk/section_6_2011_11_15_16/analiz_ocinki_dilovoji_aktivnosti_avtotransportnikh_pidpriemstv/8-1-0-213.
154. Петришина Ю.Б. Інвестиційна стратегія та її значення в розвитку підприємства: *Международная научно-практическая конференция*. 2014. URL: http://asconf.com/rus/archive_view/183.
155. Писаревський І.М., Стешенко О.Д. Управління ризиками. Навч. посібник. Харків: ХНАМГ, 2008. 124 с.
156. Пол А. Самуэльсон, Вильям Д. Нордхаус. Экономика: Пер. с англ. М.: «БИНОМ». «Лаборатория Базовых Знаний». 1997. 800с.
157. Пономарьова Н. М., Пономарьов А. М. Формування механізму взаємодії автотранспортного підприємства із суб'єктами ринку міжнародних вантажних перевезень. URL: http://www.google.com.ua/url?url=http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2011_4_1_196_201.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ei=_GoDVLOjD6LXyQOb3oCIDw&ved=0CCkQFjAE&sig2=D2sbXXwPsUwp6Z54UeOY6A&usg=AFQjCNFQ_SKgyQE4Df1KNNnSFeaPX2H9Kw.
158. Портер М. Международная конкуренция: Пер. с англ. М.: Международные отношения, 1993. 407с
159. Портер М.Е. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов. Издательство: Альпіна Паблишер, 2016, 453с.
160. Правик Ю.М. Інвестиційний менеджмент. : Навч.посіб. К. Знання, 2007. 431с.
161. Про Концепцію регулювання інвестиційної діяльності в умовах ринкової трансформації економіки: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 1995 р. № 384. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/384-95-%D0%BF>.

162. Прохоренко В. П. Стратегія розвитку фінансового сектору як об'єкт економічного дослідження. *Вісник Університету банківської справи*. 2018. № 1. С. 3–10. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VUbsNbU_2018_1_3.
163. Румельт Р. Гарна стратегія, погана стратегія : Вид. Фабула, 2019 – 324с.
164. Chandler, A. D., Jr. *Strategy and Structure: Chapters in the History of the Industrial Enterprise*, 1962. 455 с.
165. Самсонов, Н.Ф.; Баранникова, Н.П.; Володин, А.А. и др. *Финансовый менеджмент* : Изд.: М.: Юнити. 1999. 495с.
166. Самуельсон Пол А. Нордгауз Вільям Д. *Макроекономіка* : пер. з англ. за наук. ред. С. Панчишина. К. : Основи, 1995. 576 с.
167. Селезнев А. Факторы внешней среды, оказываемые прямое влияние на деятельность предприятия сферы услуг. *Российское предпринимательство*. 2010. № 12. С. 146–150. URL: <https://creativeconomy.ru/lib/6439> (дата звернення: 21.09.2021).
168. Селіверстова Л.С. Шляхи формування ефективної стратегії підприємства. : *Актуальні проблеми економіки*. 2008. №7. с. 133-136.
169. Смит А. Исследования о природе и причинах богатства народов. М: Изд-во социально-экономической литературы, 1962. 684 с.
170. Сорока П.П. Економічний зміст інвестицій і інвестиційної діяльності підприємств. *Держава та регіони*. 2009. №4. с.235-240.
171. Стадник В.В. Теоретико-методологічні основи інвестування розвитку підприємства. : *Актуальні проблеми економіки*. 2008. №1. с. 60-68.
172. Старченко Г. В. *Управління проектами: теорія та практика* : навч. посіб. Чернівці : видавець Брагінець О. В., 2018. 306с.
173. Студопедія. URL:<https://studopedia.org/13-113066.html> (дата звернення 27.09.2021).
174. Татаренко Н. О., Поручник А.М. *Теорії інвестицій* : навч. посіб. К. КНЕУ, 2000, 160с.

175. Тесленок І. М., Кримська Л.О. Стратегічний аналіз зовнішнього середовища в системі управління промисловим підприємством. Запоріжжя: ЗНТУ, 2012. 110с.

176. Теслюк Н.П. Методичні основи розробки фінансової стратегії підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 / Н.П. Теслюк; НТУ. К., 2006. 20 с.

177. Томпсон А.А., Стрикленд А. Дж., Питерс Джон Гембл А Маргарет. Стратегический менеджмент. Создание конкурентного преимущества. : Полное издание изд. Диалектика. 2018. 800с.

178. Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р. Экономика : изд. М. Дело ЛТД, 1995. 864 с.

179. Хеджування. Банківська енциклопедія / С. Г. Арбузов, Ю. В. Колобов, В. І. Міщенко, С. В. Науменкова. Київ : Центр наукових досліджень Національного банку України : Знання, 2011. 504 с.

180. Хомяков В. І. Формування стратегії зростання національної економіки. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету*. Серія: *Економічні науки*. 2009. Випуск 24 (1). С. 3-10. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpchdtu_2009_24\(1\)_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpchdtu_2009_24(1)_3).

181. Хрущ Н.А. Стратегії компанії: механізми формування й адаптації в сучасному інвестиційному середовищі. : *Фінанси України*. 2008. №8. С. 45-52. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2008_8_7.

182. Черваньов Д .М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємства. К.: Знання-Прес, 2003. 622 с.

183. Шарп У., Александер Г., Бейли Дж. Инвестиции : изд. М. 2001, 1028 с.

184. Шарп У., Александер Г., Бэйли Дж. Инвестиции / Пер. с англ. М.: ИНФРА-М, 2001.

185. Шкробот В. Б., Гайдай Г. Г. Інвестиційна привабливість транспортних підприємств: методика оцінки, фактори та чинники впливу. *Міжнародна наукова конференція*. Секція 4. Пандемія COVID-19: криза чи нові можливості розвитку

(Електронне наукове видання), 19 березня 2021 р.: тези доповіді. К.:НТУ, 2021. С. 91-93.

186. Яновська В.П., Кириченко Г.В. Особливості формування стратегії розвитку національних автотранспортних перевізників. *Менеджмент та підприємництво в Україні: Етапи становлення і проблеми розвитку*. 2020. Випуск 2 (2). С.92-108.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «АТП-11263»

					КОДИ		
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АТП 11263"			за ЄДПРОУ	03116157		
Територія	230			за КОАТУУ	1210137800		
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство			за КОПФГ	230		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт			за КВЕД	49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	49052 м. Дніпро, вул.Орловська, 21						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			73	77	73	63	63
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	0	0	0	129
Основні засоби:	1010	8066	17223	14510	11595	13471	12907
первісна вартість	1011	21443	32460	28943	27872	28578	29633
знос	1012	13377	15237	14433	16277	15107	16726
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030						
інші фінансові інвестиції	1035		85	85	85	85	85
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040						
Інші необоротні активи	1090		58	58	58	23	23
Усього за розділом I	1095		17366	14653	11738	13579	13144
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	237	464	383	470	466	382
Виробничі запаси	1101	237	464	383	470	466	382
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1064	1295	1684	1805	1689	1649
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	301	351	370	346	460	447
з бюджетом	1135	388	430	136	90	118	65
у тому числі з податку на прибуток	1136		0	0	9	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	138	125	66	87	111	133
Гроші та їх еквіваленти	1165		488	1066	1612	632	897
Готівка	1166		1	0	0	1	0
Рахунки в банках	1167		487	1066	1612	631	897
Інші оборотні активи	1190		13	6	6	6	6
Усього за розділом II	1195	2241	3166	3711	4416	3482	3579
Баланс	1300	10416	20532	18364	16154	17061	16723
ПАСИВ	Код рядка		31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	34	34	34	34	34	34
Капітал у дооцінках	1405		10256	7470	6914	5910	4380
Резервний капітал	1415	7941	7859	7690	5813	5122	3954
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	27	455	1431	1963	3319	5016
Усього за розділом I	1495	8002	18604	16625	14724	14385	13384
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510		201	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		0	0	0	0	886
Усього за розділом II	1595		201	0	0	0	886
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600		0	0	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610		93	0	0	0	506
за товари, роботи, послуги	1615	936	855	1010	809	1437	1116
за розрахунками з бюджетом	1620		67	80	79	202	60
за у тому числі з податку на прибуток	1621		3	10	0	94	3
за розрахунками зі страхування	1625		28	37	32	48	46
за розрахунками з оплати праці	1630		93	107	94	149	155
за одержаними авансами	1635		288	53	47	376	182
за розрахунками з учасниками	1640		12	12	12	12	12
Поточні забезпечення	1660		212	206	229	281	263
Інші поточні зобов'язання	1690		79	234	128	171	113
Усього за розділом III	1695		1727	1739	1430	2676	2453
Баланс	1900		20532	18364	16154	17061	16723

Продовження Додатку А

Таблиця А.2 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) ПАТ «АТП-11263»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)							
I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		18550	21860	25545	23057	22283
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-18063	-21837	-25111	-21693	-20750
Валовий: прибуток	2090		487	23	434	1364	1533
Інші операційні доходи	2120		4200	7278	6272	7790	7999
Адміністративні витрати	2130		-1386	-2062	-2311	-2467	-2538
Витрати на збут	2150		0	-95	0	0	0
Інші операційні витрати	2180		-2772	-5515	4100	-6087	-6522
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190		529	0	295	600	472
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		0	-371	0	0	0
Інші фінансові доходи	2220		3	9	29	16	9
Інші доходи	2240		268	96	16	3	2
Фінансові витрати	2250		-197	-322	0	-12	-51
Інші витрати	2270		-397	0	0	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290		206	0	340	607	432
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295		0	-588	0	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		-140	-346	-263	-255	-265
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350		66		77	352	167
Чистий фінансовий результат: збиток	2355		0	-934	0	0	0
II. СУКУПНИЙ ДОХІД							
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		10618	-876	-566	-1004	-1530
Інший сукупний дохід	2445		0	1910	455	1004	1530
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		10618	1034	-101	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		10618	1034	-101	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465		10684	100	-24	352	167
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ							
Матеріальні затрати	2500		8526	11494	10260	9216	8105
Витрати на оплату праці	2505		2124	3177	3767	4311	4418
Відрахування на соціальні заходи	2510		465	721	832	945	976
Амортизація	2515		2489	2976	2647	2375	2211
Інші операційні витрати	2520		9211	11463	14016	13412	14151
Разом	2550		22815	29831	31522	30259	29861
IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ							
Середньорічна кількість простих акцій	2600		224488	224488	224488	224488	224488
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		224488	224488	0	0	0
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		0.2940024	-4.16058	0.343	1.56801	0.74392
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		0.2940024	-4.16058	0	0	0

Продовження Додатку А

Таблиця А.3 – Звіт про рух коштів (за прямим методом) ПАТ «АТП-11263»

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності							
Надходження від:	3000		18140	20714	24201	22316	21976
Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)							
Повернення податків і зборів	3005		446	655	625	300	414
у тому числі податку на додану вартість	3006		446	655	625	300	0
Цільового фінансування	3010		10	11	22	4	18
Надходження авансів від покупців і замовників	3015		0	0	0	376	0
Надходження від повернення авансів	3020		1	40	148	335	103
Надходження від операційної оренди	3040		4410	5106	6392	7497	6739
Інші надходження	3095		1262	2339	2704	2118	1646
Витрачання на оплату:	3100		-15273	-21038	-21854	-20602	-21416
Товарів (робіт, послуг)							
Праці	3105		-1883	-2752	-3319	-3734	-3937
Відрахувань на соціальні заходи	3110		-511	-760	-914	-1026	-1075
Зобов'язань з податків і зборів	3115		-1163	-1616	-1723	-1820	-1841
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116		-149	-387	-282	-151	-357
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117		0	0	0	-67	0
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118		-1014	-1229	0	0	0
Витрачання на оплату повернення авансів	3140		-3	0	-8	-24	0
Витрачання на оплату цільових внесків	3145		-2	0	0	0	0
Інші витрачання	3190		-4314	-4284	-5171	-3707	-4317
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195		1120	-1585	1103	2033	-1690
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності							
Надходження від реалізації:	3200		0	0	0	0	0
фінансових інвестицій							
необоротних активів	3205		315	2742	557	1915	2120
Надходження від отриманих:	3215		0	9	27	13	2
відсотків							
дивідендів	3220		0	10	2	4	7
Витрачання на придбання:							
фінансових інвестицій	3255		0	0	0	0	0
необоротних активів	3260				-1112	-4859	0
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295		315	2761	-526	-2927	2129
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності							
Отримання позик	3305		312	280	0	0	0
Погашення позик	3350		1123	574	0	0	0
Витрачання на сплату відсотків	3360		-197	-322	0	-10	-51
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365		0	0	0	0	-138
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395		-1008	-616	0	-10	-189
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400		427	560	577	-904	250
Залишок коштів на початок року	3405		106	488	1066	1612	632
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410		-45	18	-31	-76	15
Залишок коштів на кінець року	3415		488	1066	1612	632	897

Додаток Б

Таблиця Б.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «Західукртранс»

