

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра Фінансового менеджменту та фондового ринку

Допущено до захисту
Завідувачка кафедри
д.е.н., проф. Баранова В.Г.

“ ____ ” _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня бакалавра
зі спеціальності 072 Фінанси, банківська справа та страхування
за бакалаврською програмою професійного спрямування
Фінанси, фінансовий менеджмент та страхування
на тему: «Розробка та обґрунтування доцільності та ефективності
інвестиційного проекту з надання послуг мобільного автосервісу»

Виконавець:

Студент 41гр. факультету ФБС

Голубєв Артем Ігоревич _____

/підпис/

Науковий керівник:

к.е.н.,ст. викладач

Добриніна Людмила В'ячеславівна _____

/підпис/

ОДЕСА – 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗРОБКИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ.....	6
1.1. Інвестиційний проєкт: сутність та класифікація.....	6
1.2. Етапи розробки інвестиційного проєкту	15
1.3. Методи оцінки ефективності інвестиційного проєкту.....	22
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ ОСНОВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ З НАДАННЯ ПОСЛУГ МОБІЛЬНОГО АВТОСЕРВІСУ	30
2.1. Інвестиційний стан транспортної галузі	30
2.2. Розробка власного інвестиційного проєкту зі створення мобільного автосервісу.....	39
2.3. Оцінка ефективності інвестиційного проєкту з надання послуг мобільного автосервісу	48
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ.....	53
3.1.Перспективні напрями розвитку транспортного підприємства	53
3.2. Сучасні тренди інвестиційних проєктів.....	58
ВИСНОВКИ	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	65

ВСТУП

Актуальність теми дослідження У сучасному світі, де економічні процеси та взаємодії між різними суб'єктами стають дедалі складнішими, питання ефективного вкладання капіталу з метою його примноження, або інвестування, набуває особливої гостроти.

Інвестиційна діяльність ґрунтується на закономірностях розширеного відтворення, де частина додаткового суспільного продукту використовується для збільшення та покращення всіх елементів системи продуктивних сил суспільства[3].

Джерелами інвестування слугують фонд накопичення, який утворюється з частини національного доходу, що спрямовується на розвиток факторів виробництва, та фонд відшкодування, який використовується для оновлення зношених засобів виробництва (амортизаційні відрахування). Ці інвестиційні складові формують структуру коштів, яка безпосередньо впливає на ефективність інвестиційних процесів та темпи розширеного відтворення.

Реалізація інвестування здійснюється через розробку та подальше виконання інвестиційних проектів.

Актуальність даної теми полягає в тому, що інвестиційна діяльність є однією з ключових умов сталого зростання економіки, ефективного функціонування, конкурентоспроможності та розвитку підприємств. Вона ґрунтується на розробці інвестиційної програми, окремих інвестиційних проектів та подальшому управлінні їх реалізацією.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є розробка, обґрунтування доцільності та ефективності інвестиційного проекту з надання послуг мобільного автосервісу.

Для досягнення поставленої мети в роботі вирішені наступні завдання:

- визначити сутність інвестиційного проекту та його класифікацію;
- дослідити етапи розробки інвестиційного проекту;
- описати ознайомитись з методами оцінки ефективності інвестиційного

- проекту;
- проаналізувати інвестиційний стан транспортної галузі;
- розробити власний інвестиційний проект зі створення мобільного автосервісу;
- оцінити ефективність інвестиційного проекту з надання послуг мобільного автосервісу;
- розглянути перспективні напрямки розвитку транспортного підприємства;;
- виявити сучасні тренди інвестиційних проектів

Предмет дослідження – це система економічних відносин, пов’язаних з розробкою та реалізацією інвестиційного проекту.

Об’єктом дослідження є процес розробки та обґрунтування ефективності інвестиційного проекту.

Методи дослідження. Теоретичну і методологічну основи склали фундаментальні положення економічної теорії, фінансового та інвестиційного менеджменту.

Інформаційну базу дослідження наукового узагальнення (при визначенні сутності та класифікації інвестиційних проектів), індукції і дедукції, класифікації, порівняння, наукової абстракції, системного і комплексного аналізу (при безпосередньому аналізі інвестиційного проекту), економіко-математичного моделювання (при розрахунку показників ефективності інвестицій), економічного та фінансового компонентного аналізу.

Інформаційною основою роботи є Інтернет - ресурси, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених з питань аналізу інвестиційної діяльності, що стосується нормативно-законодавчої бази — це закони України, постанови Кабінету Міністрів України, Податковий кодекс України, та інші нормативні акти.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота бакалавра складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (48 найменувань). Загальний обсяг роботи становить 69 сторінок. Основний

зміст викладено на 62 сторінках. Робота містить 12 таблиць, 11 рисунків.

Публікації. За результатами виконання кваліфікаційної роботи бакалавра опубліковано 1 тезу: «Перспективи розвитку транспортного підприємства» VIII Студентська науково-практична конференція «Стабілізація фінансово-економічної системи України» факультету фінансів та банківської справи ОНЕУ. 15 квітня 2024р.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗРОБКИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ

1.1. Інвестиційний проєкт: сутність та класифікація

За роки ринкових перетворень транспорт став самостійною системоутворюючим чинником економічного піднесення України, що потребує значних обсягів інвестицій. Проблема підвищення інвестиційної активності та реконструкції економіки, у тому числі транспортної інфраструктури, не може бути вирішена тільки за рахунок державного інвестування, тому виникає необхідність пошуку інвестиційних ресурсів.

Інвестиції забезпечують сприятливе середовище розвитку бізнесу та галузі загалом. Не є винятком і транспортна галузь.

Термін “інвестиція” (від латинського “invest”) означає “вкладати”. За своєю сутністю та властивостями інвестиції можна розглядати як об’єкт управління, форму залучення капіталу в економічний процес, можливість використання нагромадженого капіталу в інших формах, джерело генерування ефекту підприємницької діяльності, об’єкт ринкових відносин, об’єкт власності та розпорядження, об’єкт надання переваги в часі, носій фактора ризику та ліквідності[10]. Існує низка визначень інвестицій, зокрема:

- у макроекономіці – це частина сукупних витрат, що складаються з витрат на нові засоби виробництва, інвестицій в житло, приросту товарних запасів. Тобто – це частина ВВП, яка не спожита в поточному періоді, і забезпечує приріст капіталу в економіці;
- у мікроекономіці – це процес створення нового капіталу (засоби виробництва, людський капітал);
- господарські операції, що передбачають придбання основних засобів, нематеріальних активів, корпоративних прав та/або цінних паперів в обмін на кошти або майно (Податковий кодекс);
- вкладення капіталу в усіх його формах в різноманітні об’єкти (інструменти) господарської діяльності з метою отримання прибутку, а також

досягнення іншого економічного або позаекономічного ефекту, здійснення 8 якого базується на ринкових принципах і пов'язане з факторами часу, ризику та ліквідності (економіка підприємства);

- вкладення капіталу з метою подальшого його збільшення. При цьому приріст капіталу має бути таким, щоб компенсувати інвестору відмову від споживання в поточному періоді, забезпечити винагороду за ризик, відшкодувати збитки від інфляції;

- усі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, внаслідок чого створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект (ЗУ "Про інвестиційну діяльність") [15].

Проект – це сукупність взаємопов'язаних заходів, спрямованих на реалізацію певної сукупності цілей, що впливають з мети проектування, обмежені фінансовими, матеріальними, трудовими ресурсами та визначені в часі. Існують численні визначення дефініції "проект", що свідчить про нерівнозначність підходів до його тлумачення. Так, у 1987 році Інститутом управління проектами (США) було запропоноване таке визначення: проект є якимось завданням з певними вихідними даними і бажаними результатами (цілями), які обумовлюють спосіб його вирішення. Є і інші, зокрема, проект містить в собі задум (проблему), засоби її реалізації (вирішення проблеми) і одержані під час її реалізації результати.

Проектом визначається також сукупність певних елементів (об'єктів матеріальної і нематеріальної природи) і зв'язків між ними, що забезпечує досягнення певної мети.

У сучасному розумінні проект – це все те, що змінює наше життя: будівництво житлового будинку, спорудження промислового об'єкта, програма науково-дослідних робіт, реконструкція підприємства, створення нової організації чи навіть кінофільму, розвиток регіону та ін.

Проект містить задум (проблему або завдання), засоби реалізації (рішення) та цілі реалізації (результати рішення). Основні ознаки проекту:

зміна стану проекту; обмеженість у часі; обмеженість ресурсів; неповторність (оригінальність)[12].

Зміна стану проекту. Проект розглядається, за визначенням, як зміна вихідного стану будь-якої системи (наприклад, підприємства), що пов'язана з витратами часу та коштів.

Обмеженість у часі означає, що будь-який проект має термін початку і завершення, якого неухильно потрібно дотримуватися. Обмеженість ресурсів означає, що будь-який проект має свій обсяг матеріальних, людських і фінансових ресурсів, які використовуються згідно з установленим і лімітованим бюджетом.

Неповторність (оригінальність) означає, що заходи, які необхідно здійснити для реалізації проекту, мають такий рівень інновацій, комплексності та структурованості, який дозволяє відрізняти проекти між собою.

Реалізація будь-якого інвестиційного проекту переслідує певну мету. Для різних проектів ці цілі можуть бути різними, але в цілому їх можна об'єднати в чотири групи: збереження продукції на ринку, розширення обсягів виробництва та поліпшення якості продукції, випуск нової продукції, вирішення соціальних та економічних завдань. Певна мета може бути досягнута різними шляхами, тому більшість проектів має конфліктний характер, коли опрацьовуються різні шляхи досягнення однієї і тієї ж мети.

Інвестиційний проект як комплексну систему розглядає Г. О. Васіна, характеризуючи цю категорію як процес вкладення грошових коштів у реальне виробництво, яке наведене у вигляді системи взаємопов'язаних у часі і просторі та об'єднаних з ресурсами заходів і дій, що виконуються з метою його реалізації [1]. Здебільшого мета реалізації інвестиційного проекту полягає у досягненні прибутку, але при вкладенні фінансових ресурсів у господарську діяльність досить часто задовольняються соціальні потреби населення. Г. М. Тарасюк під інвестиційним проектом розуміє сукупність документів, що характеризують проект від його задуму до досягнення заданих показників ефективності й обсягу, що включають передінвестиційну,

інвестиційну, експлуатаційну і ліквідаційну стадії його реалізації [2]. Як бачимо, акцент робиться на основних фазах реалізації проекту, але потрібно пам'ятати, що кожна фаза, у свою чергу, складається із взаємопов'язаних дій та заходів конкретного спрямування. У працях В. П. Савчука інвестиційний проект визначений як спеціальним чином оформлена пропозиція щодо зміни діяльності підприємства, яка переслідує певну мету [3]. Проте такого роду пропозиція повинна базуватися на обґрунтованому комплексі законних дій, спрямованих на досягнення певних цілей з використанням наявних ресурсів. У цьому аспекті важливо врахувати таку особливість, як лімітованість кількості необхідних ресурсів. Варто зазначити, що більш комплексне розуміння інвестиційного проекту розкривається у дослідженнях Т. В. Майорової, яка визначає його як системно обмежений і закінчений комплекс заходів, документів і робіт, фінансовим результатом якого є прибуток (дохід), матеріальноречовим результатом – нові або реконструйовані фонди, або придбання та використання фінансових інструментів чи нематеріальних активів з подальшим отриманням доходу чи соціального ефекту [4]. Тобто під інвестиційним проектом слід розуміти сферу діяльності з утворення або зміни технічної, економічної або соціальної систем, а також розробку нової структури управління або програми науководослідних робіт. Це не лише система організаційно-правових та розрахунково-фінансових документів, необхідних для здійснення будь-яких дій, але й заходи (діяльність), які передбачають їх виконання для досягнення конкретних цілей.

За змістом інвестиційний проект є сукупністю унікальних, неповторних заходів з наступними, притаманними йому ознаками [4]:

- наявністю чітко сформульованої мети проекту, яка є бажаним результатом, досягнутим у рамках заданого строку та визначених умов реалізації;
- структуризацією проекту за цілями, адже мета проекту має свою структуру, представлену у вигляді ієрархії цілей, починаючи зі стратегічних та закінчуючи конкретизованими тактичними завданнями;

- кількісною оцінкою результатів реалізації проекту;
- наявністю часових меж, а це означає, що проект має чітко визначений строк його початку та завершення;
- унікальністю, що проявляється у відповідному рівні інновацій, комплектності та структурованості.

Різноманітність бізнес-проектів, з якими доводиться стикатися в реальному житті, надзвичайно велика. Вони можуть відрізнятися за сферою використання, складом предметної сфери, масштабами, тривалістю, кількістю учасників, мірою складності, впливом результатів тощо.

На основі аналізу найсуттєвіших групувальних ознак інвестиційних проектів пропонується узагальнена схема їх класифікації (рис. 1.1), яка залежно від мети дослідження може бути поглиблена і доповнена.

За масштабами виокремлюють дрібні, середні, великі та комплексні інвестиційні проекти. [25]. Дрібні інвестиційні проекти – проекти, вплив яких обмежується рамками невеликого підприємства, що реалізовує проект. В основному вони є планами розширення виробництва і збільшення асортименту продукції, що випускається. Їх відрізняють порівняно недовгі терміни реалізації. Середні інвестиційні проекти – проекти реконструкції, технічного переозброєння існуючого виробництва продукції. Вони реалізуються поетапно, на окремих виробництвах, в суворій відповідності із заздалегідь розробленими графіками надходження усіх видів ресурсів. Великі інвестиційні проекти – проекти великих підприємств, в основі яких лежить прогресивно «нова ідея» виробництва продукції, необхідної для задоволення попиту на внутрішньому і зовнішньому ринках. Комплексні інвестиційні проекти – цільові інвестиційні програми, що містять безліч взаємопов'язаних кінцевих проектів. Такі програми можуть бути міжнародними, державними і регіональними.



Рис. 1.1. Класифікація інвестиційних проектів

Джерело: [25]

За взаємозалежністю інвестиційні проекти поділяють на незалежні, взаємовиключні, взаємодоповнюючі та взаємозалежні. Незалежні інвестиційні проекти характеризуються тим, що відмова від одного з них не впливає на можливість або доцільність реалізації іншого. Альтернативні інвестиційні проекти передбачають, що здійснення одного з них робить неможливою або недоцільною реалізацію іншого. Взаємодоповнюючі інвестиційні проекти можуть бути прийняті або відхилені одночасно. Взаємозалежні інвестиційні

проекти характеризуються тим, що за їх спільної реалізації виникають додаткові ефекти, що не виникають за їх здійснення окремо один від одного.

За функціональною спрямованістю виділяють інвестиційні проекти реновації, розвитку та санації [8]. Інвестиційні проекти реновації спрямовані на заміну вибуваючих основних засобів і нематеріальних активів і здійснюються, як правило, за рахунок коштів амортизаційного фонду підприємства. Інвестиційні проекти розвитку характеризують розширене відтворення господарської діяльності підприємства, забезпечуючи її зростання в новому циклі господарського розвитку. Вони найбільшою мірою забезпечують максимізацію ринкової вартості підприємства. Інвестиційні проекти санації розробляються у процесі антикризового розвитку підприємства та спрямовані, як правило, на реструктуризацію його майна або окремих видів діяльності.

