

товаровиробниками / А. О. Харенко : матеріали Всеукр. наук. конф. молодих учених, (Умань, 14-15 берез. 2013 р.). – Умань: Вид-во УНУС, 2013. – Ч.2 – С. 155– 156

**References**

1. Moldavan L. V., Paskhaver B. Y. & Shubravs'koyi O. V. (Ed.) (2014).. *Ahroprodovol'chyy rozvytok Ukrayiny v konteksti zabezpechennya prodovol'choyi bezpeky krayiny [Agri-food development of Ukraine in the context of food security]*. Kyiv: DU «Instytut ekonomiky ta prohnozuvannya Ukrayiny», 456 p.

2. *Vidkryttya rynkiv v YeS. [The opening of markets in the EU]*. Retrieved from [http://www.cci.zp.ua/images/pdf/open-market\\_EU\\_ODF\\_2014.pdf](http://www.cci.zp.ua/images/pdf/open-market_EU_ODF_2014.pdf)

3. *Dani Yevrostat [Eurostat data]*. Retrieved from <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

4. *Instruktsiya shchodo zapovnennya form derzhavnykh statystychnykh sposterezhen' N 21-zah "Realizatsiya sil's'kohospodars'koyi produktsiyi. [Instructions for completing the forms of state statistical observations N 21st overall "Sales of agricultural products]*. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0880-08>

5. *Seredn'orichnyy kurs valyut [The average exchange rate]*. Retrieved from <http://www.bank.gov.ua/control/uk/curmetal/detail/currency?period=daily>

6. *Sil's'ke hospodarstvo L'vivs'koyi oblasti : statystychnyy zbirnyk 2015 rik [Agricultural Lviv region: Statistical Yearbook 2015]*. L'viv, 2016, 180 p.

7. Kharenko A. O. (2013). *Kanaly realizatsiyi sil's'kohospodars'koyi produktsiyi ahrarnymy tovarovyrobnykamy [Channels of agricultural products by agricultural producers]*. Vseukr. nauk. konf. molodykh uchenykh, (Uman', 14-15 berез. 2013 r.). Uman': Vyd-vo UNUS, Ch.2, pp. 155– 156

УДК 330.341.1

**О. І. Завійський**

аспірант

Львівський університет бізнесу та права, м. Львів

**ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНА АКТИВНІСТЬ ПОСЛУГ  
АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ: СТАН ТА ПЕРЕШКОДИ**

*Розглянуто передумови функціонування автотранспортних підприємств. Обґрунтовано необхідність дослідження перешкод інвестиційно-інноваційної активності. Здійснено аналіз структури перешкод інвестиційної діяльності підприємств. Розкрито причини виникнення перешкод інвестиційно-інноваційної активності. Узагальнено результати оцінювання стану інвестиційно-інноваційної активності в контексті її впливу на конкурентоспроможність послуг автотранспортних підприємств. Запропоновано напрями посилення конкурентоспроможності послуг автотранспортних підприємств.*

**Ключові слова:** інвестиційно-інноваційна активність, перешкоди інноваційній діяльності, конкурентоспроможність автотранспортних послуг, ефективність інвестиційних ресурсів, пасажирські перевезення.

**Zaviyskyi O . INVESTMENT AND INNOVATION ACTIVITY OF SERVICES OF THE MOTOR  
TRANSPORTATION ENTERPRISES: STATUS AND OBSTACLES**

*Considered prerequisites for the functioning of trucking companies. The necessity of the study of obstacles of investment and innovation activity. The analysis of the structure of the obstacles of the investment activity of enterprises. Disclosed the causes of interference, investment in innovation activity. Summarizes the results of assessment of investment and innovation activity in the context of its impact on the competitiveness of the services of trucking companies. The directions of strengthening of competitiveness of services of trucking companies.*

**Keywords:** investment-innovation activity, barriers of innovation, competitiveness of transportation services, the efficiency of investment resources, passenger transport.