					КОДИ		
Підприємство	Приватне акціонерне товариство Транспортно-експедиційний комбінат "Західукртранс"			за ЄДПРОУ	13825481		
Територія	230			за КОАТУУ	4610600000		
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство			за КОПФГ	100		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт			за КВЕД	49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десятикового знака							
Адреса	м. Дрогобич, вул. Пилипа Орлика 22						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			376	403	403	437	448
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		134	299	230	182	145
первісна вартість	1001		272	487	509	556	567
накопичена амортизація	1002		138	188	279	374	422
Незавершені капітальні інвестиції	1005	870	1339	1940	1542	5947	10741
Основні засоби:	1010	59212	162979	245620	290316	323353	305077
первісна вартість	1011	244175	379214	499880	601951	718926	785627
знос	1012	184963	216325	254620	311635	395573	480550
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030		0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	59212	164452	247499	292088	329482	315963
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	2890	16799	25389	74538	136997	40487
Виробничі запаси	1101	2889	16799	25389	74538	136997	40487
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	52769	67500	86830	83753	94524	123116
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	403	0	0	0	0	0
з бюджетом	1135	935	699	7248	4369	2734	4260
у тому числі з податку на прибуток	1136		0	0	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	33912	11959	5449	20701	18450	133
Гроші та їх еквіваленти	1165	18544	3906	8562	6610	11622	20693
Готівка	1166		0	4	1	17	3
Рахунки в банках	1167		0	0	0	0	0
Витрати майбутніх періодів	1170	54	60	91	2357	5114	119360
Інші оборотні активи	1190		0	0	14	19	245
Усього за розділом II	1195	109507	100923	133577	192342	269460	308294
Баланс	1300	168719	263375	381076	484430	598942	624257
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	15600	15600	15600	15600	15600	15600
Капітал у дооцінках	1405		0	0	0	0	0
Додатковий капітал	1410		0	0	0	0	0
Емісійний дохід	1411		0	0	0	0	0
Резервний капітал	1415		0	0	0	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	138315	237783	306313	404413	491960	543572
Усього за розділом I	1495	153915	253383	321913	420013	507560	559172
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510	2111	0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		0	0	0	26158	19132
Усього за розділом II	1595		0	0	0	26158	19132
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600		0	0	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610		0	0	0	0	0
за товари, роботи, послуги	1615	183	183	2051	2290	1550	5027
за розрахунками з бюджетом	1620	6758	2206	7260	4511	5585	5022
за у тому числі з податку на прибуток	1621		0	0	0	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	505	229	216	275	364	0
за розрахунками з оплати праці	1630	1083	1377	1408	1594	1920	244
за одержаними авансами	1635		0	0	0	0	0
за розрахунками з учасниками	1640		0	0	0	0	0
Поточні забезпечення	1660		0	0	0	0	2602
Інші поточні зобов'язання	1690	6275	8180	48282	55747	55805	33058
Усього за розділом III	1695	14804	11992	59163	64417	65224	45953
Баланс	1900	168719	26375	381076	484430	598942	624257

Продовження Додатку Б

Таблиця Б.2 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) ПАТ «Західукртранс»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)							
І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ							
Стаття	Код рядка	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		415734	523864	592526	573971	561183
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-295129	-413032	-454566	-451279	-494996
Валовий: прибуток	2090		120605	110832	137960	122692	66187
Інші операційні доходи	2120		30359	30450	20541	11325	38022
Адміністративні витрати	2130		-9543	-13758	-17159	-18520	-20617
Витрати на збут	2150		0	0	0	0	0
Інші операційні витрати	2180		-27458	-14268	-25851	-14721	-25542
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190		113963	113256	115491	100776	58050
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		0	0	0	0	0
Інші фінансові доходи	2220		533	235	183	4181	220
Інші доходи	2240		6814	13984	3960	1809	5663
Фінансові витрати	2250		0	0	0	0	-656
Інші витрати	2270		3	0	0	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290		121307	127475	119634	106766	63277
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295		0	0	0	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		21839	22945	-21534	-19219	-11665
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350		99468	104530	98100	87547	51612
Чистий фінансовий результат: збиток	2355		0	0	0	0	0
ІІ. СУКУПНИЙ ДОХІД							
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		0	0	0	0	0
Інший сукупний дохід	2445		0	0	0	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		0	0	0	0	0
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		0	0	0	0	0
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465		99468	104530	98100	87547	51612
ІІІ. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ							
Матеріальні затрати	2500		104190	158013	154849	146583	268320
Витрати на оплату праці	2505		22785	32680	41287	50112	57622
Відрахування на соціальні заходи	2510		5093	7097	9033	10922	12265
Амортизація	2515		38529	53519	74459	93686	91416
Інші операційні витрати	2520		161536	189749	217948	183217	111532
Разом	2550		332133	441058	497576	484520	541155
ІV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ							
Середньорічна кількість простих акцій	2600		0	0	0	0	0
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		0	0	0	0	0
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		0	0	0	0	0
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		0	0	0	0	0

Продовження Додатку Б

Таблиця Б.3 – Звіт про рух коштів (за прямим методом) підприємства ПАТ «Західукртранс»

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності							
Надходження від:							
Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000		40558	516321	594199	558693	549232
Повернення податків і зборів	3005		48253	47831	58449	56301	37700
у тому числі податку на додану вартість	3006		48253	47831	58449	56301	37700
Цільового фінансування	3010		0	0	0	0	0
Надходження авансів від покупців і замовників	3015		0	0	0	0	0
Надходження від повернення авансів	3020		0	0	0	0	0
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025		533	0	0	0	0
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035		13	0	0	0	0
Надходження від операційної оренди	3040		0	0	0	0	0
Інші надходження	3095		5357	6367	3606	4419	7167
Витрачання на оплату:							
Товарів (робіт, послуг)	3100		-241099	-205926	-266488	-277476	-394283
Праці	3105		-18510	-26208	-33180	-40034	-46491
Відрахувань на соціальні заходи	3110		-5634	-7343	-9317	-11205	-12745
Зобов'язань з податків і зборів	3115		-29374	-27165	-32428	-28593	-22958
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату авансів	3135		-25134	0	0	0	0
Витрачання на оплату повернення авансів	3140		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату цільових внесків	3145		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150		0	0	0	0	0
Інші витрачання	3190		-67908	-124523	-100657	-89741	-65076
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195		72085	179354	214184	172364	52546
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності							
Надходження від реалізації:							
фінансових інвестицій	3200		0	0	0	0	0
необоротних активів	3205		773	4487	282	158	810
Надходження від отриманих:							
відсотків	3215		0	0	0	0	0
дивідендів	3220		0	0	0	0	0
Надходження від погашення позик	3230		0	0	0	7658	21030
Інші надходження	3250		0	0	0	0	0
Витрачання на придбання:							
фінансових інвестицій	3255		0	0	0	0	0
необоротних активів	3260		-98771	-145299	-209669	-172194	-71375
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295		-97988	-140812	-209387	-164378	-49535
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності							
Отримання позик	3305		0	0	0	0	0
Погашення позик	3350		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату дивідендів	3355		0	-33660	0	0	0
Витрачання на сплату відсотків	3360		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365		0	0	0	0	0
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395		0	-33660	0	0	0
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400		-25913	4882	4797	7986	3011
Залишок коштів на початок року	3405		18544	3906	8562	6610	11622
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410		11275	226	-6749	-2974	6060
Залишок коштів на кінець року	3415		3906	8562	6610	11622	20693

Додаток В

Таблиця В.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «САТП-0904»

					КОДИ		
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО 0904"			за ЄДПРОУ	00435560		
Територія				за КОАТУУ	8038900000		
Організаційно-правова форма господарювання	Приватне акціонерне товариство			за КОПФГ	111		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт			за КВЕД	49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	03151 м. Київ м.Київ проспект Повітрофлотський, буд.72						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			62	63	54	55	56
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)							
АТИВ	Код рядка		31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	0	0	0	0
первісна вартість	1001		0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1002		0	0	0	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	0	0	0	0
Основні засоби:	1010	3994	3994	3764	3561	3378	3122
первісна вартість	1011	12996	12996	12983	13033	12483	12496
знос	1012	9002	9002	9219	9472	9105	9374
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030						
інші фінансові інвестиції	1035						
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	3994	3994	3764	3561	3378	3122
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	112	112	180	135	158	168
Виробничі запаси	1101	112	112	180	135	158	168
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	431	517	607	329	330	263
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	388	464	596	656	1077	765
з бюджетом	1135	11	11	0	37	3	1
у тому числі з податку на прибуток	1136	10	0	0	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	6	6	4	14	10	5
Гроші та їх еквіваленти	1165	88	88	341	468	510	443
Готівка	1166	88	0	0	0	0	0
Рахунки в банках	1167		88	341	468	510	443
Витрати майбутніх періодів	1170		0	0	0	0	411
Інші оборотні активи	1190		11	4	17	12	9
Усього за розділом II	1195	1036	1209	1732	1656	2100	2065
Баланс	1300	5030	5203	5496	5217	5478	5187
ПАСИВ							
Код рядка			31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	3690	3690	3690	3690	3690	3690
Капітал у дооцінках	1405		0	0	0	0	0
Додатковий капітал	1410	909	994	994	866	866	537
Емісійний дохід	1411		0	0	0	0	0
Резервний капітал	1415		0	0	0	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	17	17	9	30	154	0
Усього за розділом I	1495	4616	4701	4693	4586	4710	4227
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510		0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		0	0	0	0	0
Усього за розділом II	1595		0	0	0	0	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600		0	0	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610		0	0	0	0	0
за товари, роботи, послуги	1615	10	12	6	7	38	93
за розрахунками з бюджетом	1620	209	209	154	190	235	365
за у тому числі з податку на прибуток	1621		0	0	0	34	0
за розрахунками зі страхування	1625	15	15	0	30	52	111
за розрахунками з оплати праці	1630	115	115	114	166	188	202
за одержаними авансами	1635	57	68	27	103	73	55
за розрахунками з учасниками	1640		0	0	0	0	0
Поточні забезпечення	1660	5	5	401	23	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	3	78	101	112	182	134
Усього за розділом III	1695	414	502	803	631	768	960
Баланс	1900	5030	5203	5496	5217	5478	5187

Продовження додатку В

Таблиця В.2 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) ПАТ «САТП-0904»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)							
І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		8587	10775	13737	14652	14381
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-5181	-5938	-8023	-9907	-9791
Валовий: прибуток	2090		3406	4837	5714	4745	4590
Інші операційні доходи	2120		54	0	70	60	19
Адміністративні витрати	2130		-1470	-1274	-1974	-2260	-2807
Витрати на збут	2150		0	0	0	0	0
Інші операційні витрати	2180		-1976	-3307	-3805	-2387	-2285
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190		14	256	5	158	0
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		0	0	0	0	-483
Інші фінансові доходи	2220		0	0	0	0	0
Інші доходи	2240		0	0	0	0	0
Фінансові витрати	2250		0	0	0	0	0
Інші витрати	2270		0	0	0	0	0
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290		14	256	5	158	0
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295		0	0	0	0	-483
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		-3	-46	-1	-34	0
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		0	-218	0	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350		11	0	4	124	0
Чистий фінансовий результат: збиток	2355		0	-8	0	0	-483
ІІ. СУКУПНИЙ ДОХІД							
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		0	0	0	0	0
Інший сукупний дохід	2445		0	0	0	0	329
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450		0	0	0	0	329
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460		0	0	0	0	329
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465		11	-8	4	124	-154
ІІІ. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ							
Матеріальні затрати	2500		2766	3343	4460	5060	1742
Витрати на оплату праці	2505		2293	2246	3294	3889	4790
Відрахування на соціальні заходи	2510		847	490	739	862	1046
Амортизація	2515		305	238	216	208	269
Інші операційні витрати	2520		440	895	1288	2148	4751
Разом	2550		6651	7212	9997	12167	12598
ІV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ							
Середньорічна кількість простих акцій	2600		14760000	14760000	14760000	14760000	14760000
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		14760000	14760000	14760000	14760000	14760000
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		0.0007453	-0.000542	0.000271	0.0084011	-0.0327236
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		0.0007453	-0.000542	0.000271	0.0084011	-0.0327236

Продовження додатку В

Таблиця В.3 – Звіт про рух коштів (за прямим методом) ПАТ «САТП-0904»

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності							
Надходження від:							
Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000		10518	12794	16538	17579	17284
Повернення податків і зборів	3005		0	0	0	0	0
у тому числі податку на додану вартість	3006		0	0	0	0	0
Цільового фінансування	3010		0	0	0	0	0
Надходження авансів від покупців і замовників	3015		0	0	0	0	0
Надходження від повернення авансів	3020		0	0	0	0	0
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025		0	0	0	0	0
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035		0	0	0	0	0
Надходження від операційної оренди	3040		0	0	0	0	0
Інші надходження	3095		86	45	135	162	68
Витрачання на оплату:							
Товарів (робіт, послуг)	3100		-4373	-5029	-7065	-8844	-7615
Праці	3105		-1843	-1838	-2708	-3165	-3870
Відрахувань на соціальні заходи	3110		-956	-508	-747	-856	-1058
Зобов'язань з податків і зборів	3115		-3365	-5149	-6168	-4637	-4694
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату авансів	3135		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату повернення авансів	3140		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату цільових внесків	3145		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150		0	0	0	0	0
Інші витрачання	3190		-50	-60	-132	-197	-182
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195		17	253	-147	42	-67
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності							
Надходження від реалізації:							
фінансових інвестицій	3200		0	0	0	0	0
необоротних активів	3205		0	0	0	0	0
Надходження від отриманих:							
відсотків	3215		0	0	0	0	0
дивідендів	3220		0	0	0	0	0
Надходження від погашення позик	3230		0	0	0	0	0
Інші надходження	3250		0	0	0	0	0
Витрачання на придбання:							
фінансових інвестицій	3255		0	0	0	0	0
необоротних активів	3260		0	0	0	0	0
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295		0	0	0	0	0
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності							
Отримання позик	3305		0	0	0	0	0
Погашення позик	3350		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату дивідендів	3355		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату відсотків	3360		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365		0	0	0	0	0
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395		0	0	0	0	0
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400		17	253	-147	42	-67
Залишок коштів на початок року	3405		71	88	615	468	510
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410		0	0	0	0	0
Залишок коштів на кінець року	3415		88	341	468	510	443

