

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-19-103>

УДК 330322:330.34

Діагностування інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств Київського регіону

Хобта М.О.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту
Національного транспортного університету

Сукманюк В.М.

асистент кафедри менеджменту
Національного транспортного університету

Гончар Т.М.

асистент кафедри менеджменту
Національного транспортного університету

У статті наведено результати вибіркового статистичного дослідження інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств Київського регіону. Проведено оцінку ефективності та діагностику фінансових можливостей підвищення інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств, що дає змогу зробити висновки про невисокий її рівень та низьку інвестиційну привабливість.

Ключові слова: інвестиційна активність, ефективність інвестиційної діяльності, капітальні інвестиції, інвестиційні процеси, інвестиційна привабливість, фінансова можливість інвестиційної активності.

Хобта М.О., Сукманюк В.М., Гончар Т.М. ДИАГНОСТИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ КИЕВСКОГО РЕГИОНА

В статье представлены результаты выборочного статистического исследования инвестиционной активности грузовых автотранспортных предприятий Киевской области. Проведены оценка эффективности и диагностика финансовых возможностей для повышения инвестиционной активности грузовых автотранспортных предприятий, что дает возможность сделать вывод о ее невысоком уровне и низкой инвестиционной привлекательности.

Ключевые слова: инвестиционная активность, эффективность инвестиционной деятельности, капитальные инвестиции, инвестиционные процессы, инвестиционная привлекательность, финансовая возможность инвестиционной деятельности.

Khobta M.O., Sukmanyuk V.M., Gonchar T.M. DIAGNOSIS OF INVESTMENT ACTIVITY OF FREIGHT MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES OF THE KIEV REGION

The article presents the results of selective statistical research investment activity of freight autotransport enterprises of Kiev region. An assessment of effectiveness and diagnosis financial capacity to increase investment activity of freight autotransport enterprises, which allows us to make conclusion about its low level, and low investment attractiveness.

Keywords: investment activity, efficiency of investment activities, capital investments, investment processes, investment attractiveness, financial opportunity of investment activity.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Для прискореного розвитку національної економіки особливого значення набуває активізація інвестиційної діяльності, оскільки без неї неможливо здійснити прогресивні зрушення, прискорити перехід економіки на якісно новий рівень, підвищити конкурентоспроможність.

Актуальність даної теми полягає у тому, що країна наша знаходиться у процесі розвитку, для якого потрібно застосовувати залу-

чення коштів із різних джерел: інвестиційних фондів, приватних інвесторів й особливо іноземних інвестицій. Для цього необхідно дослідити інвестиційну активність вантажних автотранспортних підприємств на транспортному ринку. Аналіз і діагностика інвестиційної активності автотранспортних підприємств як потенційних об'єктів інвестування є першим етапом вирішення проблеми інвестиційної привабливості підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вагомий внесок у розвиток діагностування інвестиційної активності зробили С.І. Абрамов, С.О. Біла, І.О. Бланк, Т.А. Городня, М.Ю. Горохов, В.М. Глазунов, А.Б. Ідрісов, С.В. Карташев, В.В. Ковальов, М.М. Крейнина, С. Князь, М.В. Лєснікова, Н.А. Лісова, І.П. Мойсеєнко, В.В. Малєєв, Т.В. Майорова, А.Г. Нікольська, А.В. Постніков, В.М. Павлюченко, В.М. Сєров, А.А. Садеков, Н.М. Ушакова, Т.Е. Унковська, В.К. Фальцман, В.Д. Шапіро, В.В. Шеремет, В.С. Щелков, які частину наукових досліджень присвятили теоретичним і методологічним питанням розроблення та реалізації інвестиційних проектів на підприємствах, формуванню механізму регулювання інвестиційної діяльності на рівні країни, регіонів і галузей. Але недостатнє опрацювання методологічних і прикладних питань щодо методів і прийомів діагностування інвестиційної активності вимагають поглиблення наукових досліджень на транспортному ринку.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств Київського регіону для оцінки фінансових можливостей підвищення ефективності інвестиційної діяльності

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз інвестиційної активності вантажних автотранспортних підприємств здійснено за даними середніх АТП м. Києва і Київської області, які належать до підприємств із недержавною формою власності. Виникає завдання формування досліджуваної сукупності, тобто визначення обсягу репрезентативної вибірки для даного регіону, загальна кількість автотранспортних підприємств якого становить 121 господарське товариство. Із загальної системи показників, якими характеризується діяльність підприємств, для обґрунтування обсягу вибірки в дослідженні прийнято показник чисельності працівників. Цей показник є одним з основних, що характеризує підприємства, й є у відкритому доступі до даних Державної служби статистики України.