За термінами реалізації інвестиційні проекти підприємства диференціюють на коротко-, середньо- і довгострокові. Короткострокові інвестиційні проекти реалізуються строком до одного року. Вони пов'язані з такими формами реального інвестування, як оновлення окремих видів устаткування, інноваційне інвестування, інвестування приросту запасів матеріальних оборотних активів. Середньострокові інвестиційні проекти реалізуються строком від одного до п'яти років. Такого періоду здійснення вимагають, як правило, інвестиційні проекти, що забезпечують модернізацію парку технічних засобів підприємства, його реконструкцію, підготовку і здійснення придбання цілісних майнових комплексів. Довгострокові інвестиційні проекти реалізуються строком від п'яти років. Такий період реалізації вимагає проекти великомасштабного нового будівництва або перепрофілювання підприємства, що супроводжується його повною реконструкцією.

Залежно від класу виділяють мега-, мульти- і моно інвестиційні проекти [15]. Мегапроекти – цільові програми, які містять безліч взаємопов'язаних проектів, об'єднаних спільною метою, виділеними ресурсами й обмеженим

терміном їх виконання. Такі програми можуть бути міжнародними, національними, міжгалузевими, галузевими. Мультипроекти – проекти, що реалізуються в організаціях і на підприємствах. Вони пов’язані з певною концепцією та напрямом стратегічного розвитку організацій і підприємств на перетворення їх в прибуткові, фінансово стійкі, ефективно функціонуючі суб’єкти господарювання. Монопроекти – різні інвестиційні, інноваційні та інші проекти, які мають певну мету і обмеження у фінансах, ресурсах, часі, якості та вимагають створення єдиної практичної команди.

За ініціатором здійснення існують інвестиційні проекти, що ініційовані підприємством, споживачем або державою. Інвестиційні проекти, ініційовані підприємством – проекти, рішення про реалізацію яких приймається керівництвом господарюючого суб’єкта. Інвестиційні проекти, ініційовані споживачем – проекти, реалізація яких відбувається лише тоді, коли підприємство на тендері виграє контракт на поставку продукції. Інвестиційні проекти, ініційовані державою – проекти, здійснення яких відбувається в силу вимог закону.

За типом грошового потоку розрізняють інвестиційні проекти з ординарним і неординарним грошовим потоком. Інвестиційні проекти з ординарним грошовим потоком передбачають одномоментні вкладення (витрачання грошових коштів) і подальші грошові надходження. Інвестиційні проекти з неординарним грошовим потоком передбачають надходження і витрачання грошових коштів у будь-якій послідовності.

Залежно від величини ризику інвестиційні проекти поділяють на ризикові та надійні [7]. Ризикові інвестиційні проекти – проекти, для яких характерна висока міра невизначеності як витрат, так і результатів (наприклад, проекти, пов’язані зі створенням нових виробництв і технологій). Надійні інвестиційні проекти – проекти, що характеризуються високою ймовірністю отримання результатів, які гарантуються органами влади (наприклад, проекти, що виконуються за державним замовленням).

За основною спрямованістю існують комерційні, соціальні, політичні та

екологічні інвестиційні проекти. Комерційні інвестиційні проекти – проекти, внаслідок реалізації яких отримується дохід (прибуток). Соціальні інвестиційні проекти – проекти, орієнтовані на вирішення проблем соціального характеру. Політичні інвестиційні проекти – проекти, здійснення яких пов'язано з реалізацією державних інтересів. Екологічні інвестиційні проекти – проекти, метою здійснення яких є збереження навколишнього природного середовища.

Залежно від ступеня впливу результатів реалізації інвестиційного проекту на внутрішні або зовнішні ринки фінансових, матеріальних продуктів і послуг, праці, а також на екологічне і соціальне становище виокремлюють глобальні, загальноекономічні, великомасштабні та локальні проекти.

Глобальні інвестиційні проекти – проекти, реалізація яких істотно впливає на економічну, соціальну або екологічну ситуацію в світі. Загальноекономічні інвестиційні проекти – проекти, реалізація яких істотно впливає на економічну, соціальну або екологічну ситуацію в країні, або ж на її великі регіони. Великомасштабні інвестиційні проекти – проекти, результат реалізації яких поширюється на певну галузь національної економіки або ж на окрему територіальну одиницю. Локальні інвестиційні проекти – проекти, ефект від реалізації яких обмежується рамками конкретного підприємства.

Інвестування – це складний процес, який потребує ретельного аналізу, обґрунтування та прийняття виважених рішень. Вивчення його особливостей та принципів є ключовим фактором для успішного вкладення капіталу та досягнення поставлених фінансових цілей.

Інвестиційні проекти можуть бути різними за своїми цілями, масштабами, формами реалізації та іншими характеристиками.

Класифікація інвестиційних проектів дозволяє систематизувати їх та краще зрозуміти їхні особливості.

1.2. Етапи розробки інвестиційного проекту

Загальна процедура впорядкування інвестиційної діяльності підприємства стосовно конкретного проекту формалізується у вигляді так званого проектного циклу, що має такі етапи:

1. Формулювання проекту (іноді використовують термін "ідентифікація"). На даному етапі вищий склад керівництва підприємства аналізує поточний стан підприємства і визначає найбільш пріоритетні напрямки його подальшого розвитку. Результат даного аналізу визначається (втілюється) у вигляді бізнес-ідеї, що спрямована на вирішення найбільш важливих для підприємства завдань. Вже на цьому етапі необхідно мати більш-менш переконливу аргументацію у відношенні здійсненності ідеї. Можлива поява декількох ідей подальшого розвитку підприємства. Якщо всі вони є в однаковій мірі корисними і здійсненними, то паралельно розробляються декілька інвестиційних проектів з тим, щоб вибрати найбільш прийнятний із них на завершальній стадії розробки.
2. Розробка (підготовка) проекту. Після того як бізнес-ідея проекту пройшла першу перевірку, необхідно розвивати її до того моменту, коли можна прийняти тверде рішення - позитивне або негативне. На цьому етапі потрібне поступове уточнення і удосконалення плану проекту у всіх його напрямках - комерційному, технічному, фінансовому, економічному, інституціональному і т.д. Надзвичайно важливими на даному етапі є пошук і збір попередньої інформації для вирішення окремих завдань проекту. Слід усвідомлювати, що від ступеня достовірності попередньої інформації і правильності інтерпретації даних, що з'являються у процесі проектного аналізу, залежить успіх реалізації проекту.
3. Експертиза проекту. Перед початком реалізації проекту його кваліфікована експертиза - дуже бажаний етап життєвого циклу проекту. Якщо фінансування проекту здійснюється в основному за рахунок стратегічного інвестора (кредитного або прямого), то інвестор сам проводить експертизу, наприклад

за допомогою якоїсь авторитетної консалтингової фірми, надаючи перевагу витраті деякої суми на підготовку проектів, ніж втраті великої частини своїх грошей у процесі виконання проекту. Якщо підприємство планує реалізацію інвестиційного проекту переважно за рахунок власних коштів, то експертиза проекту також дуже бажана для перевірки слушності основних положень проекту.

4. Здійснення проекту. Стадія охоплює реальний розвиток бізнесу-ідеї до того моменту, коли проект повністю вводиться в експлуатацію. До неї відносяться відслідковування і аналіз усіх видів діяльності в міру їх виконання і контроль з боку регулюючих органів всередині країни і/або іноземного або вітчизняного інвестора. Ця стадія включає також основну частину реалізації проекту. Її завдання - перевірка достатності грошових потоків, що генеруються проектом, для покриття інвестиції і забезпечення інвесторам бажаної віддачі на вкладені гроші.

5. Оцінка результатів. Проводиться як по завершенні проекту в цілому, так і в процесі його виконання. Основна мета цього виду діяльності полягає в одержанні реального зворотного зв'язку між закладеними у проект ідеями і ступенем їх фактичного виконання. Результати подібного порівняння створюють неоціненний досвід розробникам проекту, дозволяючи використовувати його при розробці й здійсненні інших проектів[14].

Згідно з програмою промислового розвитку ООН (UNIDO) інвестиційний проект слід розглядати як цикл, що складається з трьох окремих фаз (або етапів інвестиційного проектування) — передінвестиційної, інвестиційної та експлуатаційної (рис.1.2).



Рис. 1.2. Етапи інвестиційного проектування

Джерело: складено на основі[23,36]

Передінвестиційна фаза, або стадія науково-проектної підготовки проекту (від попередніх досліджень до прийняття остаточного управлінського рішення про доцільність інвестування) складається з: визначення інвестиційних можливостей, аналізу альтернативних варіантів і попереднього вибору проекту — попереднього техніко-економічного обґрунтування, висновку за проектом і рішення про інвестування.

Інвестиційна фаза, або стадія реалізації і впровадження об'єкта реального інвестування (проекування, укладення договорів, підряд,

будівництво). Інвестиційна фаза складається з: встановлення правової, фінансової та організаційної основ для здійснення проекту, придбання і передача технологій, детальне проектне опрацювання і укладання контрактів, придбання у разі необхідності землі, будівельні роботи і монтаж обладнання, передвиробничий маркетинг, набір і навчання персоналу, здача об'єкта інвестування в експлуатацію і запуск[23].

Експлуатаційна фаза проекту (виробнича стадія освоєння інвестицій та господарської діяльності підприємства). Експлуатаційну фазу необхідно розглядати в довготерміновій і короткотерміновій перспективі. У короткотерміновому плані досліджується можливість виникнення проблем, пов'язаних із застосуванням обраної технології, функціонуванням обладнання або з кваліфікацією персоналу. У довготерміновому плані розглядаються обрана стратегія і сукупні виробничі й маркетингові витрати, а також очікувані грошові надходження від реалізації продукції.

Більш детально стадії, їх структуру і зміст цілей, етапи і види робіт за окремими фазами інвестиційного циклу можна подати таким чином.

Передінвестиційна фаза передбачає такі етапи: аналітичний (ідентифікація-аналіз можливостей) — науково-дослідні й експериментально-конструкторські роботи (дослідження і розробка технічних і технологічних параметрів і рішень). Цей етап передбачає узагальнення інформації про необхідність інвестування у конкретний об'єкт, визначення інвестиційних можливостей (експрес-оцінювання всіх доступних даних і чинників проекту здійснюється з метою попереднього з'ясування умов реалізації та визначення рентабельності проекту, ґрунтуючись на укрупнених оцінках). Тут також досліджуються інформація про економіко-географічну характеристику проекту, здійснюється оцінювання зайнятості у регіоні, рівня доходів у розрахунку на душу населення, засвоєних чи потенційних чинників виробництва, природних ресурсів та можливостей їх використання (витрати на освоєння), наявності інфраструктури, експорту та імпорту продукції, можливостей будівельних фірм та матеріальної бази будівництва. Оцінюються

попит на конкретну продукцію на внутрішньому та зовнішньому ринках, наявність джерел сировини, характер технологічних процесів; потреба у кваліфікованих кадрах; терміни реалізації проекту. Аналізуються можливості конкретного проекту з метою стимулювання інвестора до трансформації ідеї в інвестиційну пропозицію[26, 48].

Етап підготовки обґрунтування інвестиційного проекту складається з таких підетапів:

Попереднє обґрунтування проекту. Реалізація цього підетапу здійснюється шляхом визначення таких критеріїв:

- інвестиційні можливості. У разі підтвердження їх наявності рішення про інвестування може бути прийнято на основі інформації, отриманої на стадії попереднього обґрунтування;
- аспекти проекту, що мають суттєвий вплив на його ефективність і потребують глибокого вивчення шляхом досліджень;
- інформація, достатня для визначення життєздатності проекту або привабливості для конкретного інвестора (групи інвесторів);
- стан навколишнього середовища в місці запропонованого розташування виробництва і потенційний вплив на нього виробничого процесу, що проектується.

Наприкінці цього етапу здійснюється огляд наявних альтернатив за головними компонентами обґрунтування.

Допоміжні (функціональні) дослідження передбачають більш детальне опрацювання яких-небудь конкретних аспектів проекту. Такими дослідженнями можуть бути:

- прогнозування попиту на продукцію, яка буде вироблятися, вивчення можливостей її реалізації на ринку, товарів конкурентів тощо;
- з'ясування наявності доступу до необхідної для виробництва продукції та реалізації проекту сировини, матеріалів; вивчення теперішніх і прогнозованих змін ціни на такі ресурси;

- аналіз придатності конкретних видів сировини (здійснюється шляхом лабораторних або експериментальних випробувань);
- вивчення транспортної інфраструктури й наближеності до основних ринків збуту продукції (особливо для проектів, за якими передбачаються значні транспортні витрати);
- аналіз техногенного впливу на екологію навколишнього середовища внаслідок можливої реалізації інвестиційного проекту та визначення шляхів зменшення негативних наслідків на території, що оточує передбачуване місце розташування проекту (оцінювання маловідхідних, ресурсозберігаючих або природоохоронних технологій; оцінювання альтернативних видів сировини; пошук альтернативних майданчиків);
- визначення оптимальних масштабів виробництва на основі використання різних альтернативних технологій, вибір таких, що найбільше задовольняють висунуті вимоги; при цьому досліджуються і відповідні інвестиційні та виробничі витрати та ціни на продукцію, що буде отримана внаслідок реалізації проекту;
- вибір необхідного устаткування з урахуванням альтернативних витрат на його придбання, постачання та експлуатацію. Безпосереднє замовлення обладнання здійснюється протягом інвестиційної фази.

Техніко-економічне обґрунтування інвестиційного проекту (ТЕО). На цій стадії приймається остаточне рішення про те, чи є комерційні, технічні, економічні та екологічні передумови для здійснення проекту та чи слід його переводити в інвестиційну фазу.

Оцінювання інвестиційного проекту і формулювання остаточного рішення про доцільність інвестиції.

Оціночний звіт — фіксація остаточного рішення щодо доцільності інвестування. Оцінювання ефективності й визначення доцільності здійснення проекту проводяться національними або міжнародними банківськими організаціями, уповноваженими експертами-аналітиками. Таке оцінювання

виконується у технічному, ринковому, управлінському, організаційному, фінансовому аспектах.

Підтримка інвестиційних проектів (визначення потенційних джерел фінансування інвестиційних заходів; створення спеціалізованих національних органів стимулювання та розвитку; організаційні заходи щодо реалізації проекту).

Інвестиційна фаза (реалізація і впровадження об'єкта реального інвестування) передбачає правове, фінансове, організаційне та технологічне забезпечення проекту. Підготовка установчих документів щодо юридичного статусу і фізичної бази; забезпечення фінансуванням; вибір організаційної структури управління; придбання і передача технологій[23, 47].