Досліджуючи передумови функціонування автотранспортних підприємств (далі, АТП), на рівні макроекономічних показників, було виявлено ряд чинників які дестабілюють стан конкурентоспроможності їх послуг. Найбільш вагомими дестабілюючими чинниками названо

зменшення суми активів та оборотного капіталу, і як наслідок, послаблення фінансового стану та інвестиційної привабливості автотранспортного бізнесу; низька фондівіддача та ефективність використання основних (транспортних) засобів; від'ємна рентабельність, наявність значного сектору збиткових

підприємств та загальний обмеження фінансово-ресурсних можливостей для забезпечення високого рівня конкурентоспроможності послуг, тобто від'ємний фінансовий результат; невисока ділова активність та недостатня ліквідність підприємств; низька дохідовіддача активів, власного капіталу, витрат на оплату праці і як наслідок, скорочення чисельності зайнятих в АТП та зниження інтелектуально-кадрового потенціалу; зменшення кількості поїздок та пасажирообороту автомобільним транспортом та інші чинники. Отже, наявність дестабілізуючих чинників на пряму впливає на рівень конкурентоспроможності автотранспортних послуг.

Науковці досить глибоко займалися дослідженням попередньо перелічених дестабілізуючих чинників розвитку конкурентоспроможності автотранспортних послуг. Наприклад, Чухрій М. [1] та Костецький В. [2] проводили дослідження механізмів підтримки фінансової конкурентоспроможності та шляхи вирішення фінансових проблем. Тоді як управлінням інноваційною діяльністю підприємств, в т.ч. АТП, займалися Шинкаренко В. [3] та Богма О. [4]. Тоді як учений Бутнік-Сіверський О. [5] та Лихолат С. [6] у своїх працях доводив, що інтелектуальна власність лежить в основі інноваційних процесів. Водночас, Олешко А. у своїх працях вивчав інноваційно-інвестиційні чинники підвищення економічної ефективності виробництва [7]. Прилипко С. розкрив теоретичні засади правового регулювання інвестування інноваційного розвитку в Україні [8]. Але, попри великий масив досліджень, в т.ч. Романюк С. [9], Ананко І. [10], Мельникова О. [11] дана тема потребує подальших досліджень.

Мета статті. Здійснивши аналіз попередньо опублікованих досліджень та публікацій ми виявили сукупність перешкод, пов'язаних із прогалинами в інноваційній політиці підприємства. Тобто, керівники АТП не усвідомлюють рівень важливості інноваційної діяльності як найефективнішого інструменту посилення їх конкурентоспроможності в умовах кризових умов, а також присутність утриманських настроїв серед керівників та кадрів АТП щодо необхідності реалізації інвестиційно-інноваційних проектів. Це потребує розроблення дієвої системи нівелювання деструктивної дії неформальних інститутів, що обмежують ефективність використання наявного інноваційного та інтелектуально-кадрового потенціалу АТП.

Отже, до основних перешкод інвестиційної діяльності підприємств, які надають автотранспортні послуги з перевезення пасажирів, відносяться недостатність або відсутність власних фінансово-інвестиційних коштів підприємств (15,8 %), високий рівень трансакційних витрат та складність проходження дозвільних процедур (14,1 %), складність доступу до зовнішніх джерел інвестицій

(12,2 %), високий рівень «тіньової» господарської діяльності приватних підприємців (11,4 %), збитковість пільгових перевезень (10,8 %), відсутність інноваційних розробок та перспектив для інноваційного розвитку (9,9 %), малий досвід і недостатній професійний рівень керівників підприємств щодо реалізації інвестиційно-інноваційної діяльності (9,3 %), низький рівень рентабельності пасажирських перевезень унаслідок обмеженої їх вартості, застарілої матеріально-технічної бази та частих змін цін паливо (8,7 %), ментальні стереотипи керівників підприємств щодо реалізації інвестиційно-інноваційної діяльності (7,8 %), (див. рис. 1). Це потребує удосконалення механізмів та інструментів залучення інвестиційних ресурсів в інноваційні процеси підприємств автотранспортної галузі.

Наголосимо на тому, що важливою передумовою посилення конкурентоспроможності послуг АТП є формування сучасної моделі фінансово-кредитного їх забезпечення шляхом використання не лише власних фінансово-інвестиційних коштів, а більшою мірою залучення зовнішніх джерел фінансування на основі впровадження різних форм фінансового лізингу, небанківського кредитування, страхування транспортних ризиків, поширення факторингових та венчурних операцій як дієвих механізмів забезпечення процесів впровадження інновацій, залучення інвестицій в інноваційну сферу автотранспортних перевезень.