Для формування вибіркової сукупності можуть бути застосовані різноманітні методи: простий випадковий (класичний) відбір, механічний (систематичний) відбір, розшарований (типологічний) відбір, серійна (гніздова) вибірка. Механічний відбір є різновидом класичного відбору. Розшарований відбір застосовується, коли генеральна сукупність попередньо поділена на якісно однорідні групи. Серійну вибірку можна застосувати за умови,

що генеральна сукупність поділена на серії (гнізда), пов'язані територіально чи організаційно. Оскільки генеральна сукупність підприємств є однорідною і немає необхідності ділити її на серії, у дослідженні застосовано спосіб простого випадкового (класичного) відбору вантажних автотранспортних підприємств із генеральної сукупності у вибірку.

Розмір вибірки визначається згідно з вимогами щодо точності даних, відповідно до яких відносна помилка вибірки не повинна перевищувати 5%. Необхідний обсяг вибірки АТП за чисельністю працівників, що забезпечить адекватне представлення вибіркочисельними оцінками властивостей генеральної сукупності, визначається так:

$$n = \frac{t^2 \times V^2 \times N}{\Delta^2 \times N + t^2 \times V^2}, \quad (1)$$

де n – обсяг вибірки;

t – довірче число;

V^2 – коефіцієнт варіації чисельності працівників автотранспортних підприємств;

N – обсяг генеральної сукупності;

Δ – гранична помилка вибірки.

У дослідженні прийнята висока імовірність результатів вибіркового спостереження, яка дорівнює 0,954. Такий імовірності відповідає довірче число (t), що дорівнює двом. Обсяг генеральної сукупності, як указувалося вище, становить 121 підприємство. Відповідно до вимог до точності зібраних даних, граничну помилку вибірки (Δ) прийнято на рівні 4,7%. Коефіцієнт варіації чисельності працівників господарських товариств становить 8,39%. Тоді обсяг вибірки буде таким:

$$n = \frac{2^2 \times 8.39^2 \times 121}{4.7^2 \times 121 + 2^2 \times 8.39^2} = 11.4 \approx 11 (\text{підприємств})$$

З високою імовірністю (0,954) і рівнем відносної похибки (4,7%) можемо стверджувати, що досліджувана вибіркова сукупність є репрезентативною.

Оцінка стану і динаміки інвестиційної активності підприємств здійснена за даними їх фінансової звітності за 2013–2017 рр., 2012 р. використано як базовий.

За станом інвестиційної активності підприємства можуть бути розподілені на три групи. До першої увійшли ті, що займалися інвестиційною діяльністю протягом усього досліджуваного періоду, до другої – підприємства, які періодично займалися цим видом діяльності, до третьої – АТП, що взагалі не здійснювали капітальні інвестиційні витрати. Структура підприємств за вказаною ознакою наведена на рис. 1.

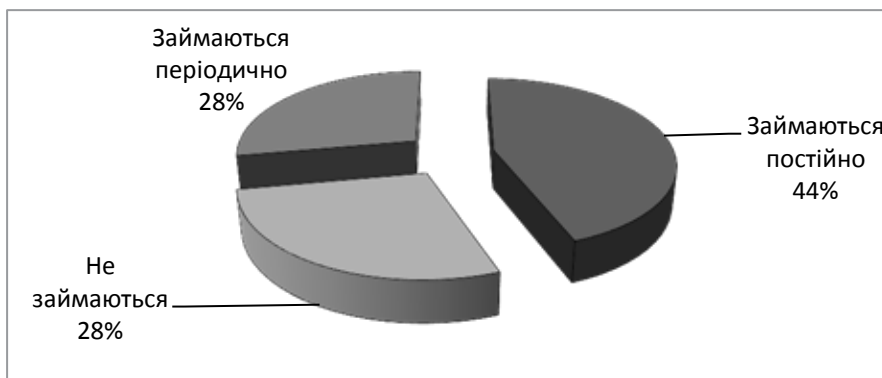


Рис. 1. Структура АТП за станом інвестиційної активності в частині капітальних інвестицій

Джерело: побудовано авторами на основі аналізу [6]