Додаток Г

Таблиця Г.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «Автобаза №1»

						КОДИ	
Підприємство	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВТОБАЗА №1"				за ЄДПРОУ	03449083	
Територія					за КОАТУУ	8036300000	
Організаційно-правова форма господарювання	ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВТОБАЗА №1"				за КОПФГ	230	
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт				за КВЕД	49.41	
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	вул.Колекторна, 17, м. Київ, Дарницький р-н, 02121, Україна						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			46	46	53	55	56
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000	1					
первісна вартість	1001	12	12	12	12	12	12
накопичена амортизація	1002	11	12	12	12	12	12
Незавершені капітальні інвестиції	1005	81	31	0			
Основні засоби:	1010	500	5009	9253	10269	14177	15297
первісна вартість	1011	7956	12860	16460	18497	20707	22620
знос	1012	7456	7851	7207	8228	6530	7323
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030						
інші фінансові інвестиції	1035						
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	25	25	25	25	25	25
Відстрочені податкові активи	1045						
Інші необоротні активи	1090						
Усього за розділом I	1095	607	5065	9278	10294	14202	15322
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	278	211	28	118	211	167
Виробничі запаси	1101	278	45	28	118	211	167
Товари	1104	166	166	0			
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	144			0	3083	1585
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130				0	139	138
з бюджетом	1135	262	836	360	0	59	0
у тому числі з податку на прибуток	1136				0	51	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155				0	289	168
Гроші та їх еквіваленти	1165	462	371	6	4	66	340
Готівка	1166	6	3	6	4	8	3
Рахунки в банках	1167	456	362	0	0	58	337
Витрати майбутніх періодів	1170	1	9	10	0	0	
Інші оборотні активи	1190		0				
Усього за розділом II	1195	1147	1427	404	122	3847	2398
Баланс	1300	1754	6492	9682	10416	18049	17720
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	101	101	101	101	101	101
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410						
Емісійний дохід	1411						
Резервний капітал	1415	38	38	38	38	38	38
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-3734	4246	4722	6195	6772	7499
Усього за розділом I	1495	-3595	4385	4861	6334	6911	7638
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510		0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		1211	0	0	0	0
Усього за розділом II	1595		1211	0	0	0	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600		0	123	204	244	0
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610		0	342	1694	3189	3137
за товари, роботи, послуги	1615	930	492	237	537	1066	1124
за розрахунками з бюджетом	1620					410	330
за у тому числі з податку на прибуток	1621					0	87
за розрахунками зі страхування	1625				0	4	17
за розрахунками з оплати праці	1630	100	138	185	197	244	218
за одержаними авансами	1635	930				3491	3217
за розрахунками з учасниками	1640						
Поточні забезпечення	1660						
Інші поточні зобов'язання	1690	3389	266	1234	1450	2490	2039
Усього за розділом III	1695	5349	896	4821	4082	11138	10082
Баланс	1900	1754	6492	9682	10416	18049	17720

Продовження додатку Г

Таблиця Г.2 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) ПАТ «Автобаза №1»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)							
І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		16442	20265	29300	29400	24644
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-15927	-20265	-26127	-27148	-23708
Валовий: прибуток	2090		515	1275	3173	2252	936
Інші операційні доходи	2120		3411	5965	5322	6339	4994
Адміністративні витрати	2130		-3161	-5801	-5169	-4995	-4416
Витрати на збут	2150		0	0	0	0	
Інші операційні витрати	2180		-442	0	-840	-2079	-235
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190		765	997	2486	1517	1279
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		0	0	0	0	0
Інші фінансові доходи	2220						
Інші доходи	2240						67
Фінансові витрати	2250		-254	-521	-680	-624	-459
Інші витрати	2270				-333	-189	
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290		511	476	1473	704	887
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295		0	0	0	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300					-127	-160
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305						
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350		511	476	1473	577	727
Чистий фінансовий результат: збиток	2355		0	0	0	0	0
ІІ. СУКУПНИЙ ДОХІД							
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400						
Інший сукупний дохід	2445						
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450						
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460						
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465		511	476	1473	577	727
ІІІ. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ							
Матеріальні затрати	2500		9153	11342	15552	14342	11501
Витрати на оплату праці	2505		1891	2398	3029	3918	3035
Відрахування на соціальні заходи	2510		428	539	684	893	708
Амортизація	2515		5155	515	684	852	899
Інші операційні витрати	2520		8504	10443	12175	12471	12242
Разом	2550		25131	25237	32124	32476	28385
ІV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ							
Середньорічна кількість простих акцій	2600				9582	9582	9582
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605				9582	9582	9582
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610						
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615						

Продовження Додатку Г

Таблиця Г.3 – Звіт про рух коштів (за прямим методом) ПАТ «Автобаза №1»

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності							
Надходження від: Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000		12291	16631	21391	38032	29508
Повернення податків і зборів у тому числі податку на додану вартість	3005		828	1427	1545	1929	827
Цільового фінансування	3010		37	19	39	42	53
Надходження авансів від покупців і замовників	3015		10193		11584	6753	1930
Надходження від повернення авансів	3020		5	17	25	149	4
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025						
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035		51	0	23	0	67
Надходження від операційної оренди	3040		3				
Інші надходження	3095		103	15	459	214	91
Витрачання на оплату: Товарів (робіт, послуг)	3100		-12368	-14200	-23240	-23028	-22330
Праці	3105		-1512	-1934	-2471	-3149	-2508
Відраховань на соціальні заходи	3110		-444	-538	-688	-909	-689
Зобов'язань з податків і зборів	3115		-1374	-1617	-1829	-1612	-1566
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116		-40	-92	-166	-205	-166
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117						
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118		-1334		-1663	-1407	-1400
Витрачання на оплату авансів	3135		-2815		-1330	0	
Витрачання на оплату повернення авансів	3140		-11		-80	-75	-38
Витрачання на оплату цільових внесків	3145						
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150						
Інші витрачання	3190		-2724	-646	-5693	-10584	-4849
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195		2263	-816	-265	7762	500
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності							
Надходження від реалізації: фінансових інвестицій	3200		0	0	0	0	0
необоротних активів	3205		0	0	0	0	0
Надходження від отриманих: відсотків	3215		7	0	0	0	0
дивідендів	3220		0	0	0	0	0
Надходження від погашення позик	3230		0	0	0	0	0
Інші надходження	3250		0	0	0	0	0
Витрачання на придбання: фінансових інвестицій	3255		0	0	0	0	0
необоротних активів	3260		0	0	0	0	0
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295		7	0	0	0	0
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності							
Отримання позик	3305		0	0	500	990	500
Погашення позик	3350		0	0	458	788	744
Витрачання на сплату дивідендів	3355		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату відсотків	3360		0	0	0	0	0
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365		0	0	0	0	0
Інші платежі	3390		-2648				
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395		-2648	0	42	202	-244
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400		-378	-816	-223	7964	256
Залишок коштів на початок року	3405		462	371	-106	4	66
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410		287	451	333	-7902	18
Залишок коштів на кінець року	3415		371	6	4	66	340

Додаток Д

Таблиця Д.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «КВК «РАПД»

						КОДИ	
Підприємство	Публічне акціонерне товариство "Київська виробнича компанія "РАПД"				за ЄДПРОУ	05475156	
Територія					за КОАТУУ	8036300000	
Організаційно-правова форма господарювання	Публічне акціонерне товариство				за КОПФГ	230	
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт				за КВЕД	49.41	
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	02099, м. Київ, вул. Зрошувальна, будинок № 7						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			244	252	245	235	234
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	60	34	0	24
первісна вартість	1001	142	142	133	184	184	212
накопичена амортизація	1002	142	142	73	150	184	188
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	2896	858	0	48
Основні засоби:	1010	24140	17083	24255	43512	44821	54554
первісна вартість	1011	86063	82010	92918	112148	127250	142952
знос	1012	61923	64927	68663	68636	82429	88398
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030						
інші фінансові інвестиції	1035						
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040						
Відстрочені податкові активи	1045	2246	2246	0	0	0	
Інші необоротні активи	1090						
Усього за розділом I	1095	26386	19329	27211	44404	44828	54626
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	2310	2764	2118	3282	2794	3032
Виробничі запаси	1101	1861	2217	1715	2959	2583	2730
Незавершене виробництво	1102	65	70	158	159	64	55
Товари	1104	384	477	245	164	147	247
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	9420	11602	13060	10333	7469	8812
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130						
з бюджетом	1135	2434	2325	3450	4227	2482	1637
у тому числі з податку на прибуток	1136	524	428		443	388	313
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	830	1719	2005	1366	3193	915
Гроші та їх еквіваленти	1165	1907	987	1242	6889	486	1221
Готівка	1166	2	1	2	2	4	3
Рахунки в банках	1167	1905	502	1240	6887	482	1218
Витрати майбутніх періодів	1170	867	3688	1482	1460	1333	1435
Інші оборотні активи	1190	188	151	160	154	154	273
Усього за розділом II	1195	17956	22235	23517	27711	17911	17325
Баланс	1300	44342	42564	50728	72115	62732	71951
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410	822	822	822	822	822	822
Емісійний дохід	1411	44	44	44	44	44	44
Резервний капітал	1415	250	250	250	250	250	250
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23286	23363	22628	25321	25339	24900
Усього за розділом I	1495	25358	25435	24700	27393	27411	26972
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510		0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	11818	5336	12089	28761	14656	20312
Усього за розділом II	1595	11818	5336	12089	28761	14656	20312
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600						
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610		0	1067	2432	7433	11448
за товари, роботи, послуги	1615	3825	7362	4977	4734	6043	4499
за розрахунками з бюджетом	1620	340	605	880	766	881	985
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0	258	0	0	
за розрахунками зі страхування	1625	569	612	613	908	917	1080
за розрахунками з оплати праці	1630	1116	1297	1868	2005	2101	2525
за одержаними авансами	1635						
за розрахунками з учасниками	1640	47	53	53	58	67	64
Поточні забезпечення	1660	0	109	3030	4097	2112	2135
Інші поточні зобов'язання	1690	1269	1755	1451	961	1111	1931
Усього за розділом III	1695		11793	13939	15961	20665	24667
Баланс	1900		42564	50728	72115	62732	71951

Продовження Додатку Д

Таблиця Д.2 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) ПАТ «КВК «РАПІД»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)							
I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		146826	161955	170748	149174	140224
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-130240	-150666	-164461	-148170	-135028
Валовий: прибуток	2090		16586	11289	6287	1004	5196
Інші операційні доходи	2120		11438	14775	19098	23432	17464
Адміністративні витрати	2130		-8904	-10453	-9163	-10224	-10657
Витрати на збут	2150		-390	-423	-419	-315	-425
Інші операційні витрати	2180		-10655	-7548	-9121	-10213	-6769
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190		8075	7640	6682	3684	4809
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		0	0	0	0	0
Інші фінансові доходи	2220		1	47	231	1303	643
Інші доходи	2240		777	1955	4610	872	2248
Фінансові витрати	2250		-7948	-6947	-7827	-3150	-2575
Інші витрати	2270		-462	-80	-43	-2548	-4958
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290		443	2615	3653	161	167
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295		0	0	0	0	0
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		-266	-686	-848	-43	-62
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		0	0	0	0	0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350		177	1929	2805	118	105
Чистий фінансовий результат: збиток	2355		0	0	0	0	0
II. СУКУПНИЙ ДОХІД							
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400						
Інший сукупний дохід	2445						
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450						
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460						
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465		177	1929	2805	118	105
III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ							
Матеріальні затрати	2500		54249	66555	72967	60639	45728
Витрати на оплату праці	2505		18935	27758	29388	31271	36903
Відрахування на соціальні заходи	2510		3636	4604	5397	6388	7255
Амортизація	2515		7873	9164	14809	17047	9353
Інші операційні витрати	2520		61892	58213	57456	51557	51637
Разом	2550		146585	166294	180017	166902	150876
IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ							
Середньорічна кількість простих акцій	2600		50000	50000	50000	0	0
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605		50000	50000	50000	0	0
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610		3.5	38.6	38.6	0	0
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615		3.5	38.6	0	0	0
Дивіденди на одну просту акцію	2650		2	2	2	0	0

Продовження Додатку Д

Таблиця Д.3 – Звіт про рух коштів (за прямим методом) ПАТ «КВК РАПІД»