**Рис. 1. Структура перешкод інвестиційній діяльності підприємств, що надають автотранспортні послуги з перевезення пасажирів, у 2014 р.**

*складено автором за результатами опитування керівників та фахівців аналізованих підприємств)*

Водночас, як видно з рис. 1, обмежені зовнішні та внутрішні фінансові ресурси є основною перешкодою інвестиційної діяльності підприємств, що надають автотранспортні послуги з перевезення пасажирів. На нашу думку, така ситуація зумовлено дією наслідків

політико-економічної кризи, побоюваннями інвесторів щодо порушення стабільності у фінансовій сфері, зумовлених посиленням ризиків, які пов'язані із подальшими девальваційними очікуваннями та скороченням основних показників у реальному секторі економіки, подорожчанням кредитних ресурсів, а також відсутністю дієвих інституційних та фіскальних стимулів залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів в інноваційні процеси.

Очевидно, що в умовах макроекономічної нестабільності розвиток інвестиційно-інноваційного забезпечення конкурентоспроможності послуг АТП неможливий без підтримки державних органів влади та органів місцевого самоврядування. При цьому ключовим напрямом має стати не стільки популярна до цього часу пряма фінансова підтримка АТП скільки формування відкритого конкурентного середовища та створення додаткових гарантій для інвесторів при реалізації інноваційних проектів шляхом розвитку механізму державно-приватного партнерства.

Встановлено, що не менш вагомою перешкодою інвестиційній діяльності АТП є високий рівень бюрократизму, складність, тривалість та, як наслідок значна вартість проходження дозвільних і погоджувальних процедур, необхідність частого лобювання з метою пришвидшення їх проходження. Разом з тим, недосконалість погоджувально-дозвільної системи унеможливує реалізацію інвестиційно-інноваційних проектів АТП через обмеженість їх фінансово-інвестиційного, інтелектуально-кадрового забезпечення, коротшим порівняно з великими підприємствами життєвим циклом інвестиційних проектів. Більше того, досить часто дозвільні процедури використовуються як інструмент недобросовісної конкуренції, створення штучних бар'єрів доступу на ринок автотранспортних перевезень і лобювання таким чином інтересів кланово-олігархічних груп. Це призводить до зростання трансакційних витрат і як наслідок втрати конкурентних можливостей АТП на ринку пасажирських перевезень.

Зауважимо, що значні масштаби тінізації фінансових потоків на ринку автотранспортних перевезень спотворюють рівність умов конкуренції та формують непереборні перешкоди інвестиційній діяльності АТП внаслідок погіршення бізнес-клімату та їх інвестиційної привабливості, а також посилення негативного інституційно-психологічного впливу на поведінку суб'єктів інвестиційно-інноваційної діяльності.

Наголосимо на тому, що крім здійснюваної інвестиційно-інноваційної політики всередині підприємств з перевезення пасажирів, значний вплив на конкурентоспроможність їх послуг мають чинники зовнішнього середовища. Йде мова про державне та місцеве регулювання, конкуренцію з боку інших видів транспорту, інфляційні тенденції, зростання рівня соціального забезпечення та соціальних гарантій населення, його платоспроможності, вартості палива та кон'юнктурних коливань на ринку енергоносіїв.

Незважаючи на те, що в Україні сформовано інституційно-правовий базис системи регулювання

громадського пасажирського автотранспорту, зокрема діють закони України «Про автомобільний транспорт» [12] та «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [13], постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» (із змінами і доповненнями), наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» та ін. Проте, питання ціноутворення, ліцензування діяльності автоперевізників залишаються в значній мірі не врегульованими.

Очевидно, що державне регулювання автотранспортних послуг з перевезення пасажирів має адміністративно-правовий характер, стосується прямих заборон, обмежень або примусів чіткого їх регламентування, і не створює умови для лібералізації ринку автотранспортних перевезень, розвитку добросовісної конкуренції, залучення інвестиційних ресурсів в галузь, усунення перешкод тінізації автотранспортних перевезень, посилення, таким чином, конкурентоспроможності послуг АТП з перевезення пасажирів.