Детальне проектування та укладання контрактів. Цей етап полягає в послідовності підетапів, таких як: підготовка території будівництва; остаточний вибір технології та обладнання; будівельне планування; календарне планування термінів виробничого будівництва; підготовка необхідних документів, креслень, виконаних у масштабі, та інших схем-планувань; оголошення торгів; оцінювання пропозицій; попередні переговори та остаточне укладення контрактів між інвестором та організаціями, які займаються фінансуванням, консультуванням, архітектурними організаціями, а також постачальниками сировини.

Етап будівництва передбачає послідовність заходів щодо придбання земельної ділянки (в разі необхідності); будівельні роботи та монтаж обладнання згідно із заданою програмою та графіком; попередню та кінцеву здачу в експлуатацію об'єкта інвестування.

Передвиробничий маркетинг — маркетингові заходи щодо підготовки споживачів до сприйняття нових продуктів; забезпечення критичного рівня поставок продукції.

Експлуатаційна фаза проекту передбачає виробниче освоєння інвестицій і безпосередню господарську діяльність підприємства; розширення, інновації, зміну й реабілітацію об'єкта інвестування, дослідження інших пропозицій.

Таким чином, протягом передінвестиційної фази необхідно проаналізувати всю сукупність різноманітних можливостей реалізації майбутнього проекту й прийняти остаточне рішення щодо доцільності інвестицій. На етапі передінвестиційної підготовки проекту організатор або замовник проекту обирають керуючого проектом. Аналіз альтернативних варіантів реалізації проекту може здійснюватися або власними силами замовника, або спеціалізованими експертними, консультативними організаціями. Остаточне рішення про інвестування проекту приймають або керуючий проектом, або інвестори. Перша фаза інвестиційного проектування закінчується укладанням програми фінансування проекту.

Стадія реалізації і впровадження об'єкта реального інвестування передбачає в разі потреби вибір проектної керуючої організації, підготовку необхідних креслень, специфікацій та попередніх планів проектних робіт; моделювання проекту; одержання замовником від урядових установ дозволу на будівництво; у разі необхідності здійснюється вибір генерального підрядника, субпідрядників і керуючого будівництвом; залучаються представники замовника або уповноважений урядовий інспектор.

1.3. Методи оцінки ефективності інвестиційного проекту

Одним з найбільш відповідальних етапів при прийнятті рішення щодо реалізації інвестиційних проектів є визначення ефективності інвестицій та фінансової здійсненності інвестиційного проекту. Ефективність інвестиційних проектів – це категорія, яка відображає відповідність проекту цілям, завданням та інтересам його учасників.

Загалом економічну ефективність доцільно розглядати як результативність економічної діяльності, реалізацію економічних програм та заходів, що характеризується відношенням отриманого економічного ефекту до витрат ресурсів, які зумовили отримання цього результату. С. І. Павлова зазначає, що передумовами виникнення та використання сучасних методів

оцінки інвестиційних проектів є їх ускладнення, жорсткіші обмеження матеріальних ресурсів, підвищення вимог до відбору серед альтернативних варіантів потенційними інвесторами. Автор зазначає, що ще у 90-х роках минулого століття в Україні почали широко використовувати показники оцінки інвестиційних проектів, засновані на дисконтних оцінках[25]. Сьогодні комплекс методичних підходів до оцінки інвестиційних проектів за можливістю кількісної оцінки поділяють на три групи:

1. Фактори, вплив яких вимірюється кількісно;
2. Фактори, вплив яких вимірюється кількісно лише частково;
3. Якісні фактори, вплив яких зовсім не можна вимірити кількісно [5, 9].

Кількісні фактори оцінки ефективності інвестиційних проектів сьогодні набули найбільшого поширення і використовуються для кількісної оцінки фінансовоекономічного ефекту інвестиційних проектів. Але існують і інші підходи до класифікації методів оцінювання інвестиційних проектів. Зокрема, залежно від врахування концепції вартості грошей у часі, розрізняють статичні (базуються на бухгалтерському обліку), динамічні (засновані на дисконтованих оцінках), ризиковані (ґрунтуються на врахуванні ризику інвестування), формальні (використання математичних підходів), неформальні (спираються на основи евристичних підходів) та інші методи (рис. 1.3).

Доцільність інвестування визначається низкою факторів, які можна поділити на дві групи:

1. Внутрішні фактори:

Цілі інвестування: Чітко визначені цілі інвестування (отримання доходу, збереження капіталу, диверсифікація портфеля) дозволяють правильно оцінити ризики та очікувані вигоди.

Обсяг інвестицій: Необхідно мати достатній обсяг капіталу для реалізації інвестиційного проекту.

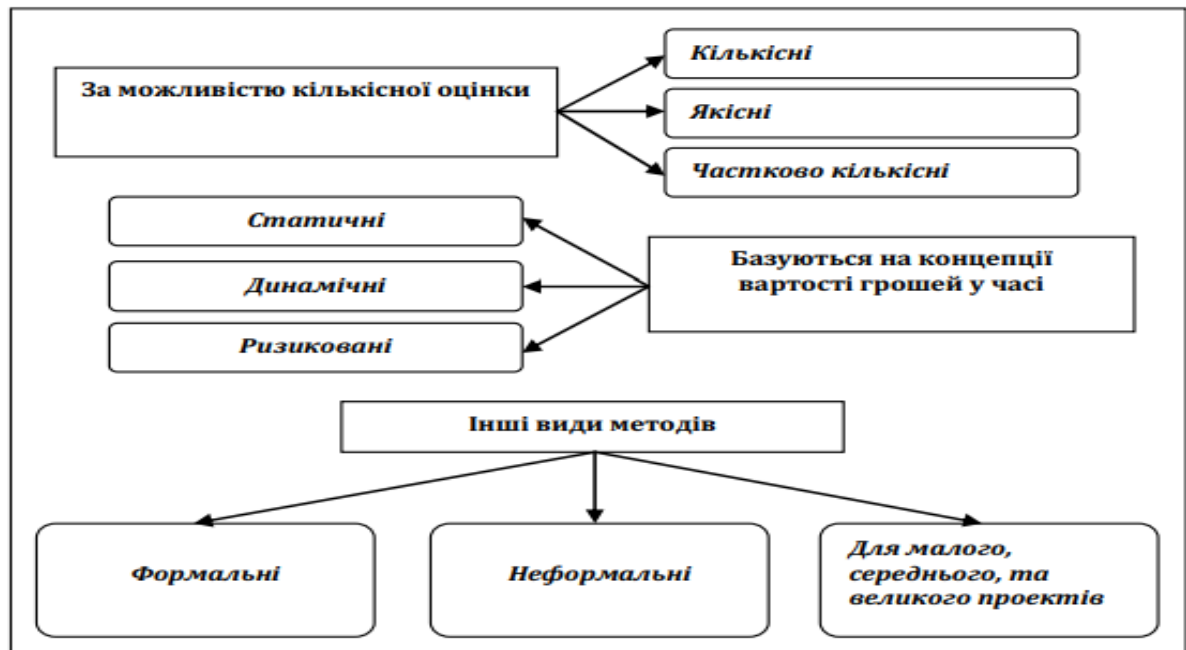


Рис. 1.3. Групування основних методів оцінки інвестиційних проектів
 Джерело: узагальнено автором[14,30].

Інвестиційний горизонт: Термін, на який інвестор готовий вкласти кошти, впливає на вибір інвестиційних інструментів.

Ризикоемність інвестора: Рівень ризику, який інвестор готовий прийняти, впливає на вибір активів.

Фінансове становище інвестора: Інвестувати слід лише вільні кошти, не шкодячи власній фінансовій стабільності.

2. Зовнішні фактори:

Економічна ситуація: Стан економіки країни та світу впливає на загальний рівень ризику та потенційну прибутковість інвестицій.

Процентні ставки: Зміна процентних ставок може вплинути на вартість цінних паперів та інших інвестиційних активів.

Інфляція: Зростання цін може знецінити інвестиції, якщо їх дохідність не покриває інфляцію.

Політична ситуація: Політична стабільність та передбачуваність політики уряду роблять інвестиції більш привабливими.

Конкурентне середовище: Рівень конкуренції в галузі, в яку інвестують, може вплинути на прибутковість інвестицій.

Технологічні інновації: Нові технології можуть створювати нові інвестиційні можливості, але й нести певні ризики.

Оцінка впливу цих факторів на доцільність інвестування дозволяє інвестору приймати обґрунтовані рішення та мінімізувати ризики.

Вивчення інформаційних джерел [14-30], надало нам можливість зробити висновок стосовно того, що існують безліч методик до оцінки ефективності інвестиційних проєктів. Найбільш поширені методи оцінки інвестиційних проєктів нами представлено на рис. 1.4.

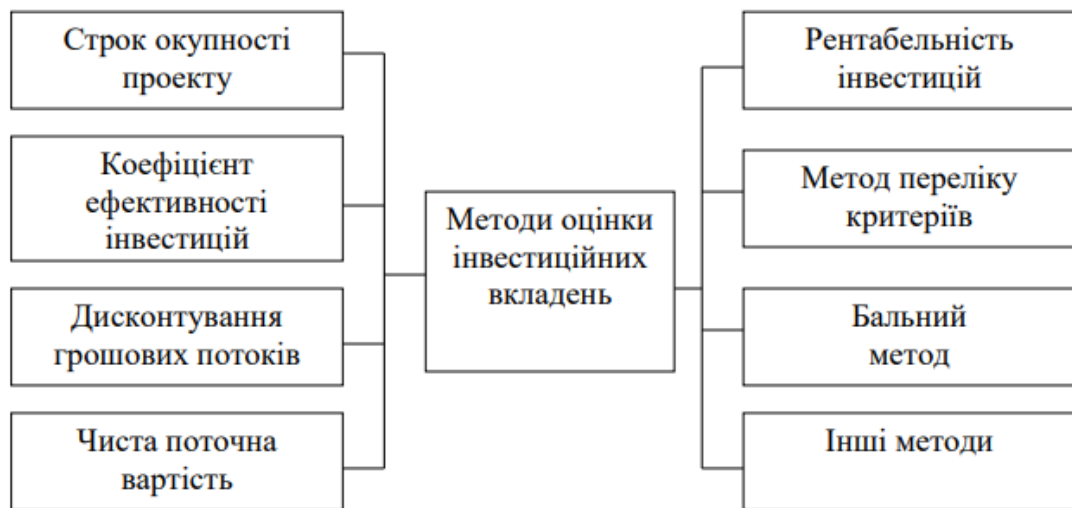


Рис. 1.4. Методи оцінки ефективності інвестиційних проєктів

Джерело: систематизовано автором [14,30]

Однак, існує позитивна практика поєднання декількох методик у процесі оцінювання результатів інвестиційних проєктів. Варто зауважити, що ефективність у більшості таких випадків підвищується пропорційно до обсягу витрат на проведення етапів оцінки певного проєкту. Тому необхідно обирати такий комплекс методів, застосування якого дозволить виявити і оцінити важливі властивості інвестиційного проєкту з урахуванням мінімальних витрат часу. Слід пам'ятати, що в основі оцінки ефективності інвестиційних

проектів знаходиться система показників, які порівнюють отриманий ефект від реалізації проекту з його інвестиційними витратами.

Ефективність проекту характеризується системою показників, які виражають співвідношення вигод і витрат проекту з погляду його учасників. Використання критеріїв ефективності інвестиційних проектів допомагає аналітикові прийняти, схвалити або змінити проект.

Вибір конкретного критерію для висновку про ефективність проекту залежить від певних чинників – наявності ринкової перспективи, існування обмежень на ресурси для фінансування проекту, коливань грошових потоків та можливості одержання прибутку (табл.1.1).

Таблиця 1.1.

Показники розрахунку інвестиційних проектів

Показник /формула	Визначення в алгоритмі
$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+i)^t},$	де B_t – вигоди проекту в рік t; C_t – витрати на проект у рік t; i – ставка дисконту; t – відповідний рік проекту; n – тривалість (строк життя) проекту. $NPV > 0$ – проект можна рекомендувати для фінансування
$\sum (B_t - C_t) / (1+i)^t = 0.$ $IRR = A + a (B - A) / (a - b),$	де A – величина ставки дисконту, при якій NPV позитивна; B – величина ставки дисконту, при якій NPV негативна; a – величина позитивної NPV, при величині ставки дисконту A; b – величина негативної NPV, при величині ставки дисконту B.
$PI = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{CF_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=1}^T \frac{I_t}{(1+i)^t}}.$	де k – ставка (норма) дисконтування, це ціна вибору (альтернативна вартість) комерційної стратегії, що припускає вкладання грошових коштів в інвестиційний проект; CF_t (ГП t) — надходження грошових коштів (грошовий потік) у кінці періоду t; n – період реалізації проекту; I_t — інвестиційні витрати в період t.
$PP = n + \frac{I_0 - \sum_{t=1}^n CF_t}{CF_{n+1}},$	PP – період окупності інвестицій; I_0 – початкові інвестиції у проект; CF_t – однаковий за роками чистий грошовий потік; n – кількість років.

Джерело: систематизовано автором[11]

1. Чиста теперішня вартість — Net Present Value (NPV) дорівнює різниці між майбутньою вартістю потоку очікуваних вигід і поточною вартістю нинішніх і наступних витрат проекту протягом усього його циклу. NPV являє собою дисконтовану цінність проекту (поточну вартість доходів або вигід від зроблених інвестицій).

Таблиця 1.2.

Переваги та недоліки NPV

Основні переваги NPV	Основні вади NPV
Усі розрахунки проводяться на основі грошових потоків, а не чистих доходів;	Розрахунок NPV вимагає детального прогнозу грошових потоків на строк життєвого циклу проекту;
Є можливість безпосередньо визначити ефект від проекту;	Не визначає величину рентабельності проекту
Можна оцінити сумарні чисті вигоди від декількох незалежних проектів.	Труднощі прогнозування ставки дисконтування
	Не відображає відносну міру приросту цінності в результаті реалізації проекту.

Джерело: складено на основі[11].

2. Внутрішня норма прибутковості інвестиційного проекту (ВПН, IRR) «перевірочний дисконт», дозволяє знайти граничне значення коефіцієнта дисконтування, що розділяє інвестиції на прийнятні та неприйнятні.

Таблиця 1.3.

Переваги та недоліки IRR

Основні переваги IRR	Основні вади IRR
Може служити індикатором рівня ризику за проектом	Складність розрахунку
Об'єктивний показник, оскільки не потребує для свого розрахунку обґрунтування ставки дисконтування.	Виникають протиріччя між NPV та IRR.
Показник не залежить від абсолютного розміру інвестицій.	Немає властивості адитивності. Неможливо використовувати при оцінці альтернативних проектів.
Можна використовувати IRR як критерій доцільності додаткових вкладень.	При оцінці проектів з нестандартними грошовими потоками проект може мати декілька значень IRR.

Джерело: систематизовано автором[11]

3. Індекс рентабельності інвестицій (PI). PI тісно пов'язаний з NPV. Якщо NPV позитивна, то й PI більше одиниці і навпаки. Якщо PI більше одиниці, то проект ефективний, якщо PI менше одиниці, то проект неефективний.

Таблиця 1.4.