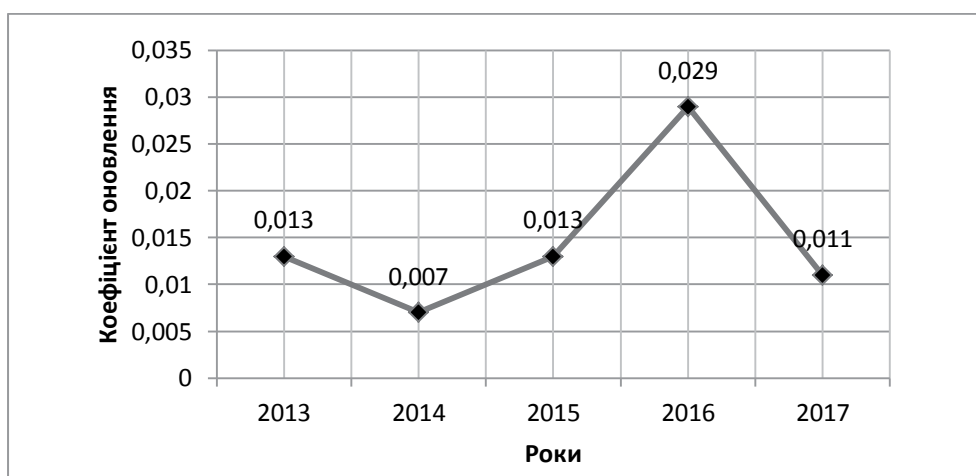


Рис. 2. Динамка середнього значення коефіцієнта оновлення необоротних активів АТП Київського регіону

Джерело: розраховано авторами на основі [6]

Щодо динамки інвестиційної активності, то спостерігається тенденція зменшення кількості підприємств, які займалися капітальними інвестиціями. Так, якщо в 2013 р. їх здійснювали 54,5% досліджуваних господарських товариств, то протягом 2014–2017 рр. відсоток підприємств скоротився до 36,4% [6]. На жодному з них не відзначалася стійка тенденція до приросту капітальних інвестицій. Ланцюговий абсолютний приріст капітальних інвестицій за період із 2013 по 2017 р. змінювався в межах від 2 тис. грн. у 2013 р. в ПрАТ «Автобаза 1» до 36 038 тис. грн. у 2015 р. в ПрАТ «Київавто». У 2017 р. за сукупністю досліджуваних підприємств середньорічний абсолютний приріст інвестицій становив 1 740 тис. грн.

Більше третини підприємств спрямовували інвестиції виключно в оновлення активної частини основних засобів, тобто оновлення рухомого складу.

Фінансові інвестиції протягом періоду, що аналізується, постійно здійснювало лише одне підприємство – ПрАТ «Київське АТП 13061» [6]. Приріст фінансових інвестицій був максимальним у 2016 р. і становив 27 312 тис. грн. У 2017 р. це господарське товариство витратило 21 296 тис. грн. для придбання фінансових інвестицій. Водночас у 2017 р. ще 54,5% підприємств здійснили зовнішні інвестиції, хоча їх обсяг був значно меншим і знаходився в межах 18 ÷ 785 тис. грн.

Проведений аналіз дав змогу зробити висновок про пасивну інвестиційну політику, передусім у частині капітальних інвестицій, більшості вантажних АТП Київського регіону, що призвело до незадовільного рівня оновлення їхніх необоротних активів (рис. 2).

Динаміка середнього значення коефіцієнта оновлення необоротних активів свідчить про те, що процес оновлення є

вкрай уповільненим і практично не перевищує один відсоток на рік, за винятком 2016 р., коли коефіцієнт зріс до 0,029, тобто в 2,9 рази, хоча і при цьому його значення залишається незначним. Залишається високим рівень зношеності основних засобів [6]. Із 2013 по 2017 р. залишилася незмінною кількість АТП, рівень зношеності основних засобів яких не перевищив 0,5, тобто процес оновлення на підприємствах випереджав процес зносу матеріальних необоротних активів. Дещо поліпшилася ситуація в 2017 р. на тих підприємствах, коефіцієнт зносу основних засобів яких перевищував 0,5. Кількість АТП, коефіцієнт зносу на яких знаходився в межах 0,648–0,762, збільшилася до п'яти. Водночас на 66,7% скоротилася кількість господарських товариств із

максимальним рівнем зношеності матеріальних необоротних активів.

Порівняльну динаміку коефіцієнтів зносу і придатності основних засобів за сукупністю господарських товариств характеризують дані рис. 3.

Результати діагностування стану і динаміки інвестиційної активності дають змогу зробити висновок про невисокий її рівень на більшості вантажних автотранспортних підприємств Київського регіону.

Результати оцінки ефективності інвестиційної діяльності підприємств засвідчили, що динаміка фондівіддачі (рис. 4) показала, що спостерігається певний стабільний ріст показника.