Відповідно, є підстави стверджувати, що як на початку 1990-х років, так і в подальшому не сформовано повноцінної та раціональної системи державного управління і стимулювання розвитку пасажирських перевезень, про що свідчить критичний фінансовий стан галузі, високий рівень зносу матеріально-технічної бази, незначна частка впроваджених інноваційних технологій, неефективна система соціальних пільг, небажання керівників підприємств здійснювати активну соціально відповідальну діяльність.

На нашу думку, крім адміністративно-правових методів стимулювання діяльності, держава повинна використовувати економічні методи формування конкурентного ринку автотранспортних послуг. Йдеться про податкові, митні, торговельні та інші пільги, пільгове кредитування, субсидування цін та ін.

Критично важливим аспектом для повноцінного функціонування підприємств, які надають послуги автомобільного транспорту є питання тарифоутворення. Позитивним є той факт, що у 2015 р. урядом лібералізовано тарифоутворення міжміських внутрішньо обласних пасажирських перевезень і приведено норму щодо регулювання міських тарифів у відповідність до Закону України «Про місцеве самоврядування», що сприяє створенню конкурентних умов діяльності у цьому сегменті транспортних послуг, залученню підприємствами інвестицій для оновлення та поповнення парку транспортних засобів, підвищенню якості й безпечності перевезень. Водночас, у сфері внутрішньо міських пасажирських перевезень зберігається державне тарифне регулювання, яке здійснюється органами місцевого самоврядування згідно із Законом «Про місцеве самоврядування» [14].

Відтак, на місцевому рівні органи влади можуть

здійснювати регулювання тарифів на перевезення пасажирів шляхом встановлення граничного тарифу без урахування податку на додану вартість, витрат, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів на автовокзалах та автостанціях, і страхового платежу з обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті.

Кім того, відповідно до Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України, перегляд рівня тарифів повинен здійснюватися у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежить від господарської діяльності перевізника, в тому числі, в разі зміни вартості палива більш ніж на 10 %.

При цьому, сучасні макроекономічні умови функціонування АТП з перевезення пасажирів характеризуються різким зростанням цін на паливно-мастильні матеріали та інші компоненти матеріально-технічного забезпечення, збільшенням розміру мінімальної заробітної плати та, відповідно, відрахувань із неї, зростанням вартості капітальних ремонтів та інших витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, що, у свою чергу, призводить до втрати автомобільними перевізниками необхідного рівня їх рентабельності та платоспроможності, погіршує ситуацію і наявність значного часового лагу при приведенні тарифів до економічно обґрунтованого рівня.

Слід зазначити, що у м. Львові склалася критична ситуація на ринку автотранспортних послуг. За результатами фінансово-господарської діяльності більшість аналізованих автопідприємств області отримали збитки за 2014 рік. Водночас діюча структура тарифу не відповідає темпам зростання фактичних витрат, зокрема, вартість пально-мастильних матеріалів у собівартості послуг становить в середньому близько 40 % і зростає у порівнянні з відповідним періодом 2013 р. на 70 %. Крім того, збільшилися видатки автопідприємств на технічне обслуговування рухомого складу автопарків на 50 %. Ці тенденції об'єктивно негативно позначилися на інвестиційно-інноваційній активності аналізованих підприємств та обмеженні їх можливостей щодо підвищення рівня якості і конкурентоспроможності послуг.

За таких умов автоперевізники неодноразово влаштовували протестні акції з вимогою забезпечення власної беззбиткової діяльності шляхом приведення тарифів на перевезення пасажирів до рівня економічно обґрунтованих витрат, створення рівних умов для всіх суб'єктів підприємницької діяльності, вдосконалення відносин між учасниками автотранспортного ринку на основі поєднання адміністративних і економічних чинників, що, з одного боку, забезпечувало б створення відповідного рівня умов перевезень та контролю за їх дотриманням, а з другого – відповідало б основному принципу ринкової економіки – отриманню всіма учасниками перевізного процесу позитивного економічного ефекту.

Водночас, на сьогодні залишається так і не визначеною чітка норма, яка б зобов'язувала органи місцевого самоврядування при встановленні тарифів на перевезення пасажирів здійснювати з певною періодичністю обстеження пасажиропотоку на маршруті або вимагати від ініціатора зміни тарифу надання результатів такого обстеження. Зауважимо, що при здійсненні власних розрахунків при зміні тарифу на перевезення АТП часто занижують фактичний обсяг перевезення пасажирів, що пов'язано з відсутністю контролю за видачою водіями квитків.