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності							
Находження від:	3000		155097	181040	189434	153809	143606
Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)							
Повернення податків і зборів	3005		3039	5369	9962	7369	4745
у тому числі податку на додану вартість	3006		3039	5369	9962	7369	4745
Цільового фінансування	3010		41	388	454	139	140
Находження авансів від покупців і замовників	3015		0	0	0	602	1254
Находження від повернення авансів	3020		40	1071	2668	102	194
Находження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025		0	1	0	0	
Находження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035		269	34	37	42	116
Находження від операційної оренди	3040				0	16355	17354
Інші надходження	3095		2200	52	762	1421	851
Витрачання на оплату:							
Товарів (робіт, послуг)	3100		-94737	-114136	-124472	-106438	-89787
Праці	3105		-14708	-18754	-21683	-25698	-29476
Відрахувань на соціальні заходи	3110		-4033	-4862	-5782	-6907	-7686
Зобов'язань з податків і зборів	3115		-6523	-6527	-9229	-8155	-9003
	3116		-185	0	-1667	-38	-46
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток							
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117		-4	0	-2	-2	0
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118		-6334	-6527	-7560	-8115	-8957
Витрачання на оплату авансів	3135		0	0	0	0	0
Витрачання на оплату повернення авансів	3140		-8977	-113	-77	-11	-77
Витрачання на оплату цільових внесків	3145		0	0	0	-5	-140
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150		0	0	0	0	0
Інші витрачання	3190		-26028	-27970	-19399	-15818	-16394
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195		5680	15559	22675	16807	15697
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності							
Находження від реалізації:							
фінансових інвестицій	3200		0	0	0	0	0
необоротних активів	3205		0	2346	5532	1044	1564
Находження від отриманих:							
відсотків	3215		1	0	184	313	46
дивідендів	3220		0	47	47	47	47
Находження від погашення позик	3230		0	0	0	0	0
Інші надходження	3250		0	0	0	0	0
Витрачання на придбання:							
фінансових інвестицій	3255		0	0	0	0	0
необоротних активів	3260		0	-10024	-15494	-21273	-14303
Витрачання на надання позик	3275		0	0	0	-194	-108
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295		1	-7631	-9731	-20063	-12754
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності							
Отримання позик	3305		0	3680			10758
Погашення позик	3350		0	-3680			-10758
Витрачання на сплату дивідендів	3355		-87	-94	-89	-91	-2
Витрачання на сплату відсотків	3360						
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365						
Інші платежі	3390		-6671	-7742	-7325	-3150	-2258
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395		-6758	-7836	-7414	-3241	-2260
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400		-1077	132	5530	-6497	683
Залишок коштів на початок року	3405		1907	987	1242	6889	486
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410		157	123	117	94	52
Залишок коштів на кінець року	3415		987	1242	6889	486	1221

Додаток Е

Таблиця Е.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «САТП-1404»

						КОДИ	
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "САТП-1404"		за ЄДПРОУ		05414597		
Територія			за КОАТУУ		4810136900		
Організаційно-правова форма господарювання	Приватне акціонерне товариство		за КОПФГ		230		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт		за КВЕД		49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	Миколаївська область Ленінський р-н м. Миколаїв вул. Інгульська, 1А						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			16	16	10	10	10
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан) Форма № 1-м							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	0	0	0	0
первісна вартість	1001		0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1002		0	0	0	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	0	0	0	0
Основні засоби:	1010	2654.5	2528.1	2409.5	2303	2199.5	2104.3
первісна вартість	1011	6558	6448.1	6448.1	6448.1	6448.1	6448.1
знос	1012	3903.5	3920	4038.6	4145.1	4248.6	4343.8
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030		0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	2654.5	2528.1	2409.5	2303	2199.5	2104.3
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	65.4	68.6	54.3	94.4	32.9	46.8
Виробничі запаси	1101		0	0			
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	95	30.7	96.7	99.1	14.9	67.4
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130						
з бюджетом	1135						
у тому числі з податку на прибуток	1136						
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155						
Гроші та їх еквіваленти	1165	1.6	7.3	0.1	128.3	193.6	193.5
Готівка	1166						
Рахунки в банках	1167						
Витрати майбутніх періодів	1170	5.1	3.8	2.3	104.2	114.4	
Інші оборотні активи	1190		0	0			
Усього за розділом II	1195	167.1	110.4	183.4	426	355.8	260.9
Баланс	1300	2821.6	2638.5	2592.9	2729	2555.3	2365.2
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	213.5	213.5	213.5	213.5	213.5	213.5
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410	2905.5	2905.5	2905.5	2905.5	2905.5	2905.5
Емісійний дохід	1411						
Резервний капітал	1415						
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-721.4	-724.3	-794.1	-814.8	-946.9	-1119.4
Усього за розділом I	1495	2397.6	2394.7	2324.9	2304.2	2172.1	1999.6
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510		0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		0	0	0	0	0
Усього за розділом II	1595	0.7	0	0	0	0	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600						
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610						
за товари, роботи, послуги	1615	184.4	5.8	1.5	8.4	34.7	0.8
за розрахунками з бюджетом	1620	0.8	18.9	33.8	36.5	26.2	30.3
за у тому числі з податку на прибуток	1621						
за розрахунками зі страхування	1625	13.6	5.9	10.2	11.9	11.2	13.6
за розрахунками з оплати праці	1630	27.1	21.4	30.1	38.4	33.5	46.9
за одержаними авансами	1635						
за розрахунками з учасниками	1640						
Поточні забезпечення	1660						
Інші поточні зобов'язання	1690	197.4	191.8	192.4	329.6	277.6	274
Усього за розділом III	1695	423.3	243.8	268	424.8	383.2	365.6
Баланс	1900	2821.6	2638.5	2592.9	2729	2555.3	2365.2

Додаток Ж

Таблиця Ж.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) ПАТ «Спецавтобаза»

				КОДИ			
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "СПЕЦАВТОБАЗА"			за ЄДПРОУ	05476486		
Територія				за КОАТУУ	8038600000		
Організаційно-правова форма господарювання	Приватне акціонерне товариство			за КОПФГ	232		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт			за КВЕД	49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	Київська обл., Святошинський р-н, місто Київ, вул. Плодова, будинок 1						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			10	10	10	11	10
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан) Форма № 1-м							
АТИВ	Код рядка		31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	0	0	0	0
первісна вартість	1001		0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1002		0	0	0	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	0	0	0	0
Основні засоби:	1010	22457.5	23607.3	24042	21401.5	21586.5	21921.3
первісна вартість	1011	37096.6	40377.5	43086.1	43185.8	46397.3	50150.7
знос	1012	14639.1	16770.2	19044.1	21784.3	24810.8	28229.4
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030		0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	22457.5	23607.3	24042	21401.5	21586.5	21921.3
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	32.1	54.1	0.5	1.2	2.1	7.8
Виробничі запаси	1101						
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	91.6	98.4	134.8	1	3.4	86.6
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130						
за виданими авансами							
з бюджетом	1135	0.5	465.2	470	207	572.1	385.3
у тому числі з податку на прибуток	1136						
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	242.6	1407.8	193.5	332.9	142.2	199
Гроші та їх еквіваленти	1165	26	174.8	305.1	829.8	175.4	293.6
Готівка	1166						
Рахунки в банках	1167						
Витрати майбутніх періодів	1170				201.1		
Інші оборотні активи	1190	17	116	99.9	161.3	71.9	268.8
Усього за розділом II	1195	409.8	2316.3	1203.8	1734.3	967.1	1241.1
Баланс	1300	22867.3	25923.6	25245.8	23135.8	22553.6	23162.4
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	5030	5030	5030	5030	5030	9650
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410	16958.6	16958.6	16958.6	16958.6	16958.6	25038.1
Емісійний дохід	1411						
Резервний капітал	1415						
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-1468.6	-3011	-5698.8	-9101.7	-12408.9	-14124.5
Усього за розділом I	1495	20520	18977.6	16289.8	12886.9	9579.7	20563.6
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
Довгострокові кредити банків	1510		0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515		0	0	0	0	0
Усього за розділом II	1595		0	0	0	0	0
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600		2454.5	2895			
Поточна кредиторська заборгованість:	1610		0	0			
за довгостроковими зобов'язаннями							
за товари, роботи, послуги	1615	88.3	94	59.4	88.8	67.8	421.3
за розрахунками з бюджетом	1620	44.5	68.3	42.6	67.8	129.4	149.1
за у тому числі з податку на прибуток	1621		0	0	0	0	0
за розрахунками зі страхування	1625	9.3	4.7	3.8	7.6	7.5	9
за розрахунками з оплати праці	1630	18.7	16	13.5	27.9	25.9	31.9
за одержаними авансами	1635		0	0	0	0	
за розрахунками з учасниками	1640		0	0			
Поточні забезпечення	1660		0	0			
Інші поточні зобов'язання	1690	2186.5	4308.5	5941.7	10056.8	12743.3	1987.5
Усього за розділом III	1695	2347.3	6946	8956	10248.9	12973.9	2598.8
Баланс	1900	22867.3	25923.6	25245.8	23135.8	22553.6	23162.4

Додаток 3

Таблиця 3.1 – Баланс (звіт про фінансовий стан) Форма №1 ПАТ
«Харківське упрмех №11»

					КОДИ		
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Харківське управління механізації №11"			за ЄДПРОУ	01413974		
Територія				за КОАТУУ	6310138800		
Організаційно-правова форма господарювання	Приватне акціонерне товариство			за КОПФГ	230		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт			за КВЕД	49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	Харківська область Червонозаводський м. Харків вул. Біологічна, 25						
Середня кількість працівників			2016	2017	2018	2019	2020
			20	18	20	20	20
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан) Форма № 1-м							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	0	0	0	0
первісна вартість	1001		0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1002		0	0	0	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	0	0	0	0
Основні засоби:	1010	7262.5	7368.4	7086.7	6800.7	6627.1	6474.3
первісна вартість	1011	15579.9	15096.3	14659.2	14231.1	14130	13781.5
знос	1012	7917.4	7727.9	7572.5	7430.4	7502.9	7307.2
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030		0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	7262.5	7368.4	7086.7	6800.7	6627.1	6474.3
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	37.2	35.8	35.9	35.8	36.4	13.7
Виробничі запаси	1101						
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	337.6	442.2	505.8			
Дебіторська заборгованість за розрахунками:	1130						
за виданими авансами	1135	0.1					
з бюджетом	1136						
у тому числі з податку на прибуток	1136						
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	39	44.7	40.5	566.7	390.7	476.9
Гроші та їх еквіваленти	1165		102.7	511.8	1488.2	386.8	126.1
Готівка	1166						
Рахунки в банках	1167						
Витрати майбутніх періодів	1170		329.4	329.4			
Інші оборотні активи	1190		5.8	8.9	339.5	1676.8	8.7
Усього за розділом II	1195	620.8	960.6	1432.3	2430.2	2490.7	625.4
Баланс	1300	8283.3	8329	8519	9230.9	9117.8	7099.7
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	121.4	121.4	121.4	121.4	121.4	121.4
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410	13688.1	13688.1	13688.1	13688.1	13688.1	13428.8
Емісійний дохід	1411						
Резервний капітал	1415	13.4	13.4	13.4	13.4	13.4	13.4
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-5694.8	-5692.2	-5574.7	-5235.8	-5235	-6907
Усього за розділом I	1495	8128.1	8130.7	8248.2	8587.1	8587.9	6656.6
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1595	0	1.2	27.2	388	247.1	67.9
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600						
Поточна кредиторська заборгованість:	1610						
за довгостроковими зобов'язаннями	1615	5.3	7.8		1.1		4.7
за товари, роботи, послуги	1620	10.9	36.5	108.8	123	93.9	106.8
за у тому числі з податку на прибуток	1621	0.2	0.5	25.7			
за розрахунками зі страхування	1625	11.7	15.3	20	20.8	20.7	22.2
за розрахунками з оплати праці	1630	22.3	55.4	74.3	75.6	80.7	83.7
за одержаними авансами	1635						
Поточні забезпечення	1660						
Доходи майбутніх періодів	1665						
Інші поточні зобов'язання	1690	105	82.1	40.5	35.3	87.5	157.8
Усього за розділом III	1695	155.2	197.1	243.6	255.8	282.8	375.2
Баланс	1900	8283.3	8329	8519	9230.9	9117.8	7099.7

Додаток И

Таблиця И.1 – Баланс (звіт про фінансові результати) Форма № 1 ПАТ «Агроспецтранссервіс»

				КОДИ			
Підприємство	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АГРОСПЕЦТРАНССЕРВІС"		за ЄДПРОУ	00450915			
Територія			за КОАТУУ	5110137300			
Організаційно-правова форма господарювання	Приватне акціонерне товариство		за КОПФГ	111			
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт		за КВЕД	49.41			
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	Одеська область м. Одеса вул. Новікова, буд. 3						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			19	18	18	17	17
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан) Форма № 1-м							
АТИВ	Код рядка		31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	0	0	0	0
первісна вартість	1001		0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1002		0	0	0	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005	75.5	0	0	0	6	0
Основні засоби:	1010	640.4	1428.2	1340.3	1305.2	1273.2	1277.3
первісна вартість	1011	2029	4778.4	4778.4	4556.3	3565.5	3589.8
знос	1012	1388.6	3350.2	3438.1	3284.4	2292.3	2312.5
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030		0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	715.9	1428.2	1340.3	1305.2	1279.2	1277.3
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	47.4	19.1	12.1	20.8	53.1	48.2
Виробничі запаси	1101						
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	213.6	14.3	64.2	103.8	166.6	404.6
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130						
з бюджетом	1135	43.2	10.2	9.7	12.4	27.5	8.2
у тому числі з податку на прибуток	1136						
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	212.8	3.9	106.5	72.9	67.3	2.8
Гроші та їх еквіваленти	1165	29.3	9.8	11.2	15.6	24.7	59.2
Готівка	1166						
Рахунки в банках	1167						
Витрати майбутніх періодів	1170	0.9					
Інші оборотні активи	1190	76.6					
Усього за розділом II	1195	623.8	57.3	203.7	225.5	339.2	523
Баланс	1300	1339.7	1485.5	1544	1530.7	1618.4	1800.3
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	14.2	14.2	14.2	14.2	14.2	14.2
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410	849.8	849.8	849.8	849.8	849.8	849.8
Емісійний дохід	1411						
Резервний капітал	1415	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	493.1	494	491.7	501.6	526.5	664.8
Усього за розділом I	1495	1360.6	1361.5	1359.2	1369.1	1394	1532.3
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення							
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600						
Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями	1610						
за товари, роботи, послуги	1615						
за розрахунками з бюджетом	1620	3.3	29.4	29.1	32.8	65	70
за у тому числі з податку на прибуток	1621						
за розрахунками зі страхування	1625	0.5		4.3	9.6	10.5	8.4
за розрахунками з оплати праці	1630	20.4	24.1	29.1	22.4	24.8	40.4
за одержаними авансами	1635						
Поточні забезпечення	1660						
Доходи майбутніх періодів	1665						
Інші поточні зобов'язання	1690	0	70.5	122.3	96.8	124.1	149.2
Усього за розділом III	1695	24.2	124	184.8	161.6	224.4	268
Баланс	1900	1384.8	1485.5	1544	1530.7	1618.4	1800.3