Переваги та недоліки PI

Основні переваги PI	Основні вади PI
Враховує різну вартість грошей у часі.	Некоректно застосовувати для оцінки проектів з різними життєвими циклами.
Характеризує відносну міру зростання цінності підприємства у результаті реалізації проекту.	Складність розрахунку PI у випадку проектів з нестандартними грошовими потоками – такі, що змінюють знак з „+” на „-” декілька разів.
Може використовуватися як інструмент ранжування проектів за ступенем вигідності.	

Джерело: систематизовано автором[11]

4. Термін окупності PP тривалість періоду часу, протягом якого сума чистих доходів (чистих грошових потоків) дорівнює сумі інвестицій. Період окупності як тривалість найменшого періоду, по закінченні якого накопичений ефект стає і в подальшому постійно залишається незмінним.

Таблиця 1.5.

Переваги та недоліки PP

Основні переваги PP	Основні вади PP
Базується на показнику грошового потоку, а не на показнику прибутку.	Не враховується період освоєння проекту
Можливість ранжування проектів за термінами окупності, а отже, і за ступенем ризику	Не враховується віддача від вкладеного капіталу, тобто не оцінюється його прибутковість.
	Не враховує весь період функціонування проекту, тобто не оцінюються грошові надходження після закінчення терміну окупності.

Джерело: систематизовано автором[11]

У сучасних умовах динамічного розвитку економіки та високого рівня конкуренції прийняття обґрунтованих інвестиційних рішень є ключовим фактором успіху будь-якого підприємства.

Оцінка ефективності інвестиційного проекту – це багатогранний процес, який передбачає комплексне дослідження його фінансових та нефінансових аспектів.

Вибір методів оцінки ефективності залежить від цілей проекту, його масштабів, часового горизонту, рівня ризику та наявності інформації.

В даний час існує широкий спектр методів оцінки ефективності інвестиційних проектів, кожен з яких має свої сильні та слабкі сторони.

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ ОСНОВИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ З НАДАННЯ ПОСЛУГ МОБІЛЬНОГО АВТОСЕРВІСУ

2.1. Інвестиційний стан транспортних підприємств

Інвестиційна привабливість сьогодні – це один з головних показників того, наскільки ефективно працює економіка держави, оскільки інвестиції мають велике значення для сталого економічного розвитку та стабільності країни. Іноземні інвестиції сприяють росту ВВП, розширенню підприємництва та зменшенню безробіття. Вони є джерелом не лише капіталу, але й нових технологій, управлінського досвіду тощо. Крім того іноземні інвестиції впливають і на будь-який суб'єкт підприємницької діяльності, оскільки це визначає перспективи його розвитку, фінансову стійкість та конкурентоспроможність на ринку. Саме тому іноземні інвестиції є надзвичайно важливими у розвитку як пріоритетних галузей нашої держави, так і України в цілому.

Приплив іноземних інвестицій в економіку є однією з рушійних сил її розвитку, тому для України наявність і тенденція зростання іноземних довгострокових інвестицій в економіку є досить позитивним явищем і особливо актуальним в сучасних умовах [6, 9].

Завдяки статистиці іноземних інвестицій можна проаналізувати, які галузі економіки України є найбільш привабливими для інвесторів, з яких країн надходять інвестиції та в якій формі вони здійснюються. Основою проведеного нами аналізу є динаміка прямих іноземних інвестицій в економіку України [16]. Загальна тенденція надходження іноземних інвестицій в Україну нестабільна (рис. 2.1).

У 2013 році чисті надходження в економіку України були на 47,36% меншими, ніж у 2012 році. У 2015 році чистий прибуток став від'ємним (-\$458 млн), це означає, що дочірні компанії заборговали перед материнськими більше, ніж материнські компанії інвестували в дочірні. Тоді як різниця між 2015 і 2016 роками склала +1032,2%, тобто +\$4,268 млрд.

З 2016 по 2019 рік спостерігалось поступове зростання чистих надходжень прямих іноземних інвестицій в Україну, а в 2020 році вони скоротилися на 118,2% (-\$6,728 млрд) порівняно з 2019 роком, причиною цього стала криза Covid-19. Після цього спостерігається позитивна динаміка між 2020 і 2021 роками, а саме було інвестовано \$7,55 млрд. Через повномасштабну війну різниця між 2021 і 2022 роками становить -\$5,5 млрд, але варто зазначити, що між 2022 і 2023 роками показники набули позитивних значень, а саме +\$1,316 млрд.

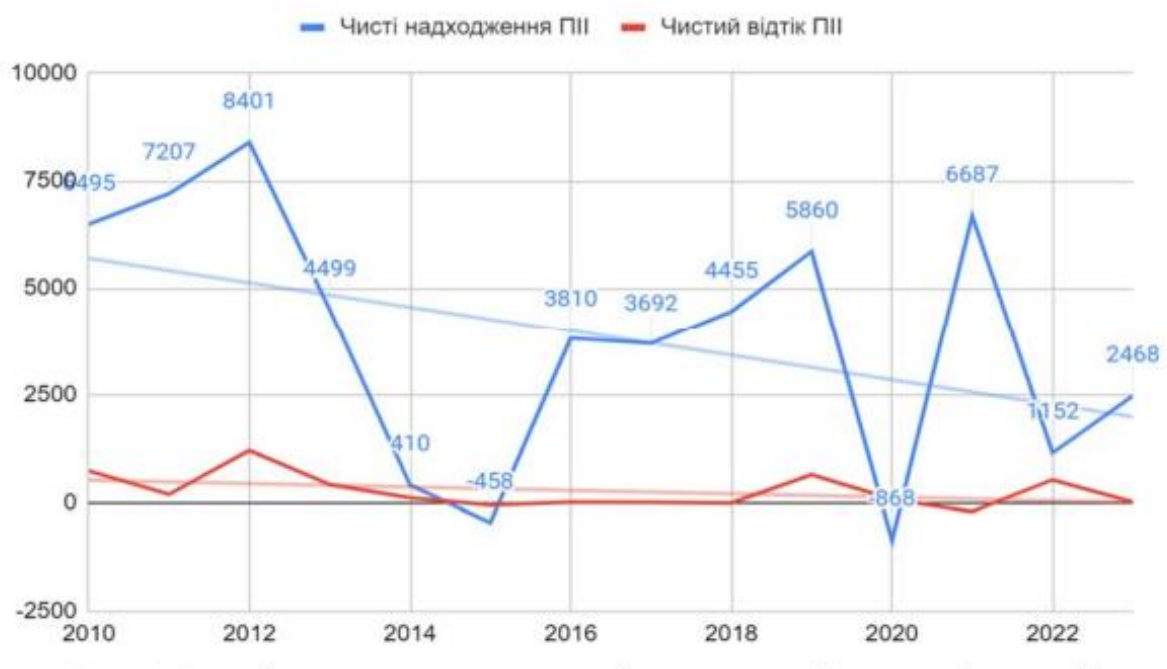


Рис. 2.1. Динаміка чистих надходжень та відтоку прямих іноземних інвестицій в економіку України та з України впродовж 2010–2022 рр., в млн. дол. США (з 2014 не враховуються окуповані території)

Джерело: побудовано за даними [24]

Динаміка чистого відтоку прямих іноземних інвестицій з України має більш стійку тенденцію зі зростанням: у 2012 р. на 520% порівняно з 2011 р. (зі 192 до \$1206 млн), а у 2019 р. на \$653 млн порівняно з 2018 р. (з -5 до 648). Найбільш суттєво знизився чистий відтік прямих іноземних інвестицій у 2015 році порівняно з 2014 роком (на 1342%), падіння у 2013 році (на 128%

порівняно з 2012 роком). До 2015 року спостерігалось незначне щорічне зростання прямих іноземних інвестицій в Україну, а з 2015 року спостерігається помірне щорічне зниження. У 2019 та 2022 роках чистий відтік прямих іноземних інвестицій набув позитивних значень [24, 46].



Рис. 2.2. Динаміка структури прямих іноземних інвестицій в економіці України за видами економічної діяльності за період 2015–2022 рр., %

Джерело: складено за даними [29]

На рис. 2.2 відображена динаміка структури прямих іноземних інвестицій в економіці України за видами економічної діяльності за період 2015–2022 років. Загалом спостерігається зменшення частки різних галузей у структурі прямих інвестицій. Це пов'язано з кризою, викликаною пандемією COVID-19, і розв'язуванням Росією повномасштабної війни. Промисловий сектор характеризується великими коливаннями з року в рік.

У 2019 році відбулося значне зростання до 40,3%, але в 2020–2022 роках інвестиції різко впали до 30,8%.

Лідируючими галузями економічної сфери за обсягом капітальних інвестицій у 2022 році є наступні: промисловість – 30,8%, сільське, лісове та рибне господарство – 12,6%, транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність – 12,1%, оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів – 9,0%[29, 40].

До основних країн-інвесторів належать Кіпр – 33,1%, Нідерланди – 19,5%, Швейцарія – 5,1%, Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії – 4,8%, Німеччина – 4,97%, Австрія – 3,2%, Люксембург – 2,5% і Франція – 2,2%[13]. В сьогоденні Україна має слабкий інвестиційний клімат і спостерігається тенденція його погіршення.

З метою стимулювання залучення в економіку України стратегічних інвесторів, підвищення інвестиційної привабливості України, створення нових високооплачуваних робочих місць, а також зростання конкурентоспроможності економіки через запровадження державної підтримки великих інвестиційних проектів прийнято Закон України «Про державну підтримку інвестиційних проектів із значними інвестиціями в Україні».

Основною метою Закону є стимулювання залучення зовнішніх та внутрішніх інвестицій шляхом спрощення вимог до інвестиційних проектів із значними інвестиціями, удосконалення форм державної підтримки для реалізації таких проектів, що створить сприятливі умови для залучення більшого кола інвесторів та збільшення кількості інвестиційних проектів із значними інвестиціями, а також сприятиме розвитку регіонів, де вони будуть реалізовуватися[13].

Україна має розгалужену мережу залізниць, автомобільних доріг, морських і річкових портів, аеропортів. Залізнична мережа України є однією з найдовших у Європі, її експлуатаційна протяжність на момент 2021 року становить близько 19731 км [20]. Автомобільна мережа України також є досить розвиненою, її протяжність становить близько 158,4 тис. км [20].

Розглянемо більш детально процеси інвестування транспортної галузі в межах секторів інфраструктури України. Інвестиційна активність є одним з перших показників, які погіршуються під час кризи[10, 33].

Транспортний комплекс України являє собою сукупність підприємств усіх видів транспорту та допоміжного обслуговування на транспорті (основні галузі) та забезпечуючих підприємств, що здійснюють виробництво транспортних засобів, їх ремонт, технічне обслуговування тощо. Транспортний комплекс України представлений транспортною інфраструктурою, шляхами автодорожнього, залізничного, авіаційного сполучення, транспортними засобами, технічними пристроями і механізмами, засобами управління та зв'язку тощо. Його метою є задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Протягом 2013–2020 років залишкова вартість основних засобів транспортних підприємств України зросла з 213038,4 млн. грн. до 655589,1 млн. грн., або у 3,1 рази. Найбільші темпи зростання демонстрували великі підприємства (3,5 разів), найменше – середні (2,1 рази). Тенденції процесів модернізації визначаються особливостями виробничого потенціалу транспортного комплексу. Протягом 2013–2016 років відбувалися процеси концентрації у галузі, а питома вага великих підприємств у залишковій вартості основних засобів зросла з 69,5% до 91,5%, у наступні роки активізувалися процеси деконцентрації, до кінця 2020 року вона скоротилася до 78,4% за рахунок зростання частки середніх підприємств протягом 2015–2020 років із 5,5% до 16,4%. У сумарній вартості основних засобів найбільша питома вага припадає на наземний і трубопровідний транспорт, причому протягом 2013–2016 років вона зросла з 31,8% до 89,4%, а до кінця 2020 року скоротилася до 74,2%[17].

За видами економічної діяльності найбільш зношеними є основні засоби наземного і трубопровідного транспорту. За усіма підприємствами коефіцієнт зносу скоротився з 0,9124 до 0,4821, у т.ч. за великими підприємствами він скоротився із 0,9344 до 0,4594. Другими за ступенем зносу основних засобів є

середні підприємства – по них спостерігається скорочення коефіцієнту зносу із 0,6897 до 0,6694. Як і у цілому у галузі, найменше зношеними є основні засоби малих підприємств – коефіцієнт зносу скоротився з 0,4867 до 0,4528.

Найменш зношеними є основні засоби малих підприємств, він протягом аналізованого періоду змінився незначно – збільшився із 0,3743 до 0,3986, у тому числі за рахунок мікропідприємств – скоротився із 0,3468 до 0,3459. Середні підприємства мають проміжний ступінь зносу, коефіцієнт зносу по ним скоротився із 0,5749 до 0,5360[17,18].

Питома вага транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України на протязі 2010-2021 років коливалась у межах від максимальних 7,9% у 2011 році до мінімального рівня 5,4% у 2021 році.

Зниження частки транспортної галузі у ВВП цілком передбачуване. Впродовж 2010-2021 років у транспортній сфері України намітилася стійка тенденція до зниження вантажо- та пасажирообігу на всіх видах транспорту (рис.2. 3).

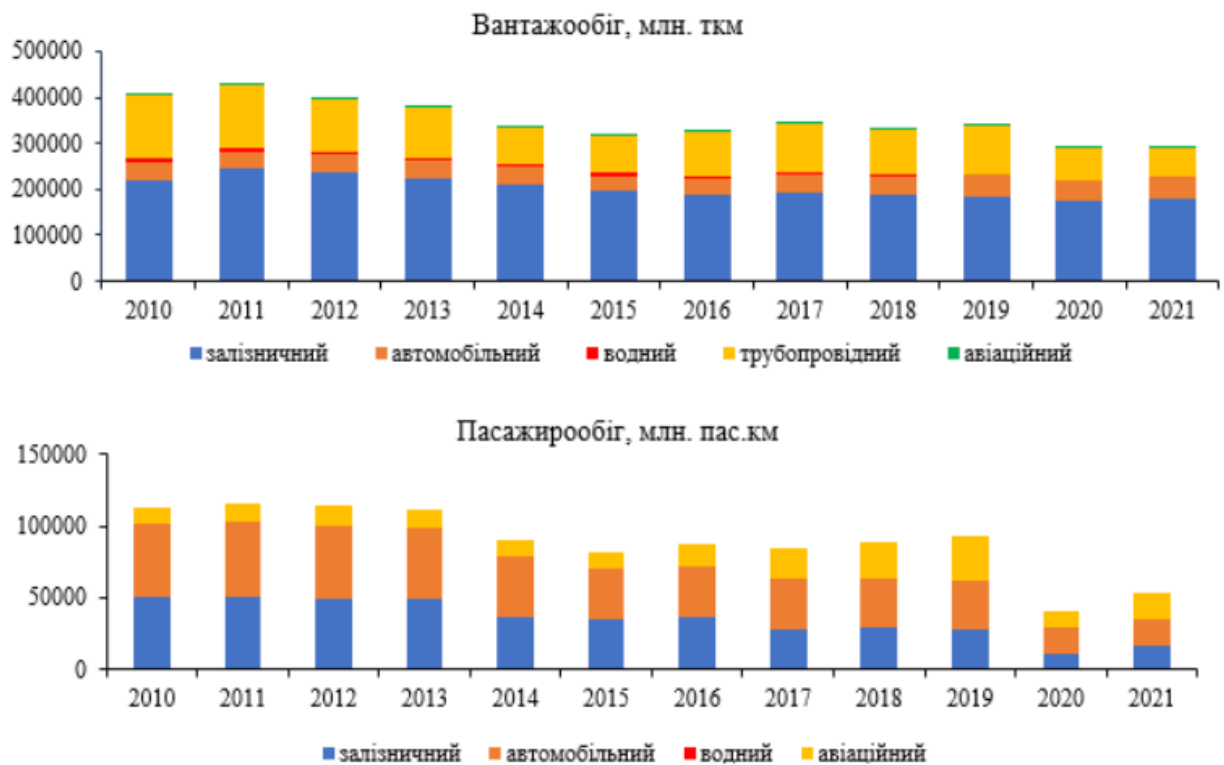


Рис. 2.3. Динаміка вантажо - та пасажирообігу за видами транспорту
Джерело: [23]

Протягом 2017-2019 років тільки не почалося стабільне зростання обсягів перевезень після спаду 2014-2015 років, але на початку 2020 року у всьому світі виникли непередбачувані перепони у роботі транспорту. Основною причиною суттєвого зниження обсягів перевезень вантажів та пасажирів у 2020 році стала пандемія Covid-19.