Додамо, що діючим інституційно-правовим базисом так і не врегульовані питання щодо можливості використання сучасних ефективних електронних автоматизованих методів оплати вартості проїзду та обліку пасажироперевезень в міському пасажирському автотранспорті (електронного квитка), які б сприяли передусім посиленню конкурентоспроможності послуг АТП, підвищенню прибутковості транспортних підприємств та оновленню їх рухомого складу, а також підвищенню безпеки дорожнього руху, ефективному плануванню маршрутів та графіків пасажирських перевезень, зменшенню експлуатаційних витрат перевізників на організацію та контроль оплати проїзду, прозорості розрахунків перевізників, в т.ч. щодо відшкодування витрат на перевезення пасажирів пільгових категорій.

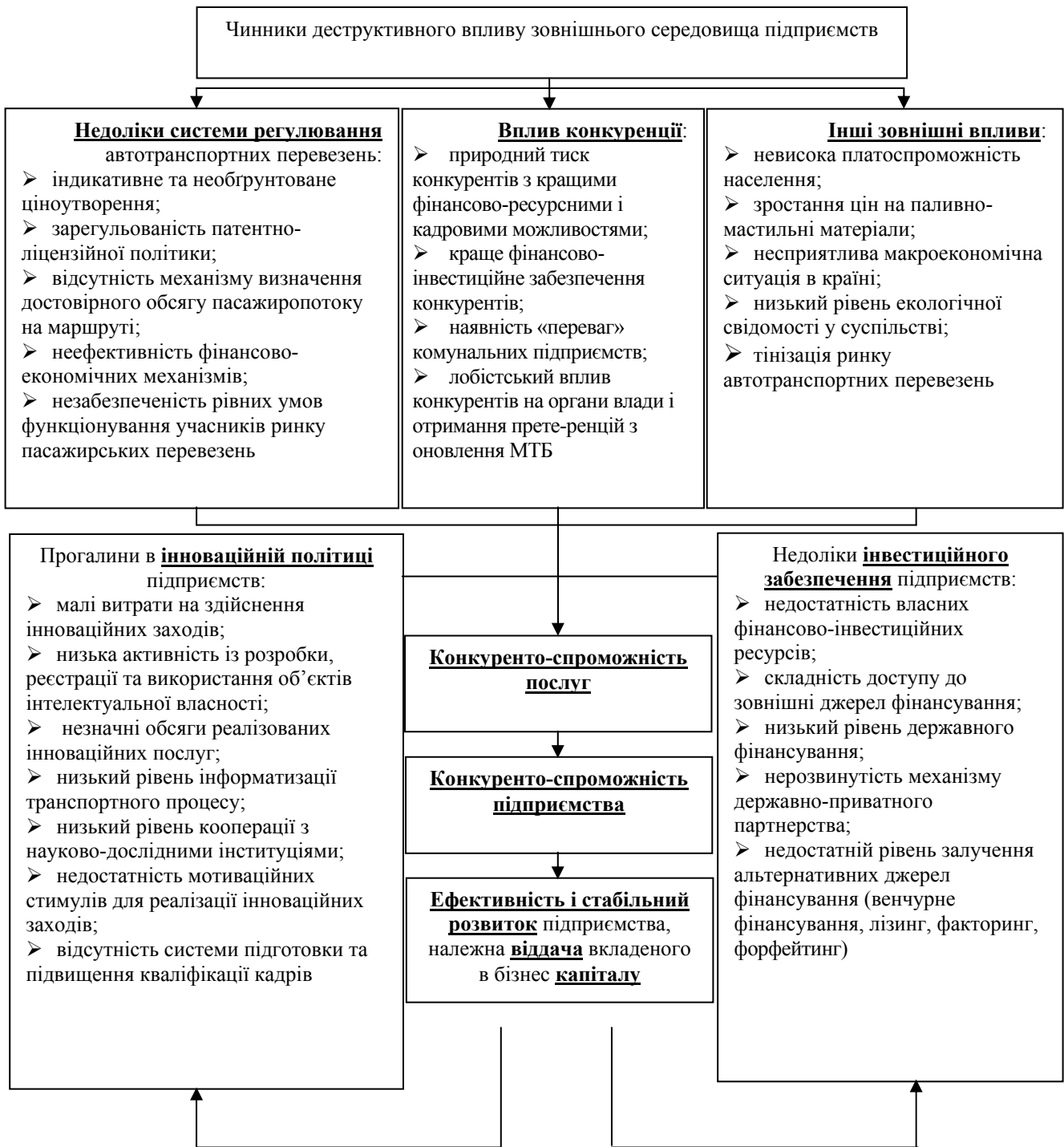
Позитивно, що у 2016 р. у м. Львові підписано угоду між Львівською міською радою та Європейським банком реконструкції та розвитку щодо кредитного фінансування проекту автоматизованого збору оплати за проїзд у громадському транспорті міста. Відтак, м. Львів стане одним із перших українських міст із автоматизованою системою оплати проїзду у громадському транспорті.