Додаток К

Таблиця К.1 – Баланс (звіт про фінансові результати) Форма №1 ПАТ «Долинське АТП-13541»

					КОДИ		
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Долинське автотранспортне підприємство - 13541"			за ЄДПРОУ	03117429		
Територія				за КОАТУУ	0120482201		
Організаційно-правова форма господарювання	Приватне акціонерне товариство			за КОПФГ	230		
Вид економічної діяльності	Вантажний автомобільний транспорт			за КВЕД	49.41		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака							
Адреса	Кіровоградська обл. Долинський р-н м.Долинська вул. 40 річчя Жовтня						
			2016	2017	2018	2019	2020
Середня кількість працівників			7	7	7	6	5
БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан) Форма № 1-м							
АТИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Необоротні активи							
Нематеріальні активи:	1000		0	0	0	0	0
первісна вартість	1001		0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1002		0	0	0	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005		0	0	0	6	0
Основні засоби:	1010	87.3	79.8	75	70.2	65.5	60.8
первісна вартість	1011	671.2	671.2	671.2	671.2	671.2	629.3
знос	1012	583.9	591.4	596.2	601	605.7	568.5
Відстрочені податкові активи	1045		0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030		0	0	0	0	0
інші фінансові інвестиції	1035		0	0	0	0	0
Інші необоротні активи	1090		0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	87.3	79.8	75	70.2	71.5	60.8
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	1.8	1.9	1.9	1.9	1.9	1.8
Виробничі запаси	1101						
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	0.5	11.3	12.4	14.6	0	8.3
Дебіторська заборгованість за розрахунками:							
за виданими авансами	1130						
з бюджетом	1135						
у тому числі з податку на прибуток	1136						
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	28.5	7.2	3.9	0	38.6	12.8
Гроші та їх еквіваленти	1165	0.5	0.2	0.1	1.1	106.9	98.5
Готівка	1166						
Рахунки в банках	1167						
Витрати майбутніх періодів	1170						
Інші оборотні активи	1190			22.7	0		
Усього за розділом II	1195	31.3	20.6	41	17.6	147.4	121.4
Баланс	1300	118.6	100.4	116	87.8	218.9	182.2
ПАСИВ	Код рядка	2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	101	101	101	101	847	847
Капітал у дооцінках	1405						
Додатковий капітал	1410	746	746	746	746	0	0
Емісійний дохід	1411						
Резервний капітал	1415						
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-1697	-1789.4	-1994.5	-2278.6	-2358	-2420.3
Усього за розділом I	1495	-850	-942.4	-1147.5	-1431.6	-1511	-1573.3
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1595	564.7	588.4	667.9	765	933.4	1006.7
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600						
Поточна кредиторська заборгованість:							
за довгостроковими зобов'язаннями	1610						
за товари, роботи, послуги	1615	37.9	12.4	15.9	19.4	21.8	25.3
за розрахунками з бюджетом	1620	87	128.6	204.8	284.9	344.5	305.7
за у тому числі з податку на прибуток	1621						
за розрахунками зі страхування	1625	234.6	258.9	315.1	372.4	325.9	291.6
за розрахунками з оплати праці	1630	7.5	8.9	8.4	7.6	18.2	17.1
за одержаними авансами	1635						
Поточні забезпечення	1660						
Доходи майбутніх періодів	1665						
Інші поточні зобов'язання	1690	36.9	45.6	51.4	70.1	80.1	107.3
Усього за розділом III	1695	403.9	454.4	595.6	754.4	790.5	747
Баланс	1900	118.6	100.4	116	87.8	212.9	180.4

Продовження Додатку К

Таблиця К.2 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) Форма №2 ПАТ
«САТП 1404»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) Форма № 2-м							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		981.2	1065	971.2	1166.5	1227.4
Інші операційні доходи	2120		456.3	459.8	711		
Інші доходи	2240						
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280		1437.5	1524.8	1682.2	1166.5	1227.4
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-1023.1	-1020.4	-881.9	-1257.4	-610.1
Інші операційні витрати	2180		-484.2	-507.3	-821	-41.2	-789.8
Інші витрати	2270						
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285		-1507.3	-1527.7	-1702.9	-1298.6	-1399.9
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290		-69.8	-2.9	-20.7	-132.1	-172.5
Податок на прибуток	2300						
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350		-69.8	-2.9	-20.7	-132.1	-172.5

Таблиця К.3 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) Форма №2 ПАТ
«Спецавтобаза»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) Форма № 2-м							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		4021.1	4271.1	4621.6	5283.4	6113.9
Інші операційні доходи	2120		8	128.6	1.3	4.7	9.9
Інші доходи	2240		7.4	7.5	2.3	154.3	25.8
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280		4036.5	4407.2	4625.2	5442.4	6149.6
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-3800.8	-4429.9	-4187	-4443.2	-4324.6
Інші операційні витрати	2180		-1735.1	-1865.8	-3414.3	-4306.5	-3540.6
Інші витрати	2165		-43	-799.3	-426.8	0	0
Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285		-5578.9	-7095	-8028.1	-8749.7	-7865.2
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290		-1542.4	-2687.8	-3402.9	-3307.3	-1715.6
Податок на прибуток	2300						
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350		-1542.4	-2687.8	-3402.9	-3307.3	-1715.6

Таблиця К.4 – Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) Форма №2 ПАТ
«Харківське упрмех №11»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) Форма № 2-м							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		1002.4	2361.2	2667.7	2359.8	3072.9
Інші операційні доходи	2120		542.7	585.6			
Інші доходи	2240		454.2	1291.7	2344.5	47.2	574.4
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280		1999.3	4238.5	5012.2	2407	3647.3
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-1313.1	-2587.3	-2571.5	-1882.8	-2283.7
Інші операційні витрати	2180		-628.2	-1451.2			
Інші витрати	2165		-54.9	-56.7	-2027.4	-523.2	-1357.7
Разом витрати (2050 + 2180 + 2165)	2285		-1996.2	-4095.2	-4598.9	-2406	-3641.4
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290		3.1	143.3	413.3	1	5.9
Податок на прибуток	2300		-0.6	-25.8	-74.4	-0.2	-1.1
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350		2.5	117.5	338.9	0.8	4.8

Продовження додатку К

Таблиця К.5 - Звіт про фінансові результати (сукупний дохід) Форма №2 ПАТ «Агроспецтранссервіс»

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) Форма № 2-м							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		343.1	405.4	636.4	1147.7	1010.4
Інші операційні доходи	2120		871.2	1278.1	1300.3	1313.1	1652.5
Інші доходи	2240		19	95	68.6	15.9	
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280		1233.3	1778.5	2005.3	2476.7	2662.9
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-690.2	-838.3	-964.5	-1216.2	-1175.8
Інші операційні витрати	2180		-532	-942.5	-1012.7	-1205.4	-1348.8
Інші витрати	2165		-10.2	0			
Разом витрати (2050 + 2180 + 2165)	2285		-1232.4	-1780.8	-1977.2	-2421.6	-2524.6
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290		0.9	-2.3	28.1	55.1	138.3
Податок на прибуток	2300						
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350		0.9	-2.3	28.1	55.1	138.3

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) Форма № 2-м							
Стаття	Код рядка		2016	2017	2018	2019	2020
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		493.2	293.7	297.1	437.3	175.3
Інші операційні доходи	2120						
Інші доходи	2240		59	116.2	227.3	411.3	475.6
Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280		552.2	409.9	524.4	848.6	650.9
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050		-526.5	-451.9	-639.3	-746.6	-527.3
Інші операційні витрати	2180		-83.1	-115.7	-130.1		
Інші витрати	2165		-35	-47.4	-39.1	-181.4	-183.9
Разом витрати (2050 + 2180 + 2165)	2285		-644.6	-615	-808.5	-928	-711.2
Фінансовий результат до оподаткування (2280 - 2285)	2290		-92.4	-205.1	-284.1	-79.4	-60.3
Податок на прибуток	2300						
Чистий прибуток (збиток) (2290 - 2300)	2350		-92.4	-205.1	-284.1	-79.4	-60.3

Додаток Л

Таблиця Л.1 – Розрахунок показників ефективності інвестиційних проектів ПАТ ТЕК «Західурктранс»

ПАТ ТЕК "Західукртранс"			Власний капітал, тис.грн.		80000				
	Варіант 1								
Період, роки	Дохід, тис.грн.	Витрати, тис.грн.	Грошовий потік, тис.грн.	Грошовий потік нарастаючим підсумком, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік нарастаючим підсумком, тис.грн.			
0	0	330000	-330000				Варіант 1		
1	96000	55000	41000	41000	39048	39048	Показник	Значення	Оцінка
2	110000	45000	65000	106000	58957	98005	PP, роки	6.86	0.5
3	101000	63000	38000	144000	32826	130830	ARR, %	14.24%	0.4
4	97000	58000	39000	183000	32085	162916	NPV, тис.грн.	32323	0.3
5	106000	67000	39000	222000	30558	193473	IRR, %	6.96%	0.1
6	98000	42000	56000	278000	41788	235261	PI, %	9.79%	0.3
7	116000	72000	44000	322000	31270	266531	DPP, роки	9	0.2
8	115000	61000	54000	376000	36549	303081	WACC	8.48%	
9	100000	50000	50000	426000	32230	335311			
10	103000	59000	44000	470000	27012	362323			
	Серед.знач.		47000	Сума	362323				
	Варіант 2								
0	0	430000	-430000				Варіант 2		
1	139000	60000	79000	79000	75238	75238	Показник	Значення	Оцінка
2	135000	72000	63000	142000	57143	132381	PP, роки	5.95	0.6
3	129000	61000	68000	210000	58741	191122	ARR, %	15.33%	0.5
4	131000	74000	57000	267000	46894	238016	NPV, тис.грн.	78510	0.5
5	127000	72000	55000	322000	43094	281110	IRR, %	8.62%	0.3
6	131000	73000	58000	380000	43280	324390	PI, %	18.26%	0.5
7	138000	65000	73000	453000	51880	376270	DPP, роки	9	0.2
8	132000	70000	62000	515000	41964	418234	WACC	8.37%	
9	125000	64000	61000	576000	39321	457555			
10	133000	50000	83000	659000	50955	508510			
	Серед.знач.		65900	Сума	508510				
	Варіант 3								
0	0	680000	-680000				Варіант 3		
1	187000	89000	98000	98000	93333	93333	Показник	Значення	Оцінка
2	198000	86000	112000	210000	101587	194921	PP, роки	5.89	0.6
3	211000	95000	116000	326000	100205	295126	ARR, %	15.66%	0.5
4	193000	93000	100000	426000	82270	377396	NPV, тис.грн.	142188	0.6
5	215000	98000	117000	543000	91673	469069	IRR, %	9.11%	1
6	205000	99000	106000	649000	79099	548167	PI, %	20.91%	0.6
7	198000	93000	105000	754000	74622	622789	DPP, роки	9	0.2
8	184000	104000	80000	834000	54147	676936	WACC	8.24%	
9	213000	101000	112000	946000	72196	749132			
10	217000	98000	119000	1065000	73056	822188			
	Серед.знач.		106500	Сума	822188				

Продовження додатку Л

Таблиця Л.2 – Розрахунок показників ефективності інвестиційних проектів підприємства ПАТ «КВК РАПІД»

ПАТ "КВК РАПІД"			Власний капітал, тис.грн.		50000	
	Варіант 1					
Період, роки	Дохід, тис.грн.	Витрати, тис.грн.	Грошовий потік, тис.грн.	Грошовий потік наростаючим підсумком, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік наростаючим підсумком, тис.грн.
0	0	300000	-300000			
1	91000	54000	37000	37000	35238	35238
2	105000	42000	63000	100000	57143	92381
3	96000	59000	37000	137000	31962	124343
4	97000	55000	42000	179000	34554	158896
5	101000	64000	37000	216000	28990	187887
6	92000	49000	43000	259000	32087	219974
7	113000	68000	45000	304000	31981	251955
8	115000	59000	56000	360000	37903	289858
9	108000	52000	56000	416000	36098	325956
10	103000	61000	42000	458000	25784	351740
	Серед.знач.		45800	Сума	351740	
	Варіант 2					
0	0	400000	-400000			
1	142000	71000	71000	71000	67619	67619
2	141000	72000	69000	140000	62585	130204
3	138000	69000	69000	209000	59605	189809
4	131000	76000	55000	264000	45249	235058
5	129000	72000	57000	321000	44661	279719
6	136000	73000	63000	384000	47012	326730
7	138000	68000	70000	454000	49748	376478
8	135000	72000	63000	517000	42641	419119
9	127000	64000	63000	580000	40610	459729
10	133000	63000	70000	650000	42974	502703
	Серед.знач.		65000	Сума	502703	
	Варіант 3					
0	0	650000	-650000			
1	191000	91000	100000	100000	95238	95238
2	201000	93500	107500	207500	97506	192744
3	198000	94000	104000	311500	89839	282583
4	199000	89000	110000	421500	90497	373080
5	213000	95000	118000	539500	92456	465536
6	207000	102000	105000	644500	78353	543889
7	194000	96000	98000	742500	69647	613536
8	195000	101000	94000	836500	63623	677159
9	211000	93000	118000	954500	76064	753222
10	216000	97800	118200	1072700	72565	825787
	Серед.знач.		107270	Сума	825787	