Однак, починаючи з лютого 2022 року транспортний сектор України зазнав непередбачуваних руйнівних змін. Найбільшими викликами війни стали: зміна логістики внаслідок блокади морських портів (49%), зменшення попиту на товари та послуги (40%), проблеми з енергопостачанням. За даними звіту Світового банку загальна сума збитків від безпосередніх руйнувань складає \$135 млрд 2023 році. В той же час, виклики обумовили формування пріоритетних напрямків розвитку транспортного сектора. Найбільш перспективним визнано необхідність розвитку автомобільних шляхопроводів з Європою (59%), будівництво стратегічних універсальних транспортних хабів (55%), розбудова євроколії на території України (51%) (рис. 2.4.).



Рис. 2.4. Виклики воєнного стану та пріоритетні інвестиційні проєкти в транспортній сфері

Джерело: [23]

В рамках оцінки Світового банку потреби на пріоритетні напрямки фінансування впродовж 2023 року становлять приблизно \$14 млрд. – близько

3,5% від загальних потреб. В загальній сумі левову частку складають три сектори: транспорт, енергетика та житлове господарство (рис. 2.5).

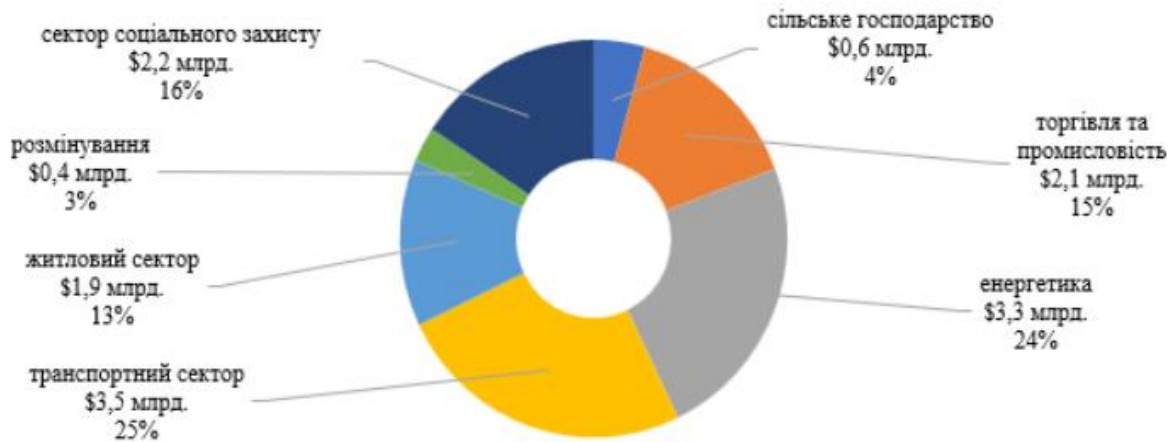


Рис. 2.5. Пріоритетні напрямки інвестування на 2023 р.

Джерело: [23]

Загальний збиток транспортного сектору оцінюється в \$35,7 млрд., з яких найбільша концентрація пошкоджень приходить на місцеві обласні, сільські та комунальні дороги (32%); автостради, шосе та інші національні дороги (21%); залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи (19%)[22].

Війна та необхідність повоєнної відбудови України ставлять перед транспортним комплексом країни нові виклики та завдання. Необхідно не просто відновити довоєнний стан, але й якісно оновити інфраструктуру, роблячи її більш досконалою та стійкою до майбутніх загроз.

Масштаби руйнувань вимагають кардинально нових підходів до розвитку транспортної галузі. Модернізація підприємств транспортного комплексу має стати масовим та системним явищем, яке потребує чіткої цілеспрямованої політики на державному та корпоративному рівнях.

На жаль, наразі процес модернізації стримується низкою факторів:

- Дефіцит фінансування: Скорочення обсягів перевезень призвело до зменшення доходів транспортних підприємств, що обмежує їхні можливості для інвестування в оновлення та інновації.

- Низька рентабельність: Застаріла матеріально-технічна база та державне регулювання тарифів на перевезення негативно впливають на рентабельність підприємств, роблячи інвестиції менш привабливими.
- Збиткові пільгові перевезення: Пільгові тарифи на перевезення певних категорій пасажирів завдають збитків транспортним підприємствам, що також обмежує їхні інвестиційні можливості.

Відставання впровадження інновацій: Недостатньо швидко впровадження новітніх технологій та рішень у практику роботи транспортних підприємств робить їх менш конкурентоспроможними та не готовими до нових викликів.

В результаті цих факторів Україні не вдалося навіть повернутися до рівня 2010 року.

Для оновлення транспортної галузі та стимулювання її розвитку необхідно:

- Активізувати залучення інвестицій: Залучення інвестиційних ресурсів з внутрішнього та зовнішнього ринків є ключовим фактором для модернізації транспортної інфраструктури.
- Створити сприятливий інвестиційний клімат: Потрібно запровадити державні стимули та гарантії для інвесторів, які вкладають кошти в транспортний сектор.
- Стимулювати інновації: Слід підтримувати розробку та впровадження нових технологій та рішень у транспортній галузі.
- Оптимізувати тарифну політику: Переглянути систему тарифів на перевезення, щоб зробити їх більш справедливими та сприятливими для розвитку транспортних підприємств.
- Ліквідувати збиткові пільгові перевезення: Пільгові тарифи на перевезення певних категорій пасажирів повинні бути компенсовані з державного бюджету, щоб не завдавати збитків транспортним підприємствам.

2.2. Розробка власного інвестиційного проекту зі створення мобільного автосервісу транспортної компанії ТОВ «Бус777»

Підприємство ТОВ "БУС 777" зареєстровано 07.12.2022 року за юридичною адресою Україна, Тернопільська обл., Тернопільський р-н, місто Тернопіль, вул. Бродівська. Керівником організації є Кричковська Яніна Володимирівна. Розмір статутного капіталу складає 1 000,00 грн. Підприємство надає послуги з перевезення пасажирів. Додатково у транспортній компанії є можливість займатися діяльністю за КВЕД: 45.11 Торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами, 45.19 Торгівля іншими автотранспортними засобами та 45.20 Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів.

Тому було запропоновано створити інвестиційний проект у напрямку діяльності по обслуговуванню, ремонту та підтримці роботи транспортних засобів різного типу, задовільняти потребу клієнта у справному транспортному засобі.

Інвестиційний проект з відкриттям мобільного автосервісу, який буде надавати послуги з технічного обслуговування та ремонту автотранспортних засобів на місці. Мобільний автосервіс буде зручним та доступним варіантом для людей, які не мають часу або можливості відвезти свій автомобіль до стаціонарного автосервісу.

Опис проекту:

Мобільний автосервіс "СТО на колесах" буде складатися з наступних компонентів:

- Спеціально обладнаний фургон буде оснащений усіма необхідними інструментами та обладнанням для проведення технічного обслуговування та ремонту автотранспортних засобів.
- Кваліфіковані автомеханіки матимуть великий досвід роботи з різними типами автотранспортних засобів.

- Програмне забезпечення для управління замовленнями буде використовуватися для прийняття замовлень, планування розкладу та відстеження роботи автомеханіків. Система онлайн-бронювання дозволить клієнтам легко замовити послуги мобільного автосервісу в зручний час.

"СТО на колесах" - це мобільний сервіс з ремонту та технічного обслуговування легкових автомобілів, що надається клієнтам у зручному для них місці та час. Сервіс буде включати:

- Шиномонтаж: заміна шин, балансування коліс, ремонт проколів.
- Заміна олії та фільтрів: заміна олії у двигуні, трансмісії, редукторах; заміна масляних, повітряних, салонних фільтрів.
- Діагностика: комп'ютерна діагностика двигуна, трансмісії, ходової частини, електрики.
- Ремонт ходової частини: заміна амортизаторів, стійок стабілізатора, рульових тяг, кульових опор, ступичних підшипників.
- Ремонт електроустаткування: заміна акумуляторів, стартерів, генераторів, фар, ламп, запобіжників.
- Інші послуги: заміна ременів ГРМ, помп, термостатів, свічок запалювання, катушок запалювання; заправлення кондиціонерів.
- Додаткові послуги: підбір автосервісу щодо запиту, послуги щодо доставки та перевезення за запитом, застосування додатку «СТО на колесах» (рис.2.5.).

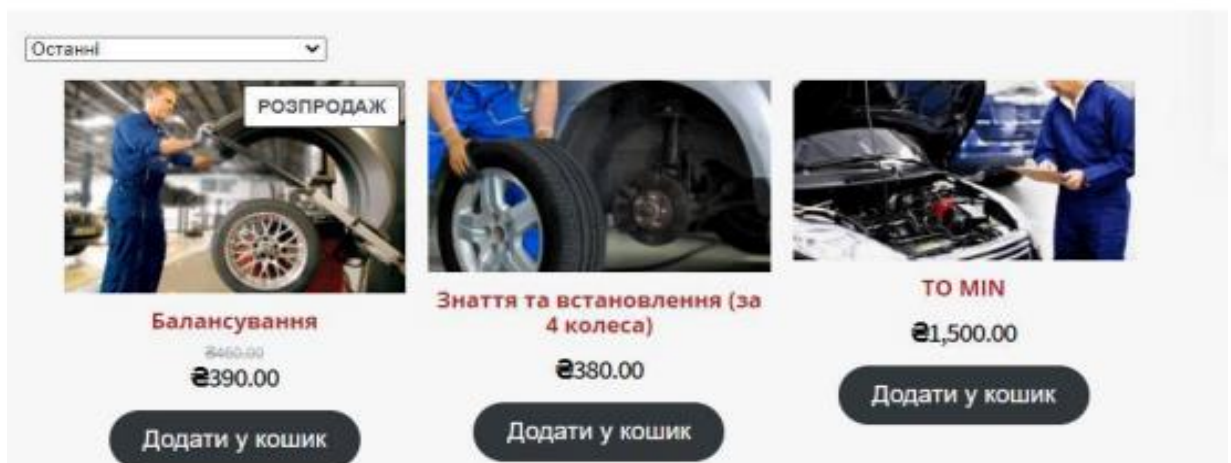


Рис. 2.3. Відображення знижки на сторінці web-додатку

Робота буде проводитися спільно з партнерами, при необхідності проведення більш складної та особливої роботи.

Наші партнери: *«Все для автомобіля Микулинецька бічна»* надають такий спектр послуг: Розвал-сходження 3D; Діагностика ходової частини автомобіля на автоматичній лінії комп'ютерної діагностики МАНА; Комп'ютерна діагностика; Ремонт електрообладнання автомобіля; Повний спектр обслуговування кондиціонерів будь-яких автомобілів; Встановлення додаткового електрообладнання; Регулювання світла фар; Перевірка акумуляторів; Перевірка компресії; Виставлення запалення; Заміна приводу ГРМ; Промивка інжектора та чистка форсунок; Діагностика двигуна; Капітальний ремонт двигуна; Діагностика та ремонт ходової частини; Ремонт рульового управління; Промивка ГУР; Діагностика та ремонт гальмівної системи; Діагностика та ремонт коробки передач; Балансування коліс на професійному американському обладнанні HUNTER; Ремонт шин та камер; Сезонна заміна шин/колів з балансуванням; Заміна мастила двигуна та фільтрів; Заміна технічних рідин; Повна заміна охолоджуючої рідини з промивкою на італійському обладнанні SPIN WS300; Повна заміна мастила в автомат коробки на німецькому обладнанні ATF 2000+.

«СТО на гаражах Микулинецька» надає послуги зі зварювальних робіт, заміни шарової опори, підшипників, ресори, рульових наконечників, мотору, мастила, ГРМ, прокладки та інше.

«СТО на Текстильній» надає послуги з техобслуговування та ремонт легкових автомобілів, заміна розхідних матеріалів, ремонт ходової частини, діагностика електрообладнання, шиномонтаж.

Постачальники запасних частин, об'єднання автовласників та власників гаражів, власники автостоянок та інші партнери.

На підготовку піде не менше трьох місяців. Планування заходів виглядає так:

1. Пошук 2 автомобілів (на початку) для надання сервісу
2. Проектування

3. Купівля, ремонт та переобладнання автомобілів
4. Реєстраційний етап, оформлення документів, отримання дозволів та ліцензій
5. Придбання обладнання для надання сервісу, його установка
6. Найм персоналу
7. Рекламні заходи.

Весь процес реалізації проекту розділити складається з трьох основних етапів: підготовчий етап, етап зростання та етап зрілості.

Підготовчий етап:

Розробка концепції та стратегії проекту: визначення цільової аудиторії, конкурентних переваг, ключових послуг, каналів збуту та цінової політики.

Проведення маркетингового дослідження: аналіз ринку, конкурентний аналіз, визначення попиту на пропоновані послуги.

Реєстрація бізнесу: отримання необхідних дозволів та ліцензій.

Закупівля обладнання та інструментів: вибір та придбання необхідного обладнання для надання послуг мобільного автосервісу.

Набір та навчання персоналу: пошук та найм кваліфікованих автомеханіків, електриків, диспетчерів та менеджерів.

Розробка маркетингової кампанії: створення веб-сайту, профілів у соціальних мережах, розробка рекламних матеріалів.

Забезпечення фінансування: пошук інвестицій або кредитних коштів для реалізації проекту.

2. Етап зростання:

Запуск проекту: початок надання послуг мобільного автосервісу клієнтам.

Розширення клієнтської бази: активна маркетингова діяльність, участь у тематичних заходах, співпраця з партнерами.

Вдосконалення послуг: розширення спектру пропонованих послуг, впровадження нових технологій.