Враховуючи важливість соціальної складової пасажирських перевезень, державне регулювання тарифів узгоджується з обов'язковою компенсацією витрат доходів підприємств від перевезень пільгових категорій громадян. Загалом, рівень відшкодування автопідприємствам витрат за перевезення пільгових категорій громадян становить приблизно 60-70 %, що призводить до збільшення збитковості їх діяльності та зниження рівня конкурентоспроможності послуг АТП через погіршення не лише якості, а й рівня безпечного перевезення пасажирів.

Це вимагає ініціюючих заходів з боку автоперевізників щодо реформування діючої системи пільг на проїзд у громадському транспорті загального користування шляхом запровадження адресної грошової допомоги окремим категоріям громадян, тобто монетизації пільг на проїзд у транспорті.

Крім державного регулювання, на конкурентоспроможність послуг АТП впливає й дія низки інших екзогенних чинників (див. рис. 2).

Зокрема, це цінова кон'юнктура на вітчизняному ринку паливно-енергетичних ресурсів (традиційно, як тільки змінюється курс гривні – зростають ціни на паливо), макроекономічна ситуація в країні (темпи інфляції, інвестиційний клімат), рівень платоспроможності населення та ін.



**Рис. 2. Узагальнення результатів оцінювання стану інвестиційно-інноваційної активності в контексті її впливу на конкурентоспроможність послуг автотранспортних підприємств з перевезення пасажирів (авторська розробка)**

З огляду на існування системних дисбалансів підприємств у галузі пасажирського автотранспорту, якість транспортного обслуговування населення погіршується, зростають витрати, пов'язані з недотриманням умов безпеки руху та екологічної безпеки, знижується економічна ефективність функціонування автоперевізників.

З огляду на зазначене, вважаємо, що за таких умов

до головних напрямів посилення конкурентоспроможності послуг АТП потрібно віднести: формування і ефективне використання інтелектуально-кадрового забезпечення підприємств; активну діяльність зі створення і впровадження нововведень; стимулювання інвестиційно-інноваційної активності перевізників; комерціалізацію результатів у сфері інтелектуальної

власності; ініціювання створення або участь в інвестиційних кластерах (інших формах фінансово-інвестиційної кооперації); активну громадську діяльність з модернізації ринку пасажирських автоперевезень і надання послуг споживачам та забезпечення відповідності послуг підприємства сучасним тенденціям їх розвитку.

Таким чином, інвестиційно-інноваційна активність АТП потребує подальших досліджень, і перш за все, з огляду на теоретико-методичні засади управління автотранспортними підприємствами України.