Продовження додатку Л

Таблиця Л.3 – Розрахунок показників ефективності інвестиційних проектів підприємства ПАТ «Спеавтобаза»

ПАТ "Спецавтобаза"		Власний капітал, тис.грн.			10000				
	Варіант 1								
Період, роки	Дохід, тис.грн.	Витрати, тис.грн.	Грошовий потік, тис.грн.	Грошовий потік наростаючим підсумком, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік наростаючим підсумком, тис.грн.			
0	0	260000	-260000				Варіант 1		
1	102600	62800	39800	39800	37905	37905	Показник	Значення	Оцінка
2	105000	63800	41200	81000	37370	75274	PP, роки	6.00	0.6
3	104500	67100	37400	118400	32308	107582	ARR, %	14.89%	0.4
4	107000	66100	40900	159300	33649	141230	NPV, тис.грн.	38634	0.4
5	103700	65200	38500	197800	30166	171396	IRR, %	7.95%	0.1
6	100700	73100	27600	225400	20596	191992	PI, %	14.86%	0.4
7	103400	68200	35200	260600	25016	217008	DPP, роки	10	0.1
8	106000	67500	38500	299100	26058	243066	WACC	8.08%	
9	106300	58000	48300	347400	31135	274201			
10	103300	63500	39800	387200	24434	298634			
	Серед.знач.		38720	Сума	298634				
	Варіант 2								
0	0	360000	-360000				Варіант 2		
1	141000	63000	78000	78000	74286	74286	Показник	Значення	Оцінка
2	145000	73000	72000	150000	65306	139592	PP, роки	4.93	0.7
3	138000	66000	72000	222000	62196	201788	ARR, %	18.08%	0.5
4	135000	79000	56000	278000	46071	247859	NPV, тис.грн.	145095	0.9
5	128000	76000	52000	330000	40743	288603	IRR, %	12.90%	1
6	134000	77000	57000	387000	42534	331137	PI, %	40.30%	0.8
7	130000	68000	62000	449000	44062	375199	DPP, роки	7	0.5
8	139000	74500	64500	513500	43656	418856	WACC	8.06%	
9	129000	69500	59500	573000	38354	457210			
10	137000	59000	78000	651000	47885	505095			
	Серед.знач.		65100	Сума	505095				
	Варіант 3								
0	0	610000	-610000				Варіант 3		
1	185000	93000	92000	92000	87619	87619	Показник	Значення	Оцінка
2	186000	85000	101000	193000	91610	179229	PP, роки	5.82	0.6
3	199000	96000	103000	296000	88975	268204	ARR, %	17.39%	0.5
4	194000	95000	99000	395000	81448	349652	NPV, тис.грн.	200575	0.8
5	197000	100500	96500	491500	75610	425262	IRR, %	11.05%	1
6	205000	97500	107500	599000	80218	505480	PI, %	32.88%	0.8
7	216000	96400	119600	718600	84997	590478	DPP, роки	8	0.4
8	203000	97000	106000	824600	71745	662223	WACC	8.03%	
9	211000	98000	113000	937600	72841	735064			
10	217000	94000	123000	1060600	75511	810575			
	Серед.знач.		106060	Сума	810575				

Продовження додатку Л

Таблиця Л.4 – Розрахунок показників ефективності інвестиційних проектів підприємства ПАТ «Агроспецтранссервіс»

ПАТ "Агроспецтранссервіс"			Власний капітал, тис.грн.		0				
	Варіант 1								
Період, роки	Дохід, тис.грн.	Витрати, тис.грн.	Грошовий потік, тис.грн.	Грошовий потік нарастаючим підсумком, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік, тис.грн.	Дисконтований грошовий потік нарастаючим підсумком, тис.грн.			
0	0	250000	-250000				Варіант 1		
1	97000	54500	42500	42500	40476	40476	Показник	Значення	Оцінка
2	98000	51000	47000	89500	42630	83107	PP, роки	5.97	0.6
3	95000	66500	28500	118000	24619	107726	ARR, %	14.90%	0.4
4	96000	59000	37000	155000	30440	138166	NPV, тис.грн.	38944	0.4
5	101000	71500	29500	184500	23114	161280	IRR, %	8.17%	0.1
6	97000	54600	42400	226900	31640	192919	PI, %	15.58%	0.4
7	106000	75800	30200	257100	21463	214382	DPP, роки	9	0.2
8	102000	62600	39400	296500	26667	241050	WACC	8.00%	
9	99000	56700	42300	338800	27267	268316			
10	94000	60400	33600	372400	20627	288944			
	Серед.знач.		37240	Сума	288944				
	Варіант 2								
0	0	350000	-350000				Варіант 2		
1	132000	65000	67000	67000	63810	63810	Показник	Значення	Оцінка
2	128000	74000	54000	121000	48980	112789	PP, роки	5.93	0.6
3	124000	68000	56000	177000	48375	161164	ARR, %	14.40%	0.4
4	129000	77000	52000	229000	42781	203945	NPV, тис.грн.	45650	0.4
5	121000	79500	41500	270500	32516	236461	IRR, %	7.80%	0.1
6	126000	73500	52500	323000	39176	275637	PI, %	13.04%	0.4
7	125000	75000	50000	373000	35534	311171	DPP, роки	9	0.2
8	119000	76000	43000	416000	29104	340275	WACC	8.00%	
9	118000	74000	44000	460000	28363	368638			
10	115000	71000	44000	504000	27012	395650			
	Серед.знач.		50400	Сума	395650				
	Варіант 3								
0	0	600000	-600000				Варіант 3		
1	164000	77000	87000	87000	82857	82857	Показник	Значення	Оцінка
2	158000	71000	87000	174000	78912	161769	PP, роки	6.83	0.5
3	163000	70500	92500	266500	79905	241674	ARR, %	14.73%	0.4
4	168000	66000	102000	368500	83916	325589	NPV, тис.грн.	82580	0.4
5	159000	74000	85000	453500	66600	392189	IRR, %	7.75%	0.1
6	155000	78000	77000	530500	57459	449648	PI, %	13.76%	0.4
7	161000	80500	80500	611000	57210	506857	DPP, роки	9	0.2
8	162000	72400	89600	700600	60645	567502	WACC	8.00%	
9	171000	82000	89000	789600	57370	624872			
10	173000	79000	94000	883600	57708	682580			
	Серед.знач.		88360	Сума	682580				

Додаток М

Таблиця М.1 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу макросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Західукртранс»

ПАТ ТЕК "Західукртранс"					
Варіант 1, 2, 3					
№	Фактори макросередовища	Важливість для автотранспортного сектору (1,2,3,4,5)	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
Політико-правові фактори					
1	Зовнішня політика держави, курс	4	3	+	12
2	Динаміка політичних реформ, стабільність	4	3	+	12
3	Законодавство, нові закони	4	4	+	16
4	Співпраця з іншими державами, митне законодавство	4	4	+	16
Економічні фактори					
5	Динаміка економічних реформ	5	4	+	20
6	Коливання курсу національної валюти	3	4	-	13
7	Рівень інфляції	3	3	-	16
8	Стан в паливно-енергетичній сфері	4	4	+	16
Соціальні фактори					
9	Чисельність населення	2	1	-	23
10	Динаміка соціальних реформ	4	4	+	16
11	Розвиток регіонів та інфраструктури	5	4	+	20
12	Динаміка екологічних реформ	4	3	+	12
Технологічні фактори					
13	Інновації та сучасність обладнання	4	5	+	20
14	Сучасні технології в сфері логістики	5	4	+	20
Загальна оцінка впливу					232
Інтегральний коефіцієнт впливу макросередовища (α)					0.663

Продовження додатку М

Таблиця М.2 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу макросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «КВК РАПІД»

ПАТ "КВК РАПІД"					
Варіант 1, 2, 3					
№	Фактори макросередовища	Важливість для автотранспортного сектору (1,2,3,4,5)	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
Політико-правові фактори					
1	Зовнішня політика держави, курс	4	3	+	12
2	Динаміка політичних реформ, стабільність	4	4	+	16
3	Законодавство, нові закони	5	3	+	15
4	Співпраця з іншими державами, митне законодавство	5	5	+	25
Економічні фактори					
5	Динаміка економічних реформ	4	3	+	12
6	Коливання курсу національної валюти	4	3	-	13
7	Рівень інфляції	3	3	-	16
8	Стан в паливно-енергетичній сфері	5	5	+	25
Соціальні фактори					
9	Чисельність населення	3	1	-	22
10	Динаміка соціальних реформ	4	4	+	16
11	Розвиток регіонів та інфраструктури	4	5	+	20
12	Динаміка екологічних реформ	4	4	+	16
Технологічні фактори					
13	Інновації та сучасність обладнання	5	5	+	25
14	Сучасні технології в сфері логістики	5	5	+	25
Загальна оцінка впливу					258
Інтегральний коефіцієнт впливу макросередовища (α)					0.737

Продовження додатку М

Таблиця М.3 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу макросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Спецавтобаза»

ПАТ "Спецавтобаза"					
Варіант 1, 2, 3					
№	Фактори макросередовища	Важливість для автотранспортного сектору (1,2,3,4,5)	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
Політико-правові фактори					
1	Зовнішня політика держави, курс	5	3	+	15
2	Динаміка політичних реформ, стабільність	5	3	+	15
3	Законодавство, нові закони	4	3	+	12
4	Співпраця з іншими державами, митне законодавство	4	3	+	12
Економічні фактори					
5	Динаміка економічних реформ	5	4	+	20
6	Коливання курсу національної валюти	3	4	-	13
7	Рівень інфляції	4	3	-	13
8	Стан в паливно-енергетичній сфері	5	5	+	25
Соціальні фактори					
9	Чисельність населення	3	1	-	22
10	Динаміка соціальних реформ	4	5	+	20
11	Розвиток регіонів та інфраструктури	5	4	+	20
12	Динаміка екологічних реформ	4	3	+	12
Технологічні фактори					
13	Інновації та сучасність обладнання	4	4	+	16
14	Сучасні технології в сфері логістики	4	4	+	16
Загальна оцінка впливу					231
Інтегральний коефіцієнт впливу макросередовища (α)					0.66

Продовження додатку М

Таблиця М.4 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу макросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Агроспецтранссервіс»

ПАТ "Агроспецтранссервіс"					
Варіант 1, 2, 3					
№	Фактори макросередовища	Важливість для автотранспортного сектору (1,2,3,4,5)	Ступінь впливу на підприємство (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
Політико-правові фактори					
1	Зовнішня політика держави, курс	4	3	+	12
2	Динаміка політичних реформ, стабільність	5	3	+	15
3	Законодавство, нові закони	4	4	+	16
4	Співпраця з іншими державами, митне законодавство	4	4	+	16
Економічні фактори					
5	Динаміка економічних реформ	4	4	+	16
6	Коливання курсу національної валюти	3	5	-	10
7	Рівень інфляції	3	3	-	16
8	Стан в паливно-енергетичній сфері	4	5	+	20
Соціальні фактори					
9	Чисельність населення	2	0	-	25
10	Динаміка соціальних реформ	4	3	+	12
11	Розвиток регіонів та інфраструктури	5	5	+	25
12	Динаміка екологічних реформ	3	2	+	6
Технологічні фактори					
13	Інновації та сучасність обладнання	4	4	+	16
14	Сучасні технології в сфері логістики	4	4	+	16
Загальна оцінка впливу					221
Інтегральний коефіцієнт впливу макросередовища (α)					0.631

Додаток Н

Таблиця Н.1 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу мікросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Західукртранс»

ПАТ ТЕК "Західукртранс"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори мікросередовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
1	Відносини з власниками підприємства	4	+	4
2	Постачальники та партнери	5	+	5
3	Клієнти	5	+	5
4	Правові та фінансові відносини з іншими суб'єктами господарювання	5	+	5
5	Корпоративна культура	5	+	5
6	Внутрішня політика автопідприємства	5	+	5
7	Бізнес-процеси автопідприємства	5	+	5
8	Правові відносини з державою	2	-	3
9	Контролюючи органи	2	-	3
10	Кадрова політика підприємства	5	+	5
Загальна оцінка впливу				45
Інтегральний коефіцієнт впливу мікросередовища (<i>b</i>)				0.9

Таблиця Н.2 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу мікросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «КВК РАПІД»

ПАТ "КВК РАПІД"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори мікросередовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
1	Відносини з власниками підприємства	5	+	5
2	Постачальники та партнери	5	+	5
3	Клієнти	5	+	5
4	Правові та фінансові відносини з іншими суб'єктами господарювання	4	+	4
5	Корпоративна культура	4	+	4
6	Внутрішня політика автопідприємства	5	+	5
7	Бізнес-процеси автопідприємства	5	+	5
8	Правові відносини з державою	1	-	4
9	Контролюючи органи	1	-	4
10	Кадрова політика підприємства	5	+	5
Загальна оцінка впливу				46
Інтегральний коефіцієнт впливу мікросередовища (<i>b</i>)				0.92

Продовження додатку Н

Таблиця Н.3 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу мікросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Спецавтобаза»