Оптимізація бізнес-процесів: налагодження системи управління замовленнями, контролю якості, моніторингу витрат.

Збір та аналіз зворотнього зв'язку: вивчення думки клієнтів про якість послуг, цінову політику, зручність сервісу.

3. Етап зрілості:

Стабілізація бізнесу: досягнення запланованого рівня прибутку та рентабельності.

Підтримка конкурентної переваги: постійне вдосконалення послуг, розробка нових пропозицій, моніторинг ринку.

Розширення бізнесу: відкриття нових філій, вихід на нові ринки.

Впровадження інновацій: використання нових технологій, впровадження онлайн-сервісів, автоматизація рутинних завдань.

Підвищення лояльності клієнтів: програми лояльності, персоналізовані пропозиції, високий рівень сервісу.

Особливості інвестиційного проекту:

- зручність для клієнтів: сервіс буде доступний 24/7, 365 днів на рік.
- економія часу: клієнтам не потрібно витрачати час на подорож до СТО.
- конкурентна ціна: ціни на послуги будуть нижчими, ніж у традиційних СТО за рахунок об'єднання послуг.
- висока якість: усі роботи виконуватимуться кваліфікованими майстрами з використанням сучасного обладнання.

Цільова аудиторія:

Власники легкових автомобілів, які цінують свій час та хочуть отримати якісний сервіс за доступною ціною;

Автомобілісти, які не мають змоги самостійно доставити свій автомобіль до СТО;

Мешканці віддалених районів, де немає доступу до традиційних СТО та інше.

Інвестиційні витрати складають 1 121 000 грн., які необхідно здійснити для запуску проекту мобільного автосервісу, з якого покриваються збитки

початкових періодів, до виходу проекту на окупність. Інформацію щодо інвестиційних витрат представлено у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Інвестиційні витрати

Види витрат	Сума, грн.
Закупівля обладнання та інструментів:	850 000
Спеціалізований транспорт: фургон, обладнаний необхідним інструментами та запасними частинами	500 000
Діагностичне обладнання: сканери, стенди, мультиметри	200 000
Інструменти для ремонту та обслуговування автомобілів	50 000
Запасні частини та витратні матеріали	100 000
Оформлення документів та дозволів:	15 000
Реєстрація бізнесу	5 000
Ліцензії та сертифікати	10 000
Розробка маркетингових матеріалів:	80 000
Створення веб-сайту	20 000
Розробка мобільного додатку	40 000
Рекламні матеріали (брошури, візитки)	20 000
Підготовка персоналу:	70 000
Навчання персоналу:	50 000
Одяг та спецодяг:	20 000
Інші витрати:	60 000
Оренда офісу та складських приміщень	40 000
Комунальні послуги	10 000
Зв'язок та інтернет:	3 000
Реклама та маркетинг	7 000
Усього	1 121 000

Джерело: розраховано автором

До змінних витрат відносяться витрати на паливе для транспортних засобів, які використовуються для виїзду до клієнтів; витрати на закупівлю запасних частин, витратних матеріалів, таких як моторне масло, фільтри, гальмівні рідини тощо; витрати на оплату праці персоналу, які залежать від обсягу виконаної роботи; комісійні винагороди, які виплачуються партнерам за залучення нових клієнтів; витрати на рекламу, просування та інші маркетингові заходи, які залежать від обсягу продажів; амортизація вартості обладнання та інструментів, яка розраховується протягом їх терміну служби; інші змінні витрати: оренда приміщень, комунальні платежі, податки та збори, які залежать від обсягу діяльності.

Загальні витрати за перший рік включають інвестиційні витрати (початкові), змінні витрати та постійні витрати. У наступних роках аналогічно визначаються загальні витрати, але там вже не буде інвестиційних витрат.

Постійні витрати включають орендну плату, комунальні платежі, рекламу, комісію агентам (мобільних додатків, онлайн сервісів-путівників), а також амортизаційні відрахування. Важливо оптимізувати постійні витрати, але в перший рік роботи це зробити складно, лише в процесі діяльності можна налагодити контроль за їх величиною (табл.2.2).

Таблиця 2.2

Постійні витрати

Види витрат	Сума, грн.
Амортизація обладнання та транспорту	10 000
Витрати на пальне та інші експлуатаційні витрати	25 000
Маркетингові послуги	5 000
Оренда та комунальні послуги	40 000
Адміністративні витрати	20 000
Усього	100 000

Джерело: розраховано автором

У контексті інвестиційного проекту рух грошових коштів відображає очікувані надходження та витрати грошових коштів, пов'язані з реалізацією проекту. Для складання руху грошових коштів для інвестиційного проекту необхідно врахувати наступні фактори:

- Обсяг інвестицій: скільки коштів буде інвестовано в проект.
- Очікувані доходи: скільки доходу буде генерувати проект протягом кожного року.
- Витрати: скільки коштів буде витрачено на експлуатацію проекту протягом кожного року.
- Податки: скільки податків буде сплачено з доходу проекту.

Виходячи з інформації наведеної вище, розрахуємо рух грошових коштів на плановий рік (табл.2.3).

Таблиця 2.3

Рух коштів у 2025 року, тис.грн.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Баланс коштів початку періоду	0	0	0	50	60	80	80	80	220	370	840	1480
Виручка від реалізації	0	0	0	150	200	250	290	350	500	850	1100	1450
Власні інвестиції	200	200	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Залучені інвестиції	1000	700	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Усього грошових надходжень	1200	900	300	200	260	330	370	430	720	1220	1940	2930
Одноразові та періодичні витрати	1200	900	250	40	50	60	60	60	60	60	60	60
Поточні постійні витрати	0	0	0	50	70	80	100	100	100	100	100	100
Поточні змінні витрати	0	0	0	50	60	110	130	150	190	220	300	400
Усього грошових витрат	1200	900	250	140	180	250	290	210	350	380	460	560
Баланс коштів на кінець періоду	0	0	0	60	80	80	80	220	370	840	1480	2370
Обсяг продаж												
	0	0	0	50	70	100	120	150	180	200	230	350

Джерело: складено та розраховано автором

Визначимо очікувані надходження та витрати: надходження: це грошові кошти, які проект отримає від продажу товарів або послуг, а також від інших джерел, таких як інвестиції або державні субсидії. Витрати: це грошові кошти, які проект витратить на виробництво або надання товарів або послуг, а також на інші цілі, такі як оплата праці, оренда та податки. Розрахуємо чистий прибуток, рентабельність інвестицій (ROI).

Далі проведемо розрахунки фінансових результатів діяльності для першого року «СТО на колесах» та зробимо прогноз на наступні роки (табл.2.4).

Таблиця 2.4

Прогноз фінансових результатів, тис.грн.

Показники	2025 рік	2026 рік	2027 рік	2028 рік
Виручка від реалізації	1450	2000	2200	3400
Витрати на надання послуг	560	750	770	880
Прибуток до оподаткування	890	1250	1430	2520
Податок на прибуток (18%)	160,2	225	257,4	453,6
Чистий прибуток	729,8	1025	1172,6	2376,4
Рентабельність	13%	13,6%	15,2%	27%
Амортизаційні витрати	100	100	100	100
Майбутня вартість чистого грошового потоку	829,8	1125	1272,6	2476,4

Джерело: розраховано автором

На основі проведених прогнозних розрахунків фінансових результатів показник чистого прибутку зростає з 2025 року у 3,25 разів 2028 році (рис.2.3).

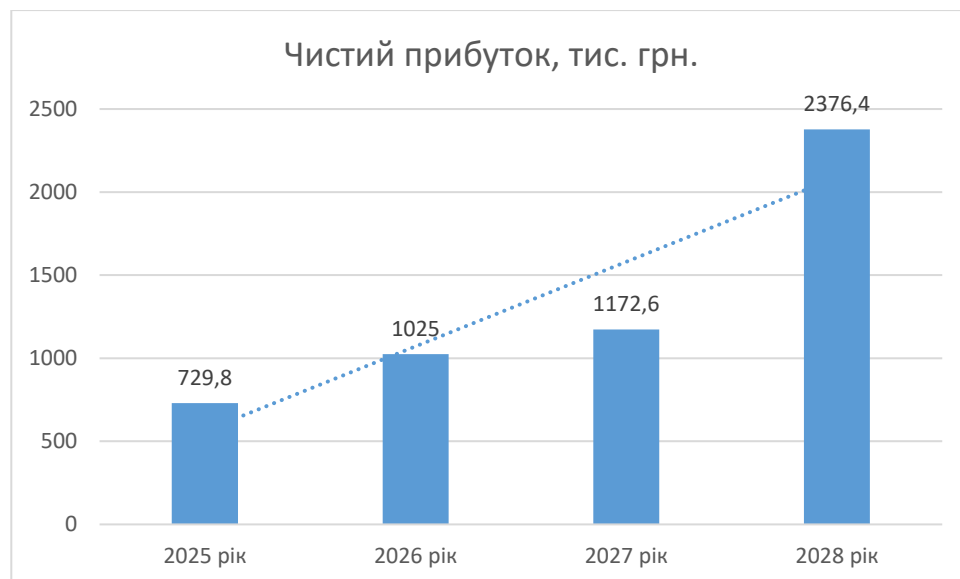


Рис. 2.3. Прогнозна динаміка показників чистого прибутку інвестиційного проєкту у 2025-2028 рр.

Джерело: складено автором

Прогнозні дані свідчать, що рентабельність «СТО на колесах» в процесі становлення та розвитку поступово зростає з 13% до 15,2%, спочатку повільними темпами за рахунок ознайомлення клієнтів з особливостями

послуг та розширення бази клієнтів, впровадження новітніх технологій, а далі оцінивши послуги показники рентабельності зростають до 27 %.

2.3. Оцінка ефективності інвестиційного проєкту

Для визначення ефективності інвестиційного проєкту «СТО на колесах» скористаємось формулами оцінювання економічної ефективності інвестиційних проєктів. Для розрахунків приймемо ставку дисконту на рівні 18% (табл.2.5).

Таблиця 2.5

Аналіз показників інвестиційного проєкту за 2025-2028рр.

Показники/ Роки	0-3 міс., 2025	2025	2026	2027	2028	Результат
Майбутня вартість ЧГП, тис.грн.	-1121	829,8	1125	1272,6	2476,4	
Коефіцієнт дисконтування (dk) при обраній нормі дисконту (d=18 %)	1	0,847	0,718	0,609	0,516	
Поточна вартість ЧГП, тис. грн.	-1121	702,84	807,75	775,01	1277,82	
NPV, у тис.грн.	-	-	-	-	-	2442,42
PI, у %	-	-	-	-	-	3,18
DRP, рік	-	-	-	-	-	0,32

Джерело: розраховано автором

Проведені розрахунки свідчать про те, що даний інвестиційний проєкт є ефективним, оскільки NPV є додатнім, індекс прибутковості складає 3,18% та строк окупності проєкту - 0,32 роки.

Застосуємо метод сценаріїв (імітаційну модель оцінки ризику проєкту), що полягає у визначенні експертної оцінки по кожному проєкту можливі сценарії розвитку: а) песимістичний; б) найімовірніший (найреальніший); в) оптимістичний. До кожного сценарію розрахуємо відповідний показник чистої поточної вартості - NPV, тобто, отримуємо три величини: NPV пес. (для

песимістичного сценарію); $NPV_{\text{реал.}}$ (для найбільш ймовірного сценарію); $NPV_{\text{опт.}}$ (для оптимістичного сценарію) Найгірший (песимістичний) сценарій – це ситуація, при якій всі вхідні параметри проекту відхиляються в небажаний для проекту бік, наприклад початкова інвестиція збільшується, ціна продукції падає, ставка дисконту збільшується [35]. Найкращий (оптимістичний) сценарій – це ситуація, при якій усі параметри змінюються у найкращий для проекту бік: початкова інвестиція та ставка дисконту зменшуються, ціна продукції зростає. Величина відхилень параметрів в той чи інший бік від базових значень береться максимально можливою в даних ринкових умовах. Для песимістичного та оптимістичного сценаріїв розраховується показник ефективності проекту так же, як в аналізі чутливості для базового сценарію, та проводиться експертна оцінка імовірності такого розвитку подій. Отримані значення заносять у таблицю (табл.2.7).

Таблиця 2.7

Сценарний аналіз інвестиційного проекту

Показник	Чиста теперішня вартість (NPV) тис. грн.	Експертна оцінка ймовірності
Песимістичний	1652,3	0,25
Поміrkований	2442,42	0,5
Оптимістичний	2923,2	0,25

Джерело: складено автором

Моделі імітують поведінку реальної системи протягом певного періоду часу, дозволяючи дослідникам вивчати різні сценарії та фактори, які можуть вплинути на її результати. Дозволяють враховувати невизначеність, аналізувати складні взаємозв'язки, оцінювати ризики, оптимізувати рішення.

Імітаційне моделювання полягає у коригуванні грошового потоку проекту і зазначеним нижче розрахунком NPV для всіх можливих його сценаріїв, який будується на основі експертних оцінок.

Для порівняння та для оцінки двох інвестиційних проектів розраховують середнє очікуване значення NPV для кожного проекту, скориставшись визначеними експертним шляхом ймовірностями отримання

значень NPV проектів, що розглядаються. Для прикладу розрахуємо $E(NPV)$ використовуючи дані нашого інвестиційного проекту:

Визначають середнє очікуване значення NPV:

$$\overline{NPV} = \sum NPV_i \cdot P_i$$

$$E(NPV) = (0,25 \cdot 1652,3) + (0,5 \cdot 2442,42) + (0,25 \cdot 2923,2) = 2365,12 \text{ тис. грн.}$$

Обчислюють стандартне відхилення:

$$\sigma = \sqrt{\sum_{i=1}^n (NPV_i - \overline{NPV})^2 \cdot P_i}$$

$$\sigma = ((1652,3 - 2365,12)^2 \cdot 0,25 + (2442,42 - 2365,12)^2 \cdot 0,5 + (2923,2 - 2365,12)^2 \cdot 0,25)^{1/2} = 471,63$$

Для визначення ступеня ризику інвестиційного проекту обчислюється коефіцієнт варіації:

$$v = \frac{\sigma}{\overline{NPV}} = \frac{471,63}{2365,12} = 0,2$$

На підставі отриманих результатів можна зробити наступний висновок: ризик даного інвестиційного проекту незначний, тому що середнє значення NPV (2365,12) ненабагато вище прогнозу експертів (2442,42), а значення коефіцієнта варіації (0,2) значно менше 1.

Для створення перспективного інвестиційного проекту з мобільного автосервісу варто здійснити аналіз сильних та слабких сторін даного бізнесу застосовуючи SWOT-аналіз. SWOT-аналіз є простим, але потужним інструментом, який може допомогти інвесторам та менеджерам проекту приймати обґрунтовані рішення[32].

Даний метод використовують в стратегічному плануванні він полягає у поділі факторів на чотири категорії (табл.2.8).