### Список використаних джерел

1. Чухрій М. В. Механізм підтримки фінансової конкурентоспроможності підприємства : автореф. дис. к.е.н. за спец. 08.00.04 / М. В. Чухрій ; Хмельницький національний університет. – Хмельницький, 2011. 20 с.
2. Костецький В. В. Актуальні проблеми формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту / В. В. Костецький // Світ фінансів. – 2007. – № 3. – С. 120–130.
3. Шинкаренко В. Г. Система управління інноваційною діяльністю в АТП / В. Г. Шинкаренко, О. В. Клепікова // Економіка транспортного комплексу, 2010. – Вип. 16. – С. 73-82.
4. Богма О. С. Сутність інноваційного потенціалу підприємства / О. С. Богма // Вісник Запорізького національного університету. – 2011. – № 1 (9). – С. 13-15.
5. Бутнік-Сіверський О. Трансформація інтелектуальної власності в інноваційний продукт / О. Бутнік-Сіверський // Інтелектуальний капітал. – 2003. – № 5. – С. 3-12.
6. Лихолат С. М. Інтелектуальний капітал як потенціал розвитку країни / С. М. Лихолат, О. О. Хайнус // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Вип. 215. Том 2. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2006. – С. 475-480.
7. Олешко А. А. Інноваційно-інвестиційні чинники підвищення економічної ефективності виробництва / А. А. Олешко [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://druk.kpi.ua/files/publications/39916-3-06.pdf>
8. Прилипко С. М. Теоретичні засади правового регулювання інвестування інноваційного розвитку в Україні : монографія / С. М. Прилипко, Р. П. Бойчук, С. В. Глібоко та ін.; за ред. Р. П. Бойчука. – Х. : Право, 2014. – 480 с.
9. Романюк С. О. Інноваційні процеси розвитку автотранспортних підприємств / С. О. Романюк // Вісник ЖДТУ. – 2008. – № 3 (46). – С. 124-128.
10. Ананко І. М. Визначення значимості атрибутів автотранспортних послуг / І. М. Ананко // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2011. – № 33. – С. 70-74.
11. Мельникова О. П. Модель оцінювання функціонування системи управління якістю на пасажирських автотранспортних підприємствах / О. П. Мельникова, Т. Є. Василенко // Наукові праці ДонНТУ. Серія : економічна. Випуск 32, 2007. – С. 132-138.
12. Про автомобільний транспорт : Закон

України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III / Верхов. Рада України // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 22. – С. 105.

13. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 1 червня 2000 року № 1775-III : [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної ради України. – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1775-14>

14. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 травня 1997 р. (за станом на 27 квітня 2007 р.) // Відомості Верховної Ради України. - 1997.- № 24. - Ст. 170.

### References

1. Chukhrjij M. V. (2011). Mekhanizm pidtrymky finansovoi konkurentospromozhnosti pidpriemstva [The Mechanism of Supporting the Financial Competitiveness of the Enterprise] : avtoref. dys. k.e.n. za spets. 08.00.04 / M. V. Chukhrjij ; Khmel'nyts'kyj natsional'nyj universytet. – Khmel'nyts'kyj, 20 p.
2. Kostets'kyj V V. (2007). Aktual'ni problemy formuvannia finansovykh resursiv pidpriemstv mis'koho elektrotransportu [Topical problems of the formation of financial resources of enterprises of urban electric transport]. *Svit finansiv – World Finance*, Vol. 3, pp. 120–130.
3. Shynkarenko V. H., Klepikova O. V. (2010). Systema upravlinnia innovatsijnoiu diial'nistiu v ATP [The system of management of innovative activity in the ATP]. *Ekonomika transportnoho kompleksu – Economy of the transport complex*. Vol. 16, pp. 73-82.
4. Bohma O. S. (2011). Sutnist' innovatsijnoho potentsialu pidpriemstva [Essence of innovative potential of the enterprise]. *Visnyk Zaporizh'koho natsional'noho universytetu [Bulletin of the Zaporizhzhya National University]*. Vol. 1 (9), pp. 13-15.
5. Butnik-Sivers'kyj O. (2003). Transformatsiia intelektual'noi vlasnosti v innovatsijnyj produkt [The Transformation of Intellectual Property into an Innovative Product]. *Intelektual'nyj kapital – Intelligent Capital*. Vol. 5, pp. 3-12.
6. Lykholat S. M., Khajnus O. O. (2006). Intelektual'nyj kapital ak potentsial rozvytku krainy [Intellectual capital as a potential of the country's development]. *Ekonomika: problemy teorii ta praktyky [Economics: problems of theory and practice]*. Dnipropetrovsk: DNU, Vol. 215. T. 2, pp. 475-480.
7. Oleshko A. A. Innovatsijno-investytsijni chynnyky pidvyschennia ekonomichnoi efektyvnosti vyrobnytstva [Innovation-investment factors for increasing the economic efficiency of production]. Retrieved from: <http://druk.kpi.ua/files/publications/39916-3-06.pdf>
8. Prylypko S. M., Hlibko S. V. ta in. & Bojchuk R. P. (Ed.). Teoretychni zasady pravovoho rehuliuвання investuvannia innovatsijnoho rozvytku v Ukraini [Theoretical Foundations of Legal Regulation of Investing in Innovation Development in Ukraine]. Kh. : Pravo, 480 p.
9. Romaniuk S. O. (2008). Innovatsijni protsesy rozvytku avtotransportnykh pidpriemstv [Innovative processes of development of motor transport enterprises]. *Visnyk ZhDTU [Bulletin of ZhDTU]*. Vol. 3 (46), pp. 124-

128.