ПАТ "Спецавтобаза"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори мікросередовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
1	Відносини з власниками підприємства	4	+	4
2	Постачальники та партнери	4	+	4
3	Клієнти	5	+	5
4	Правові та фінансові відносини з іншими суб'єктами господарювання	4	+	4
5	Корпоративна культура	3	+	3
6	Внутрішня політика автопідприємства	4	+	4
7	Бізнес-процеси автопідприємства	2	+	2
8	Правові відносини з державою	1	-	4
9	Контролюючі органи	1	-	4
10	Кадрова політика підприємства	5	+	5
Загальна оцінка впливу				39
Інтегральний коефіцієнт впливу мікросередовища (b)				0.78

Таблиця Н.4 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу макросередовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Агроспецтранссервіс»

ПАТ "Агроспецтранссервіс"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори мікросередовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+,-)	Оцінка впливу
1	Відносини з власниками підприємства	5	+	5
2	Постачальники та партнери	5	+	5
3	Клієнти	4	+	4
4	Правові та фінансові відносини з іншими суб'єктами господарювання	5	+	5
5	Корпоративна культура	4	+	4
6	Внутрішня політика автопідприємства	4	+	4
7	Бізнес-процеси автопідприємства	5	+	5
8	Правові відносини з державою	1	-	4
9	Контролюючі органи	2	-	3
10	Кадрова політика підприємства	3	+	3
Загальна оцінка впливу				42
Інтегральний коефіцієнт впливу мікросередовища (b)				0.84

Додаток О

Таблиця О.1 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу конкурентного середовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Західукртранс»

ПАТ ТЕК "Західукртранс"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори конкурентного середовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+, -)	Оцінка впливу
1	Існуючі конкуренти	3	-	2
2	Нові конкуренти	2	-	3
3	Нові конкурентоздатні товари/послуги	2	-	3
4	Конкурентна здатність постачальників (продавців)	4	+	4
5	Можливість клієнтів (покупців)	5	+	5
6	Конкурентоспроможність підприємства	5	+	5
7	Державна політика в сфері регулювання конкуренції	3	+	3
Загальна оцінка впливу				25
Інтегральний коефіцієнт впливу конкурентного середовища (с)				0.71

Таблиця О.2 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу конкурентного середовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «КВК РАПІД»

ПАТ "КВК РАПІД"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори конкурентного середовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+, -)	Оцінка впливу
1	Існуючі конкуренти	3	-	2
2	Нові конкуренти	3	-	2
3	Нові конкурентоздатні товари/послуги	2	-	3
4	Конкурентна здатність постачальників (продавців)	4	+	4
5	Можливість клієнтів (покупців)	5	+	5
6	Конкурентоспроможність підприємства	5	+	5
7	Державна політика в сфері регулювання конкуренції	2	+	2
Загальна оцінка впливу				23
Інтегральний коефіцієнт впливу конкурентного середовища (с)				0.66

Продовження Додатку О

Таблиця О.3 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу конкурентного середовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Спецавтобаза»

ПАТ "Спецавтобаза"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори конкурентного середовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+, -)	Оцінка впливу
1	Існуючі конкуренти	3	-	2
2	Нові конкуренти	2	-	3
3	Нові конкурентоздатні товари/послуги	2	-	3
4	Конкурентна здатність постачальників (продавців)	5	+	5
5	Можливість клієнтів (покупців)	5	+	5
6	Конкурентоспроможність підприємства	5	+	5
7	Державна політика в сфері регулювання конкуренції	4	+	4
Загальна оцінка впливу				27
Інтегральний коефіцієнт впливу конкурентного середовища (с)				0.77

Таблиця О.4 – Розрахунок інтегрального коефіцієнту впливу конкурентного середовища на основі бальних оцінок підприємства ПАТ «Агроспецтранссервіс»

ПАТ "Агроспецтранссервіс"				
Варіант 1, 2, 3				
№	Фактори конкурентного середовища	Ступінь впливу (0,1,2,3,4,5)	Напрямок впливу (+, -)	Оцінка впливу
1	Існуючі конкуренти	2	-	3
2	Нові конкуренти	2	-	3
3	Нові конкурентоздатні товари/послуги	1	-	4
4	Конкурентна здатність постачальників (продавців)	4	+	4
5	Можливість клієнтів (покупців)	5	+	5
6	Конкурентоспроможність підприємства	4	+	4
7	Державна політика в сфері регулювання конкуренції	5	+	5
Загальна оцінка впливу				28
Інтегральний коефіцієнт впливу конкурентного середовища (с)				0.80

Додаток П

Таблиця П.1 – Розрахунок ступеню ризику (коефіцієнту варіації) грошового потоку та чистої поточної вартості підприємства ПАТ «Західукртранс»

ПАТ ТЕК "Західукртранс"											
Варіант 1											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
37600	0.15	5640	-9165	83997225	12599584	25859	0.3	7758	-5269	27759137	8327741
42300	0.15	6345	-4465	19936225	2990434	29091	0.1	2909	-2036	4146788	414679
47000	0.4	18800	235	55225	22090	32323	0.38	12283	1196	1430323	543523
51700	0.2	10340	4935	24354225	4870845	35556	0.11	3911	4428	19609742	2157072
56400	0.1	5640	9635	92833225	9283323	38788	0.11	4267	7661	58685044	6455355
	1	46765		Σ	29766275		1	31127		Σ	17898369.1
				σ	5456					σ	4231
				η	0.12		Rs	0.13		η	0.14
Варіант 2											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
65900	0.2	13180	-2307	5319942	1063988	62808	0.15	9421	-14917	222514494	33377174
59310	0.2	11862	-8897	79147712	15829542	70659	0.2	14132	-7066	49927075	9985415
65900	0.3	19770	-2307	5319942	1595983	78510	0.35	27479	785	616384	215734
75785	0.2	15157	7579	57433662	11486732	86361	0.2	17272	8636	74582420	14916484
82375	0.1	8238	14169	200746392	20074639	94212	0.1	9421	16487	271825185	27182519
	1	68207		Σ	50050885		1	77725		Σ	85677325.9
				σ	7075					σ	9256
				η	0.10		Rs	0.11		η	0.12
Варіант 3											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
90525	0.1	9053	-16774	281358689	28135869	120860	0.1	12086	-19906	396261586	39626159
95850	0.15	14378	-11449	131073877	19661081	127969	0.2	25594	-12797	163761166	32752233
106500	0.45	47925	-799	638002	287101	142188	0.5	71094	1422	2021743	1010871
117150	0.15	17573	9851	97047127	14557069	156407	0.1	15641	15641	244630877	24463088
122475	0.15	18371	15176	230318564	34547785	163516	0.1	16352	22750	517566153	51756615
	1	107299		Σ	97188905		1	140766		Σ	149608966
				σ	9858					σ	12231
				η	0.09		Rs	0.09		η	0.09

Продовження Додатку П

Таблиця П.2 – Розрахунок ступеню ризику (коефіцієнту варіації) грошового потоку та чистої поточної вартості підприємства ПАТ «КВК РАПІД»

ПАТ "КВК РАПІД"											
Варіант 1											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
36640	0.15	5496	-9733	94721556	14208233	41392	0.2	8278	-10400	108155837	21631167
38930	0.15	5840	-7443	55390806	8308621	46566	0.16	7451	-5226	27308673	4369388
45800	0.3	13740	-573	327756	98327	51740	0.23	11900	-52	2677	616
52670	0.3	15801	6298	39658506	11897552	56914	0.25	14229	5122	26237850	6559462
54960	0.1	5496	8588	73745156	7374516	62088	0.16	9934	10296	106014190	16962270
	1	46373		Σ	41887248.8		1	51792		Σ	49522904
				σ	6472					σ	7037
				η	0.14		<i>Rs</i>	0.14		η	0.14
Варіант 2											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
45500	0.15	6825	-19013	361475156	54221273	82162	0.21	17254	-20027	401083633	84227563
52000	0.15	7800	-12513	156562656	23484398	92433	0.16	14789	-9757	95194735	15231158
65000	0.4	26000	488	237656	95063	102703	0.24	24649	514	263697	63287
78000	0.15	11700	13488	181912656	27286898	112973	0.25	28243	10784	116290521	29072630
81250	0.15	12188	16738	280143906	42021586	123244	0.14	17254	21054	443275205	62058529
	1	64513		Σ	147109219		1	102189		Σ	190653167
				σ	12129					σ	13808
				η	0.19		<i>Rs</i>	0.16		η	0.14
Варіант 3											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
85816	0.1	8582	-22795	519606326	51960633	140630	0.22	30938	-33048	1092166402	240276608
96543	0.2	19309	-12068	145633607	29126721	158208	0.18	28477	-15469	239297663	43073579
107270	0.4	42908	-1341	1797946	719178	175787	0.23	40431	2109	4449750	1023442
123361	0.15	18504	14750	217551438	32632716	193366	0.24	46408	19688	387622661	93029439
128724	0.15	19309	20113	404537797	60680670	210944	0.13	27423	37267	1388816398	180546132
	1	108611		Σ	175119918		1	173677		Σ	557949201
				σ	13233					σ	23621
				η	0.12		<i>Rs</i>	0.13		η	0.14

Продовження Додатку П

Таблиця П.3 – Розрахунок ступеню ризику (коефіцієнту варіації) грошового потоку та чистої поточної вартості підприємства ПАТ «Спецавтобаза»

ПАТ "Спецавтобаза"											
Варіант 1											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
34848	0.2	6970	-3678	13530627	2706125	30908	0.23	7109	-7147	51084793	11749502
36784	0.2	7357	-1742	3035958	607192	34771	0.16	5563	-3284	10784153	1725464
38720	0.4	15488	194	37481	14992	38634	0.27	10431	580	335839	90676
42592	0.1	4259	4066	16529103	1652910	42498	0.21	8925	4443	19739850	4145369
44528	0.1	4453	6002	36019203	3601920	46361	0.13	6027	8306	68996188	8969504
	1	38526		Σ	8583139.8		1	38055		Σ	26680516.2
				σ	2930					σ	5165
				η	0.08		Rs	0.11		η	0.14
Варіант 2											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
52080	0.15	7812	-12695	161150330	24172550	116076	0.21	24376	-28294	800523185	168109869
58590	0.2	11718	-6185	38248040	7649608	130585	0.16	20894	-13784	189999257	30399881
65100	0.35	22785	326	105950	37083	145095	0.24	34823	725	526314	126315
71610	0.15	10742	6836	46724060	7008609	159604	0.25	39901	15235	232104355	58026089
78120	0.15	11718	13346	178102370	26715356	174114	0.14	24376	29744	884733382	123862673
	1	64775		Σ	65583205		1	144369		Σ	380524828
				σ	8098					σ	19507
				η	0.13		Rs	0.13		η	0.14
Варіант 3											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
90151	0.05	4508	-18030	325088112	16254406	160460	0.24	38510	-36705	1347271796	323345231
95454	0.1	9545	-12727	161981620	16198162	180517	0.15	27078	-16648	277146388	41571958
106060	0.5	53030	-2121	4499489	2249745	200575	0.27	54155	3410	11626550	3139169
116666	0.3	35000	8485	71991831	21597549	220632	0.22	48539	23467	550712282	121156702
121969	0.05	6098	13788	190103429	9505171	240690	0.12	28883	43525	1894403583	227328430
	1	108181		Σ	65805033		1	197165		Σ	716541490
				σ	8112					σ	26768
				η	0.07		Rs	0.11		η	0.14

Продовження Додатку П

Таблиця П.4 – Розрахунок ступеню ризику (коефіцієнту варіації) грошового потоку та чистої поточної вартості підприємства ПАТ «Агроспецтранссервіс»

ПАТ "Агроспецтранссервіс"											
Варіант 1											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
31654	0.15	4748	-4934	24347316	3652097	31155	0.22	6854	-7321	53603906	11792859
33516	0.2	6703	-3072	9439027	1887805	35050	0.19	6659	-3427	11744812	2231514
37240	0.45	16758	652	424713	191121	38944	0.23	8957	467	218395	50231
40964	0.1	4096	4376	19146750	1914675	42838	0.21	8996	4362	19024655	3995178
42826	0.1	4283	6238	38908901	3890890	46733	0.15	7010	8256	68163591	10224539
	1	36588		Σ	11536589		1	38477		Σ	28294320.9
				σ	3397					σ	5319
				η	0.09		<i>Rs</i>	0.12		η	0.14
Варіант 2											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
45360	0.05	2268	-5166	26687556	1334378	36520	0.19	6939	-9039	81699274	15522862
47880	0.2	9576	-2646	7001316	1400263	41085	0.18	7395	-4474	20014280	3602570
50400	0.5	25200	-126	15876	7938	45650	0.26	11869	91	8336	2167
52920	0.15	7938	2394	5731236	859685	50215	0.2	10043	4656	21681442	4336288
55440	0.1	5544	4914	24147396	2414740	54780	0.17	9313	9221	85033598	14455712
	1	50526		Σ	6017004		1	45559		Σ	37919599.8
				σ	2453					σ	6158
				η	0.05		<i>Rs</i>	0.09		η	0.14
Варіант 3											
CF	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$	NPV	P	P*CF	$\Delta x = x - av(x)$	Δx^2	$\Delta x^2 * P$
79524	0.1	7952	-8173	66802833	6680283	66064	0.21	13873	-15773	248782642	52244355
83942	0.15	12591	-3755	14102278	2115342	74322	0.18	13378	-7515	56472384	10165029
88360	0.6	53016	663	439171	263503	82580	0.25	20645	743	552381	138095
92778	0.1	9278	5081	25813512	2581351	90838	0.21	19076	9001	81022630	17014752
97196	0.05	4860	9499	90225302	4511265	99096	0.15	14864	17259	297883133	44682470
	1	87697		Σ	16151744		1	81837		Σ	124244702
				σ	4019					σ	11147
				η	0.05		<i>Rs</i>	0.09		η	0.14

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА
ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у виданнях іноземних держав:

1. Гайдай Г.Г. Особливості оцінювання конкурентоспроможності автотранспортних підприємств у ході формування інвестиційної стратегії. *Systemy i środki transportu samochodowego. Wybrane zagadnienia. Efektywność i bezpieczeństwo. Monografia Nr. 15. Seria: Transport. Rzeszow. 2018. P.15-22.*

2. Гайдай Г.Г. Оцінювання ефективності інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі. *ZESZYTY NAUKOWE WYŻSZEJ SZKOŁY TECHNICZNEJ W KATOWICACH NR 12 Zeszyty Naukowe nr 12 Rok wydania: 2020 - P. 235-244.*

Статті у наукових фахових виданнях України:

3. Гайдай Г.Г. Сутність та значення інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. *Інвестиції: практика та досвід. Науково-практичний журнал. №23. К., 2010. С.25-27*

4. Гайдай Г.Г. Методичні підходи до формування та оцінки інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі. *Вісник національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний збірник №21. К., 2010. С.271-274.*

5. Гайдай Г.Г. Оцінка інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств Миколаївської області. *Вісник Національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний збірник №24. К., 2011. С.211-215.*

6. Гайдай Г.Г. Мінімізація ризику при реалізації інвестиційної стратегії як фактор економічної привабливості автотранспортних підприємств. *Культура народів причерномор'я. Научный журнал. Проблемы материальной культуры. Экономические науки. №234. Симферополь. 2012. .С. 25-27.*

7. Гайдай Г.Г. Модель розробки інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал.* №9. К., 2012. С.273-276.