Таблиця 2.8

SWOT-аналіз

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
– Зручність для клієнтів: Мобільна СТО може виїхати до клієнта в будь-який зручний для нього час та місце. Це особливо актуально для власників вантажних автомобілів, яким складно дістатися стаціонарного СТО. – Економія часу: Клієнтам не потрібно витрачати час на поїздку до СТО, що може бути особливо важливим для підприємств, які залежать від безперебійної роботи свого транспорту. – Розширення ринку: Мобільне СТО може обслуговувати клієнтів у віддалених районах, де немає стаціонарних СТО. – Зниження витрат: Мобільному СТО не потрібно утримувати стаціонарне приміщення та сплачувати за оренду. – Підвищення конкурентоспроможності: Пропозиція мобільного СТО може стати конкурентною перевагою транспортного підприємства.	– Обмежена мобільність: Мобільна СТО не може обслуговувати всі види транспортних засобів. – Залежність від погодних умов: Робота мобільного СТО може бути обмежена в поганих погодних умовах. – Висока вартість обладнання: Устаткування для мобільного СТО може бути дорогим. – Складність пошуку кваліфікованого персоналу: Знайти кваліфікованих механіків, які готові працювати в мобільному СТО, може бути складно. – Обмежена маркетингова досяжність: До клієнтів може бути складно донести інформацію про мобільну СТО.
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
– Розширення спектру послуг: Мобільне СТО може пропонувати додаткові послуги, такі як шиномонтаж, діагностика, миття автомобілів. – Співпраця з іншими підприємствами: Мобільна СТО може співпрацювати з іншими підприємствами, наприклад автосалонами, автомагазинами, страховими компаніями, стаціонарними СТО. – Використання онлайн-платформ: Мобільна СТО може використовувати онлайн-платформи для пошуку клієнтів та бронювання послуг. – Франшизування: Мобільне СТО може бути франшизоване іншим підприємствам.	– Конкуренція інших мобільних СТО: Кількість мобільних СТО на ринку може зростати, що призведе до посилення конкуренції. – Зміна законодавства: Зміна законодавства може обмежити роботу мобільних СТО. – Економічний спад: Економічний спад може призвести до зниження попиту послуги СТО. – Зростання цін на паливо: Зростання цін на паливо може збільшити витрати на експлуатацію мобільного СТО. – Розвиток технологій: Розвиток технологій може призвести до появи нових конкурентів, наприклад онлайн-сервісів з ремонту автомобілів..

Джерело: складено автором

В цілому SWOT-аналіз показав, що інвестиційний проект «СТО на колесах» володіє як значними перевагами, так і потенційними ризиками. Успіх проекту буде залежати від ретельної проробки його реалізації, з урахуванням усіх виявлених факторів, враховувати сильні сторони, такі як: можливість отримати послуги СТО в будь-якому зручному місці та часі, швидкий та зручний ремонт авто без простоїв та втрат робочого часу, підвищення ефективності роботи підприємств, які залежать від безперебійної роботи транспорту.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ

3.1. Перспективні напрями розвитку транспортного підприємства

Діяльність транспортних підприємств є визначальною умовою досягнення соціальних і фінансових цілей розвитку не тільки галузі, а й економіки країни в цілому. Інтенсивність процесу розвитку національної економіки, впровадження нових технологій у сфері надання послуг (у тому числі транспортних) вимагає дотримання загальних стратегічних напрямків і орієнтирів, що дозволить їм максимально ефективно адаптуватися до нових і сучасних умов ведення сільського господарства.

Сучасні підприємства, що сформували транспортну галузь України, здебільшого задовольняють тільки основні потреби населення та економіки в кількісному відношенні, але не в якісному. Таким чином, на сьогоднішній день стан транспортного сектора говорить про те, що ефективне застосування курсу європейської інтеграції в Україні та інтеграція Національної транспортної мережі не в повній мірі відповідають вимогам. Однією з причин значного відставання в розвитку підприємств транспортного сектора економіки є системна нестача фінансових коштів, відсутність належного технічного обслуговування інфраструктури і транспорту, а також технологічна та інноваційна відсталість, яка є не тільки перешкодою для виконання соціально-економічної функції галузі, але і це також загрожує національній економічній безпеці. Але, незважаючи на існуючі проблеми, транспортні підприємства відіграють особливу допоміжну роль в економіці країни: вони покривають виробничі і невиробничі потреби економіки країни в транспорті, раціонально розподіляють виробничі потужності і ресурси по всій країні; створюють сприятливі умови і бізнес-середовище для розширення і відродження бізнесу всіх галузей народного господарства; підвищення ефективності використання трудових, матеріальних і фінансових ресурсів суспільного виробництва [19,28].

Транспортний комплекс має значний вплив на національну економічну систему та міжнародну конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг у контексті курсу України на європейську інтеграцію. Транспортний комплекс України - це сукупність підприємств усіх видів транспорту і допоміжних служб у сфері транспорту (основних галузей промисловості), виробництва, ремонту і технічного обслуговування транспортних засобів транспортний комплекс України представлений транспортною інфраструктурою, автомобільним, залізничним транспортом, авіацією, транспортними засобами, технічним обладнанням і механізмами, системою управління і зв'язку і т.д. його метою є задоволення потреб господарюючих суб'єктів і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Модернізація та структурний розвиток транспортного комплексу України на інноваційній основі вимагає активізації державної політики щодо реалізації транспортної стратегії України на період до 2030 року [21], розробки та реалізації інноваційних інвестиційних проектів, спрямованих на інтеграцію України в європейську та світову транспортну систему. Основними принципами транспортної стратегії України є: забезпечення конкурентоспроможності та ефективності транспортної системи, її інноваційний розвиток та глобальні інвестиційні проекти, створення безпечного, екологічно чистого та енергоефективного транспорту, безперешкодна мобільність та Міжрегіональна інтеграція.

Одним з напрямів розвитку транспортних підприємств - ефективний контроль витрат. Він є важливим аспектом підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств. Цей метод включає ретельний аналіз, планування та контроль витрат у різних аспектах діяльності компанії.

Першим кроком є ретельний аналіз всіх видів витрат, що здійснюються на підприємстві: витрати на паливо, обслуговування автопарку, заробітну плату, амортизацію і страхування. Цей аналіз допоможе вам виявити основні причини витрат і визначити пріоритети щодо їх зниження. На основі аналізу

витрат компанія формує бюджет, який визначає максимально можливі витрати в різних сферах діяльності. Бюджет служить відправною точкою для контролю витрат і дозволяє встановлювати керовані цілі. Після складання бюджету компанія повинна постійно відстежувати і контролювати свої витрати, щоб не виходити за встановлені рамки. Це включає точний облік та аналіз витрат у режимі реального часу [34].

Ефективне управління витратами допомагає компаніям підвищити прибутковість та конкурентоспроможність, зменшити негативний вплив на навколишнє середовище та створити стійку основу для сталого розвитку. Цей метод вимагає системного підходу і постійного вдосконалення, але результат буде значним для автотранспортних компаній.

Наступним напрямом розвитку транспортних підприємств виступають - інвестиції в інфраструктуру, вони є важливим способом підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств. Цей метод передбачає фінансування і розвиток інфраструктури, включаючи ремонт і модернізацію доріг, терміналів, магістралей та інших транспортних об'єктів.

Інвестиції в поліпшення стану і якості доріг дозволяють автотранспортним компаніям знижувати знос і поломки автомобілів, скорочувати час у дорозі і підвищувати безпеку дорожнього руху інвестиції в модернізацію і розширення терміналів для вантажних і пасажирських перевезень дозволяють автотранспортним компаніям покращувати обслуговування клієнтів, скорочувати час очікування і прискорювати навантаження і розвантаження [45]. Інвестиції в інфраструктуру можуть включати будівництво об'їзних шляхів і розв'язок, які допоможуть зменшити затори на дорогах. Це сприяє більш швидкому та ефективному перевезенню вантажів і пасажирів.

Ще одним напрямом розвитку транспортних підприємств - автоматизація та впровадження інформаційних систем, яка є важливим способом підвищення економічної ефективності підприємств автомобільного транспорту в сучасному світі. Цей метод передбачає використання новітніх

технологій та інформаційних рішень для оптимізації процесів управління та логістики.

Використання інформаційних систем допомагає компаніям покращити планування та координацію логістичних процесів. Інформаційна система дозволяє розробити ефективний графік руху транспортного засобу і оптимальний маршрут доставки вантажів і пасажирів. Це також надає можливість відстежувати місце розташування транспортного засобу в режимі реального часу, дозволяючи компаніям контролювати виконання графіка і забезпечувати своєчасну доставку [36].

Автоматизовані системи допомагають планувати та керувати процесом завантаження та розвантаження та підвищують ефективність використання транспортних засобів та складської інфраструктури. Він також може збирати, зберігати та аналізувати великі обсяги даних, пов'язаних з логістикою та автомобільними перевезеннями.

Завдяки автоматизації та впровадженню інформаційних систем автотранспортні компанії можуть підвищити продуктивність, знизити витрати та покращити обслуговування клієнтів, що призведе до підвищення прибутковості та конкурентоспроможності.

Підвищення якості обслуговування клієнтів є найважливішим способом досягнення економічної ефективності автотранспортних компаній, оскільки клієнти важливі для будь-якого бізнесу. Якість обслуговування включає в себе кілька факторів, які можуть підвищити задоволеність і лояльність клієнтів і вплинути на прибутковість і репутацію компанії.

Важливо дотримуватися узгодженого графіка і надавати послуги доставки вчасно. Запізнення може призвести до втрати довіри та клієнтів. Якість обслуговування включає ефективне обслуговування клієнтів, яке допомагає швидко та професійно вирішувати проблеми, які виникають у клієнтів. Важливо забезпечити ефективне спілкування з клієнтами, наприклад, повідомлення про стан доставки та зміни в розкладі. Співпраця та партнерські відносини з клієнтами можуть підвищити їх задоволеність [37].

Покращення досвіду клієнтів допомагає компаніям утримувати та залучати клієнтів, підвищує прибутковість та створює стійку основу для подальшого розвитку.

Курси підвищення кваліфікації персоналу: є важливим способом підвищення економічної ефективності підприємств автомобільного транспорту. Цей метод включає навчання та розвиток навичок водіїв та іншого персоналу, що допоможе підвищити якість і безпеку на дорозі, а також знизити аварійність і ризики. Курси підвищення кваліфікації для водіїв допоможуть вам поліпшити свої навички водіння, в тому числі навички безпечного водіння, економічного водіння, вміння справлятися з небезпечними ситуаціями і дотримуватися правил дорожнього руху. Навчання водіїв техніці безпеки на дорозі допомагає знизити аварійність і ризики для водіїв, пасажирів та інших учасників дорожнього руху. Це включає вивчення правил та використання методів безпечного водіння [38].

Підвищення кваліфікації може допомогти підвищити професіоналізм водіїв та іншого персоналу, покращити якість обслуговування та безпеку клієнтів. На додаток до водіння, на курсі може проводитися навчання з технічного обслуговування автомобіля, що допоможе відповідному персоналу проводити ремонт і технічне обслуговування автопарку.

В цілому, підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств вимагає системного підходу і постійного вдосконалення. Поєднання різних методів і стратегій може сприяти зростанню прибутковості і конкурентоспроможності підприємства в транспортному секторі.

Метою модернізації транспортного комплексу України є надання високоякісних транспортних послуг суб'єктам господарювання та населенню, вдосконалення транспортної інфраструктури та митної політики, прискорення лібералізації митних процедур при перевезенні товарів і пасажирів. Механізмом модернізації і відновлення зруйнованої транспортної інфраструктури на територіях, контрольованих українським урядом і звільнених від окупації, в майбутньому є реалізація проектів державно-

приватного партнерства, концесійних угод, залучення коштів міжнародної допомоги, грантів на відновлення національної економіки, а також інтеграція в транспортні системи Європи і США. весь світ [41].

3.2. Сучасні тренди інвестиційних проектів

Інтеграція, діджиталізація, автоматизація в реаліях сучасного сьогодення стають частиною нашого рутинного життя. У переважній більшості галузей і зокрема, транспортній, все менше залишається місця для консервативності, ігнорування інновацій та трендів.

Ринок автомобільних перевезень України складається лише з малих та середніх транспортних компаній. Середній вік вантажівок у нашій країні становить майже 20 років, показник один із найбільших у європейських країнах. Також, на ринку України вантажівки не мають обмеження щодо терміну експлуатації та віку автомобіля[27].

Тому поява нових трендів змушує транспортні компанії переглядати підходи та стратегії, щоб залишатися конкурентоспроможними. Розглянемо деякі з сучасних трендів інвестиційних проектів:

Підвищення уваги до екологічних, соціальних та корпоративних питань (ESG) (транспортні підприємства все більше уваги приділяють впливу своєї діяльності на навколишнє середовище, суспільство та корпоративне управління; інвестують в екологічно чистий транспорт, такі як електромобілі та воденьові транспортні засоби, а також вдосконалюють свою логістику, щоб зменшити викиди парникових газів; транспортні підприємства також прагнуть дотримуватися принципів соціальної відповідальності, таких як забезпечення безпечних умов праці, повага до прав людини та підтримка місцевих громад; для покращення корпоративного управління включають заходи підвищення прозорості, посилення відповідальності та покращення практики корпоративного управління)[39].

Використання нових технологій (штучний інтелект використовується для оптимізації маршрутів, розробки нових транспортних рішень, прогнозування попиту, автоматизації завдань пов'язаних з транспортними проектами, таких як планування, диспетчеризація, оптимізація та аналіз даних, та покращення безпеки; машинне навчання для аналізу даних про трафік, прогнозування технічного обслуговування та виявлення шахрайства; блокчейн для відстеження вантажів, забезпечення прозорості ланцюгів постачання та усунення посередників; IoT використовується для збору даних про транспортні засоби, інфраструктуру та вантажі. Ці дані можуть використовуватися для покращення ефективності, зниження витрат та підвищення безпеки та обслуговування клієнтів; автономні транспортні засоби мають потенціал революціонізувати транспортну індустрію. Вони можуть бути використані для покращення безпеки, ефективності та зручності для пасажирів; Шеринг-економіка стає все більш популярною в транспортній індустрії. Це дає людям можливість ділитися транспортними засобами, подорожувати разом та користуватися послугами таксі за допомогою мобільних додатків; Транспортні підприємства збирають великі обсяги даних про свої операції, такі як дані про маршрути, дані про транспортні засоби, дані про вантажі та дані про клієнтів. Ці дані можуть використовуватися для отримання інформації про те, як покращити ефективність, знизити витрати та підвищити обслуговування клієнтів)[31].

Застосування краудфандингу, дозволяє інвесторам вкладати невеликі суми коштів у різні проекти, а транспортні підприємства залучають капітал для своїх проєктів. Краудфандинг сприяє демократизації інвестування, залучаючи більш широке коло інвесторів, ніж традиційні методи фінансування; підвищенню обізнаності про транспортний проєкт і залучити підтримку з боку широкої громадськості; отримання зворотнього зв'язку від потенційних користувачів транспортного проєкту, що може допомогти вдосконалити проєкт перед його запуском; компанії можуть бути більш гнучкими, ніж

традиційні методи фінансування, що може дозволити проєкту адаптуватися до мінливих умов; відсутність боргових зобов'язань.