10. Ananko I. M. (2011). Vyznachennia znachymosti atributiv avtotransportnykh posluh [Determination of the significance of the attributes of motor transport services]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti [Bulletin of the Economy of Transport and Industry]*. Vol. 33, pp. 70-74.

11. Mel'nykova O. P., Vasylenko T. Ye. (2007). Model' otsiniuvannia funktsionuvannia systemy upravlinnia iakistiu na pasazhyrs'kykh avtotransportnykh pidpriemstvakh [Model of evaluation of the functioning of the quality management system at passenger motor transport enterprises]. *Naukovi pratsi DonNTU. Seriya : ekonomichna [Scientific works of DonNTU. Series: economical]*. Vol. 32, pp. 132-138.

12. Supreme Council of Ukraine (2001). Pro avtomobil'nyj transport [On Road Transport]. Law of

Ukraine of April 5. 2001 № 2344-III. *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. [in Ukrainian].

13. Supreme Council of Ukraine (2000). Pro litsenzuvannia pevnykh vydiv hospodars'koi diial'nosti [About licensing of certain types of economic activity]. Law of Ukraine dated June 1, 2000 No. 1775-III. *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. [in Ukrainian].

14. Supreme Council of Ukraine (1997). Pro mistseve samovriaduvannia v Ukraini [On Local Self-Government in Ukraine]. Law of Ukraine dated May 21, 1997 (as of April 27, 2007). *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny – The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. [in Ukrainian].

УДК 658:330.322

**М. І. Бирка**

кандидат економічних наук,  
молодший науковий співробітник  
відділу розвитку виробничої сфери регіону та інвестицій,  
ДУ «Інститут регіональних досліджень  
імені М. І. Долішнього НАН України», м. Львів

## **МОДЕЛЬ ВИБОРУ ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТОРА У ПРОЦЕСІ ЗАЛУЧЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ НА ПІДПРИЄМСТВО**

*В статті обґрунтовано концептуальну модель вибору іноземного інвестора на підставі рівнів дотримання маркетингового та соціального напрямів розвитку системи залучення прямих іноземних інвестицій на підприємство.*

**Ключові слова:** прями іноземні інвестиції, підприємство, іноземний інвестор, інвестиційний проект, залучення інвестицій.

### **Byrka M. MODEL FOR CHOOSING THE TYPE OF FOREIGN INVESTORS IN THE PROCESS OF ATTRACTING FOREIGN DIRECT INVESTMENT TO THE ENTERPRISE**

*In the article the model for choosing the type of foreign investors based on the results of the marketing and social activity within a system of attracting foreign direct investment to the enterprises has been rationalized.*

**Keywords:** foreign direct investment, enterprise, foreign investor, investment project, attracting investment.

Залучення прямих іноземних інвестицій (ПІІ) на підприємство реалізується у вигляді управлінських рішень, а також фінансових, матеріальних та інформаційних потоків. Взаємозв'язки сторін формують бізнес-середовище, від якості взаємодій яких безпосередньо залежить результат цього процесу, в основі якого є комунікація. Відповідно, підприємству, яке має за мету реалізувати інвестиційний проект за участі залучених ПІІ, слід проводити проактивну системну діяльність, яка дозволила б залучити найбільш відповідного іноземного інвестора та досягти визначених цілей.

Дослідженню питань, пов'язаних із залученням ПІІ присвячено багато праць відомих українських вчених, зокрема С. Захаріна, В. Кравціва, І. Лук'янова, М. Мельник, Н. Обушної, О. Рогача, В. Федоренка та інших [1-5]. Однак, основна їх увага приділяється макроекономічним аспектам. Проблематика налагодження взаємовідносин з іноземними партнерами інвестиційного проекту, що передбачає ПІІ, а особливо управління процесом залучення ПІІ на підприємство зі сторони самого підприємства, залишається маловивченою.