8. Гайдай Г.Г. Мінімізація ризику при реалізації інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. *Стратегія розвитку України (Економіка, соціологія, право): Науковий журнал.* №3. К: НАУ. 2012. С. 47-50.

9. Гайдай Г.Г. Вітчизняний та зарубіжний досвід країн в розробці інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Економічні науки. Серія «Облік і фінанси». Частина 1. Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету* №9 (33). Луцьк. 2012. С.182-190.

10. Козак Л.С., Пересада Т.М., Гайдай Г.Г. Інвестування автомобільного транспорту України за участю міжнародних фінансових установ. *Вісник Національного транспортного університету. Частина 1. Науково-технічний збірник* №26. К., 2012. С. 383-388. (Особистий внесок автора: визначено кардинальні заходи по залученню іноземних інвесторів).

11. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Інвестиційна політика як засіб реалізації інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал.* №10. К., 2012. С. 495-500. (Особистий внесок автора: обґрунтовані характерні риси інвестиційної політики автотранспортних підприємств та особливості реалізації інвестиційної стратегії).

12. Гайдай Г.Г. Механізм формування інвестиційної стратегії АТП в умовах ринкової економіки. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал.* №13. К., 2014. С 261-271.

13. Гайдай Г.Г. Особливості застосування статистичного імітаційного моделювання при оцінці ефективності інвестиційних проектів автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал.* №14. К., 2014. С18-27.

14. Гайдай Г.Г. Вплив іноземних інвестицій на економічний розвиток України. *Вісник національного транспортного університету. Науково-технічний збірник Серія: «Економічні науки»* №3(36). К., 2016. С.27-32.

15. Гайдай Г.Г. Інвестиційний потенціал як основа формування комплексу стратегічних інвестиційних рішень. *Економіка та управління на транспорті. Науковий журнал*. № 6. К., 2018. С. 106-112.

16. Гайдай Г.Г. Інвестиційний портфель як важлива складова інвестиційної стратегії. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки»*. Науково-технічний збірник №2. К., 2019. С.48-55.

17. Гайдай Г.Г. Особливості оцінювання інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Економіка та суспільство*. № 31, 2021(електронне видання)

Опубліковані праці апробаційного характеру:

18. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Основні етапи розробки інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства. *LXVII наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2011. С. 264. (Особистий внесок автора: визначено особливості основних етапів розробки інвестиційної стратегії автотранспортного підприємства).

19. Гайдай Г.Г. Фінансове забезпечення інвестиційної стратегії. Стратегічні вектори розвитку регіональної економіки в умовах протидії викликам глобалізації: матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції викладачів та студентів (м. Сімферополь, 1-2 березня 2011року). Сімферополь: ПП «Підприємство Фенікс», 2011. С.97-99.

20. Гайдай Г.Г. Типи і види інвестиційних стратегій АТП. *LXVIII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ. 2012. С.309.

21. Гайдай Г.Г. Аналіз співвідношення ринкових і державних чинників і підходів до розробки інвестиційної стратегії транспортних підприємств. *Сучасні кризові явища в економіці і проблеми облікового, контрольного і аналітичного*

забезпечення управління підприємством: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції: (м. Луцьк, 25 травня 2012 року). Луцьк: Луцький національний технічний університет, 2012. С.40-43.

22. Гайдай Г.Г. Визначення засад інвестиційної діяльності в Україні. LXIX наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2013. С. 343.

23. Гайдай Г.Г., Стрельченко Н.М. Особливості інвестиційної стратегії транспортного підприємства. Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні: матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Частина 1 (м. Київ, 18 – 19 січня 2013 року): Київ, Київський економічний науковий центр. 2013. С.111-113. (Особистий внесок автора: визначено особливості інвестиційної стратегії транспортного підприємства).

24. Гайдай Г.Г. Управління ризиками при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики: матеріали 15-ї міжнародної науково-практичної конференції: (м. Київ, 15 жовтня 2013 року). Київ, Міністерство інфраструктури України, 2013. С.80-81.

25. Козак Л.С., Гайдай Г.Г. Методи оцінки інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств. *LXX наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2014. С. 325. (Особистий внесок автора: обґрунтовано важливість оцінки інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств при формуванні інвестиційної стратегії).

26. Гайдай Г.Г. Способи зниження комерційного ризику для інвестора в конкурентному середовищі. LXXI наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2015. С. 369-370.

27. Гайдай Г.Г. Процес просторової оптимізації портфеля реальних інвестицій. LXXII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету. Київ, НТУ, 2016. С. 333.

28. Гайдай Г.Г. Основні аспекти оцінки розробленої інвестиційної стратегії. LXXIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету: тези доповіді. Київ, НТУ, 2017. С. 358.

29. Гайдай Г.Г. Проблематика залучення інвестицій в автотранспортні підприємства для підвищення їх конкурентоспроможності. *LXXIV наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2018. С. 378-379.

30. Гайдай Г.Г. Удосконалення управління інвестиційною діяльністю автотранспортних підприємств. *LXXV наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету*. Київ, НТУ, 2019. С. 397.

31. Гайдай Г.Г. Ризики при формуванні інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств. *Актуальні проблеми сучасних наук: матеріали 15-ї міжнародної науково-практичної конференції*. Випуск 5. Економічні науки (м. Перемишль 7-15 червня 2019 р). Перемишль: Наука і дослідження, 2019. С. 72-75.

32. Шкробот В. Б., Гайдай Г. Г. Інвестиційна привабливість транспортних підприємств: методика оцінки, фактори та чинники впливу. *Підприємництво в умовах кризи COVID-19 – урок на майбутнє*. Матеріали Міжнародної наукової конференції. Секція 4. Пандемія COVID-19: криза чи нові можливості розвитку (Електронне наукове видання), 19 березня 2021р. Київ: НТУ, 2021. С. 91-93. (Особистий внесок автора: визначено методику оцінки інвестиційної привабливості транспортних підприємств)

URL:https://drive.google.com/file/d/1Rqmlvq3BL4DL2XWKAiwIOS_K_Pw0NevT/v
[iew](#)

33. Гайдай Г.Г. Процес формування фінансового забезпечення інвестиційної стратегії. *LXXVII наукова конференція професорсько-викладацького складу аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету*. Київ, НТУ, 2021. С. 472.

Таблиця Р.1 – Відомості про апробацію результатів дисертації

№	Назва конференції, конгресу, симпозиуму, семінару, школи	Місце проведення	Дата проведення	Форма участі
1	2	3	4	5
1	LXVII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та працівників відокремлених структурних підрозділів університету	м. Київ: Національний транспортний університет	13 травня 2011р	очна
2	Всеукраїнська науково-практична конференції викладачів та студентів «Стратегічні вектори розвитку регіональної економіки в умовах протидії викликам глобалізації»	Сімферополь: ПП «Підприємство Фенікс»	1-2 березня 2011року	заочна
3	LXVIII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету	м. Київ: Національний транспортний університет	18 травня 2012р	очна
4	V Міжнародна науково-практична конференції «Сучасні кризові явища в економіці і проблеми облікового, контрольного і аналітичного забезпечення управління підприємством»	м. Луцьк: Луцький національний технічний університет	25 травня 2012 року	заочна
5	LXIX Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету.	м. Київ: Національний транспортний університет	17 травня 2013р	очна
6	Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні»	м. Київ: Київський економічний науковий центр.	18 – 19 січня 2013 р	заочна
7	15 міжнародна науково-практична конференція «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики»	м. Київ, Міністерство інфраструктури України	15 жовтня 2013 р	заочна

Продовження таблиці Р.1

1	2	3	4	5
8	LXX Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету.	м. Київ: Національний транспортний університет	16 травня 2014 р	очна
9	LXXI Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету	м. Київ: Національний транспортний університет»	15 травня 2015 р	очна
10	LXXII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету,	м. Київ: Національний транспортний університет	16 травня 2016 р	очна
11	LXXIII Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету	м. Київ: Національний транспортний університет	14 травня 2017 р	очна
12	LXXIV Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету	м. Київ: Національний транспортний університет	15 травня 2018	очна
13	LXXV Наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету, присвячена 75-річчю з дня заснування університету.	м. Київ: Національний транспортний університет	16 травня 2019	очна
14	15 Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми сучасних наук»	м. Перемишль	7 - 15 червня 2019	заочна
15	Міжнародна наукова конференція «Підприємництво в умовах кризи COVID-19 – урок на майбутнє»	м. Київ: Національний транспортний університет	19 березня 2021 р.	очна
16	LXXVII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету.	м. Київ: Національний транспортний університет	13 травня 2021 р	очна

ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ
РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

1. Акт впровадження ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД».
2. Акт впровадження ТОВ «ГОНТА ТРАНС-СЕРВІС».
3. Акт впровадження результатів дисертаційної роботи в навчальний процес Національного транспортного університету.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Генеральний директор

ПАТ «КВК «РАПД»

Гриненко Володимир

Іванович

6.09.2021р



АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційного дослідження

Основні положення та результати дисертаційної роботи Гайдай Ганни Григорівни на тему «Формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі» є обґрунтованими і представляють практичний інтерес для діяльності ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД», а саме:

- запропоновані науково-методичні положення формування інвестиційної стратегії в конкурентному середовищі в умовах обмежених ресурсів спрямовані на підвищення ефективності діяльності ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» на ринку транспортних послуг;
- обґрунтована система цілей інвестиційної стратегії складає практичну цінність та забезпечує сприятливі умови інвестиційного клімату через визначення конкурентних переваг та ефективне використання інвестиційних ресурсів на підприємстві ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД»;
- запропонований науково-методичний підхід до оцінювання інвестиційної стратегії ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПД» із застосуванням інтегрального показника оцінки якості та ефективності був врахований при розробці стратегічних перспектив.

Генеральний директор
ПАТ «КВК «РАПД»



В.І. Гриненко



ЗАТВЕРДЖУЮ
директор товариства з
обмеженою відповідальністю
«ГОНТА ТРАНС-СЕРВІС»
Сачавський Анатолій Михайлович
28.08.2021р.

Акт про впровадження
результатів дисертаційного дослідження

Гайдай Ганни Григорівни

на тему «Формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств
в конкурентному середовищі»

Коцептуальна модель формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі, яка запропонована в дисертаційному дослідженні Гайдай Г.Г., була впроваджена на ТОВ «Гонта транс-сервіс» з метою забезпечення реалізації стратегічних планів підприємства на ринку транспортних послуг.

Впровадження даної моделі дає можливість підприємству реалізувати нові перспективні інвестиційні можливості, що виникають у процесі динамічних макроекономічних змін та підвищити конкурентоспроможність підприємства на ринку транспортних послуг.



Директор ТОВ «ГОНТА ТРАНС-СЕРВІС»

Сачавський А.М.

016114



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, т.ф. +38 (044) 280 82 03, т. +38 (044) 280 87 65
 e-mail: general@ntu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070915

01.10.2021 № 2222/05

на № _____

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ

результатів науково-дослідної роботи

в навчальний процес Національного транспортного університету

Основні положення та результати дисертаційної роботи Гайдай Ганни Григорівни на тему «Формування інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств в конкурентному середовищі» використовуються при формуванні навчально-методичної бази та в навчальному процесі Національного транспортного університету на кафедрі «Економіка» факультету «Економіка та право».

Матеріали дисертаційної роботи Гайдай Г.Г. впроваджені в навчальних програмах при викладанні дисциплін «Інвестування», «Капітал підприємства», «Економіка підприємства», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків», а також реалізовані в конспекті лекцій та методичних вказівках до виконання курсової роботи з цих дисциплін. Наукові публікації, які висвітлюють основні результати дослідження Гайдай Г.Г., використовуються як додаткова література з вказаних дисциплін.

Проректор
з навчальної роботи



Олександр ГРИЩУК