Зростання ролі соціального впливу. Проєкти, що спрямовані на покращення доступності транспорту для людей з обмеженими можливостями, зменшення забруднення навколишнього середовища або стимулювання економічного розвитку в сільській місцевості.

Наведемо декілька прикладів трендів інвестиційних проєктів: У США уряд запровадив ініціативу Justice40, яка направить 40% доходів від федеральних інвестицій в клімат та чисту енергію на розвиток депресивних громад. У Франції, де 54% сільського населення не мають доступу до автобусної зупинки в радіусі 10 хвилин ходьби, спільне використання автомобілів (carpooling) просувається як альтернатива. Громадяни можуть підійти до найближчої призначеної зупинки, вказати пункт призначення у мобільному додатку та розділити подорож з сусідами[42].

Для західного світу нормою є регіональне транспортне співробітництво, спільні підприємства-перевізники, "транспортні спілки", місцеві та регіональні залізничні компанії[43].

Великі європейські міста як Лондон, Париж, Берлін, у них завжди існувала система агломераційної взаємодії між містами і містечками за допомогою залізничного приміського сполучення на кшталт S-Bahn у німецьких містах чи RER у французьких містах[44].

Отже, для побудови великих інтегрованих систем громадського транспорту, які охоплювали б приміські та маргіналізовані (транспортні) райони, обов'язковий елемент це - формування транспортної моделі.

В сучасному світі автоматизація, впровадження інформаційних систем та покращення обслуговування клієнтів є ключовими методами для підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств. Ці методи дають змогу оптимізувати процеси, знизити витрати та покращити загальну продуктивність, що призводить до зростання прибутковості та конкурентоспроможності.

Тому інвестиційні проекти в сфері транспорту відіграють важливу роль у розвитку економіки. Вони можуть призвести до значних економічних вигод, таких як економія часу та коштів, покращення якості транспортного обслуговування, зниження рівня забруднення навколишнього середовища та стимулювання економічного розвитку регіонів.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі узагальнено теоретичні основи оцінки ефективності інвестиційних проєктів, з метою обґрунтування доцільності певного інвестиційного проєкту.

1. Розглянуто та визначено сутність інвестиційного проєкту. У процесі розгляду трактувань «проєкт», «інвестиційний проєкт» з'ясувалося, що існує безліч поглядів на сутність даних економічних категорій. Під «інвестиційним проєктом» розуміється документально підтверджений та оформлений алгоритм дій, який містить певні розрахунки та обґрунтування, що підкріплюють доцільність і ефективність вкладення інвестиційних ресурсів з метою впровадження досягнень науково-технічного прогресу у об'єкти підприємницької діяльності, розширення бізнесу шляхом виходу на нові ринки або збільшення обсягів виробництва на старих ринках, реконструкцію бізнесу. Зазначено класифікацію інвестиційного проєкту за галуззю, за масштабом, за терміном реалізації, за рівнем ризику, за ефективністю.

2. Досліджено етапи розробки інвестиційного проєкту. Доведено, що його розглядають як цикл, який має наступні етапи: 1) ідентифікація та формулювання ідеї проєкту; 2) обґрунтування доцільності проєкту; 3) розробка проєкту; 4) фінансове планування: розрахунок витрат, доходів проєкту та інших фінансових показників; 5) оцінка ризиків проєкту; 6) прийняття рішення про реалізацію проєкту; 7) реалізація, контроль та моніторинг проєкту.

3. Ознайомлено з методами оцінки ефективності інвестиційного проєкту. Ефективність інвестиційних проєктів вимірюється за допомогою безлічі методів і комплексом різномірних показників. Найпоширенішими з них є: методи окупності капіталовкладень; методи оцінки грошових потоків з урахуванням часу; методи переліку коефіцієнтів, що свідчать про ефективність інвестиційних ідей. Найбільш інформативними вважаються методи оцінки ефективності інвестицій у тому разі, коли вони є комплексними.

Окрім вищезазначених методів, існують й інші, більш спеціалізовані методи, які можуть використовуватися для оцінки ефективності інвестиційних проектів у певних галузях.

4. Проаналізовано інвестиційний стан транспортної галузі та визначено, що транспортна галузь є однією з найважливіших галузей економіки будь-якої країни. Вона забезпечує зв'язок між різними регіонами країни та світом, а також сприяє розвитку інших галузей економіки. Інвестиційний стан транспортної галузі в Україні характеризується недостатнім рівнем інвестицій, застарілою транспортною інфраструктурою та обладнанням, високим рівнем зношення транспортних засобів, низькою якістю транспортних послуг.

5. Розроблено власний інвестиційний проект зі створення мобільного автосервісу, який буде надавати послуги з ремонту та обслуговування автомобілів у будь-якому місці та в зручний для клієнта час. Використано методи оцінки інвестиційного проекту, які довели, що інвестиційні витрати склали 1121 тис. грн., постійні витрати 100 тис. грн., майбутня вартість чистого грошового потоку має позитивне значення, рентабельність проекту «СТО на колесах» в процесі становлення була 13%, а далі показники рентабельності зросли до 27 %. Це свідчить про прибутковість проекту.

6. Проведено оцінку ефективності інвестиційного проекту з надання послуг мобільного автосервісу, в результаті чого отримано додатне NPV, індекс прибутковості склав 3,18% та строк окупності проекту - 0,32 роки, що свідчить про ефективність даного проекту. Застосовано метод сценаріїв для оцінки ризику, отримано результати, які свідчать, що ризик розробленого інвестиційного проекту незначний, тому що середнє значення NPV (2365,12) ненабагато вище прогнозу експертів (2442,42), а значення коефіцієнта варіації (0,2) значно менше 1. Отже, після впровадження проекту необхідно проводити перегляд складових.

7. Розглянуто перспективні напрямки розвитку транспортного підприємства, які були сформовані на основі аналізу ринку, економічної

ситуації та інших факторів. Виділимо декілька перспективних напрямів розвитку транспортного підприємства, таких як: ефективний контроль витрат, що допоможе компаніям підвищити прибутковість та конкурентоспроможність; автоматизація та впровадження інформаційних систем, що підвищить продуктивність та покращить обслуговування клієнтів; Інвестиції в інфраструктуру, що призведе до зниження зносу і поломок авто, скорочення часу в дорозі, підвищення безпеки; підвищення якості обслуговування клієнтів надасть збільшення прибутку та створення стійкої основи для розвитку.

8. Виявлено сучасні тренди інвестиційних проєктів, які відкривають нові можливості для інвестиційних проєктів транспортних підприємств. До них відносяться: підвищення уваги до екологічних, соціальних та корпоративних питань (ESG); використання нових технологій; застосування краудфандингу; зростання ролі соціального впливу. Транспортні підприємства, які зможуть ефективно використовувати ці технології та тренди, зможуть отримати конкурентну перевагу та покращити свою стійкість на довгостроковий період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Асоціація автомобілістів України (AAUA) URL: <https://aaua.com.ua/page/pro-assoc-ac-yu> (дата звернення: 15.04.2024).
2. Богуславська С. І. Передумови підвищення економічної ефективності автотранспортних підприємств. *Економіка та суспільство* Випуск 56. 2023
3. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент. К.: Эльга-Н, Ника – Центр, 2001. 448 с. 64
4. Бланк І.О., Гуляєва Н.М., Мазаракі А.А. Інвестиційний менеджмент: підруч. К.: КНТЕУ, 2012. 398 с.
5. Варналій З.С., Васильців Т.Г., Лупак Р.Л., Білик Р. Р. Бізнес-планування підприємницької діяльності: навч. посіб. Чернівці: Технодрук, 2019. 264 с.
6. Васківська К.В., Сич О.А. Фінансовий менеджмент: навч. посіб. Львів: «ГАЛИЧ-ПРЕС», 2017. 236 с. URL: <https://financial.lnu.edu.ua/wpcontent/uploads/2015/10/%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA-%D0%A4%D0%9C-30.pdf> (дата звернення: 30.04.2024).
7. Верба В. А., Загородніх О. А. Проектний аналіз: підручник. Київ: КНЕУ, 2000. 322 с.
8. Горбаченко С.А., Карпов В.А. Аналіз підприємницьких проектів. Одеса: ОНЕУ, 2013. 241 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147035881.pdf> (дата звернення: 18.04.2024).
9. Грицай Т.Л. Інвестиційний проєкт як економічна категорія. *Фінанси, облік і аудит*. 2011. № 18. С. 272-278. URL: <http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/handle/2010/1011/Grytcay.pdf;jsessionid=D7BBB211748930B186E5B465EA414CAC?sequence=1> (дата звернення: 15.04.2024).
10. Державна служба статистики України. Транспорт України. 2022. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/10/zb_Trans_22.pdf
11. Дудка А.П. Теорія та практика інвестиційної діяльності. Інвестування: посібник. К.: Каравела, 2018. 545 с.

12. Життєвий цикл інвестиційного проекту. URL: https://pidru4niki.com/83582/investuvannya/zhittyeviy_tsikl_investitsiynogo_proektu (дата звернення: 24.04.2024).
13. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: навч. посіб. 2-ге вид., перероб. і доп. Суми: ВТД Університетська книга, 2005. 324 с.
14. Інвестиційна діяльність в Україні за 2022 рік https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=b6d0940d-2443-41c4-82ec-86e6d2e56973&title=InvestitsiinaDiialnistVUkrainiZa2022-Rik#_ftn1
15. Інвестиційні проекти: сутність та види. URL: <https://itstatti.in.ua/16-finansy-ta-investytsii/478-investitsijni-proekti.html> (дата звернення: 02.04.2024).
16. Інвестиційний цикл, його фази. URL: https://stud.com.ua/47494/investuvannya/investitsiyniy_tsikl_yogo_fazi дата звернення: 24.04.2024).
17. Кацан А.М., Волощук В.Р., Волощук Ю.О. Ефективність інвестування розвитку агропромислових підприємств. *Ефективна економіка*. 2018. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7282>. (дата звернення: 24.04.2024).
18. Кириченко О.А. Інвестування: підручник. К.: Знання, 2019. 578 с.
19. Класифікація інвестиційних проектів. URL: <https://economics.studio/finansovyiy-menedjment/vidi-investitsiynih-proektivklasifikatsiya-59128.html> (дата звернення: 29.04.2024).
20. Крпельницька С.О., Цигилик І.І. Аналіз і розробка інвестиційних проектів: навч. посіб. Київ: Центр навчальної літератури, 2008. 174 с.
21. Кузнєцова А.Я. Фінансування інвестиційно-інноваційної діяльності: монографія. Львів: Львів. банків. ін-т НБУ, 2005. 320 с. 63
22. Лапіна І.С., Гончаренко О.М. та інші Фінансовий менеджмент: навч. посіб. Одеса: Атлант, 2016. 313 с. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/6001/1/%D0%A4%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%>

B9%20%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82.pdf (дата звернення: 12.04.2024).

23. Лоза С. Інвестування транспортної галузі – як основа відновлення економіки країни *Scientific journal “MODELING THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC SYSTEMS”* с. 200-211

24. Мосієнко І.К. Інвестування: навч. посіб. К.: Знання, 2016. 357 с.

25. Методи оцінки сучасних інвестиційних проєктів. URL: <https://buklib.net/books/37224/> (дата звернення: 29.04.2024)

26. Методи оцінки інноваційних інвестиційних проєктів. URL: <https://uadoc.zavantag.com/text/24957/index-1.html?page=2> (дата звернення: 24.04.2024).

27. Мойсеєнко І., Ревак І., Миськів Г., Чапляк Н. Інвестиційний аналіз: навч. посіб. Львів: ЛьвДУВС, 2019. 276 с.

28. Нестерова С.В. Методи оцінки ефективності інвестицій: сутність та характеристики. *Економіка і суспільство*. 2018. Випуск 19. С. 1105-1110. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/166.pdf (дата звернення: 11.04.2024).

29. Орлов О.С. Методи оцінки ефективності інвестиційних проєктів. *Вісник соціально-економічних досліджень*: зб. наук. пр. ОДЕУ: Одеса, 2017. Вип. 21. С. 111-121.

30. Орлик О.В. Методи оцінювання ефективності інвестиційних проєктів. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/495/1/Орлик%20О.%20В.%20Методи%20оцінювання%20ефективності%20інвестиційних%20проєктів.pdf> (дата звернення: 20.04.2024).

31. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. URL: <http://minfin.gov.ua> (дата звернення: 21.04.2024).

32. Пересада А.А. Управління інвестиційним процесом. К.: Лібра, 2002. 472 с.

33. Період окупності інвестицій: підходи до визначення. URL: <https://spar.ua/blogs/period-okupnosti-proektu> (дата звернення: 26.04.2024).

34. Погрішук Г.Б., Руденко В.В. Інвестування: навч. Посібник. Тернопіль: Економічна думка, 2014. 277 с.
35. Полянська А.С. Сучасні підходи до оцінки ефективності інноваційної діяльності підприємства. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2010. № 684. С. 175-180.
36. Порядок розробки інвестиційного проєкту. URL: <https://buklib.net/books/35305/> (дата звернення: 24.04.2024).
37. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.91 р. № 1561- XII. Відомості Верховної Ради України. № 47. Ст. 647. (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 20.09.2023).
38. Рижигов В.С., Яковенко М.М., Латишева О.В.. Проєктний аналіз: навч. посібник. К.: Центр учбової літератури, 2017. 384 с.
39. Рославцев Д. М. Проєктний аналіз: функціональні аспекти реалізації проєктів транспортних систем і логістики: навч. Посібник. Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. Х.: ХНАМГ, 2013. 217 с. URL: <https://core.ac.uk/reader/33754390> (дата звернення: 25.04.2024).
40. Славкова А. А., Колісник Д. Р. Інвестиційна привабливість України: реалії в умовах війни та перспективи повоєнної відбудови *Економіка та суспільство* Випуск 56. 2023
41. Смерічевський С. Ф., Райчева Л. І., Михальченко О. А. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки *Економіка та суспільство* Випуск 38 / 2022
42. Сумов П. С., Василенко Т.Г., Коваль К.Н. та ін. Бізнес-планування підприємницької діяльності: навч.-метод. посіб. Суми: Справа, 2020. 305 с.
43. Сучасні методи оцінки інвестиційних проєктів. URL: https://stud.com.ua/91644/investuvannya/investitsiyniy_proekt (дата звернення: 29.04.2024).
44. Чепелюк Г.М., Ткаченко К.О. Методи оцінки інвестиційного проєкту, які використовуються при банківському кредитуванні. *Ефективна економіка*.

2017. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5810> (дата звернення: 15.04.2024).

45. Черваньов Д.М. Менеджмент інвестиційної діяльності підприємств: підручник. К.: Знання – Прес, 2003. 622 с.

46. Федоренко І.П. Фінансовий менеджмент: підручник. ЦУЛ, 2018. 502 с. 36.

47. Щукін Б.М. Аналіз інвестиційних проєктів: конспект лекцій. К.: МАУП, 2002. 128 с.

48. Удалих О.О. Управління інвестиційною діяльністю підприємства: навчальний посібник: ЦУЛ. 2006. 292 с.