Якщо в 2013 р. кожна гривня залишкової вартості матеріальних і нематеріальних акти-

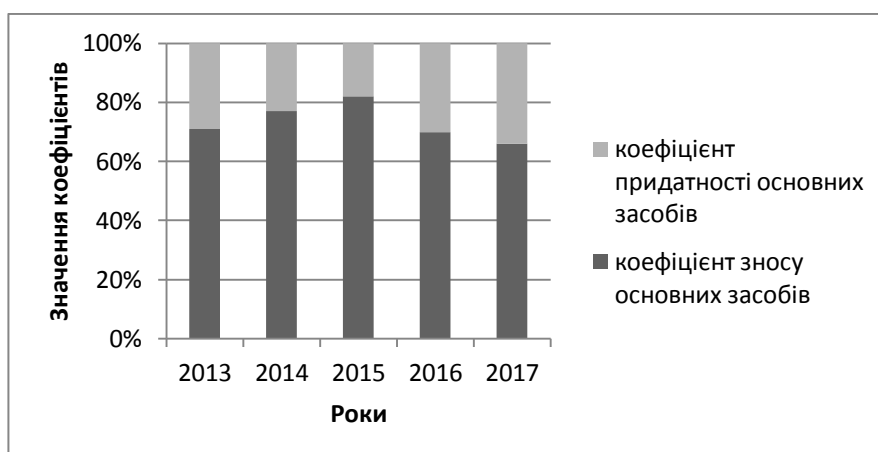


Рис. 3. Динаміка коефіцієнтів зносу і придатності основних засобів за сукупністю АТП

Джерело: складено авторами на основі аналізу [6]

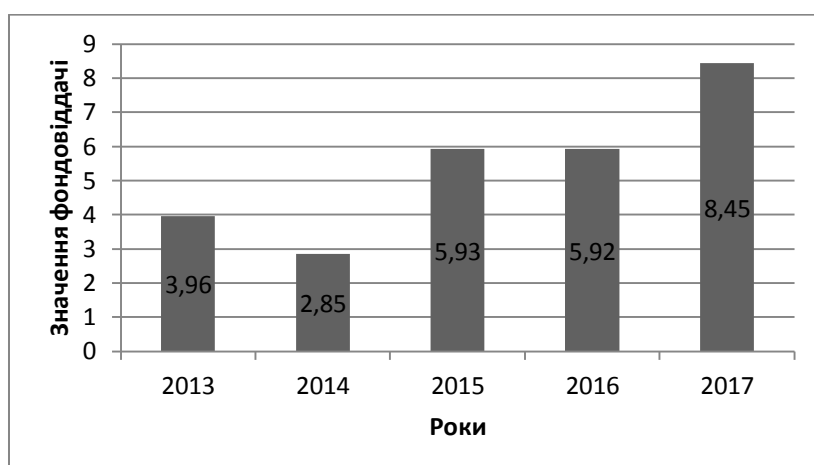


Рис. 4. Мінливість середнього значення фондівіддачі основних засобів за сукупністю підприємств

Джерело: складено авторами на основі аналізу [6]

вів приносила підприємствам у середньому 3,96 грн., то в 2017 р. вже 8,45 грн. Такий високий показник можна пояснити інфляційними процесами: чистий дохід під впливом інфляції зростає, тоді як вартість необоротних активів підприємства не індексують. Цими ж причинами можна пояснити відносно високий рівень рентабельності необоротних і оборотних активів (рис. 5).

Із усієї сукупності підприємств лише одне – ПрАТ «Трансоболонь» мало надзвичайно високий рівень рентабельності, який у 2017 р. становив 1,67 проти 1,42 у 2013 р. На цьому підприємстві мав місце і найвищий рівень фондоддачі: у 2017 р. кожна гривня залишкової вартості основних засобів забезпечувала підприємству 13,6 коп. чистого доходу від реалізації послуг. Водночас на п'яти з одинадцяти АТП в окремі роки були від'ємні значення рентабельності.

За даними рис. 5 можна зробити висновок про нестійкий характер зміни рентабельності необоротних і оборотних активів. До того ж ці дані отримані без урахування аномально великих значень рентабельності ПрАТ «Трансоболонь». Незважаючи на це, розмах варіації показника є високим і становить 0,638.

Динаміка рентабельності власного капіталу не має суттєвих коливань. Водночас спостерігається незначна динаміка скорочення показника: якщо в 2013 р. кожна гривня власного капіталу приносила підприємствам у середньому 11,3 коп. чистого прибутку, то в 2017 р. – 11,1 коп., тобто скоротилася на

1,8%. Даний показник є важливою характеристикою інвестиційної привабливості підприємства для інвесторів. Як бачимо, інвесторів не задовольнить такий рівень віддачі вкладеного капіталу, оскільки сьогодні навіть короткостроковий банківський депозит забезпечує їм вищий рівень рентабельності.

Значно нижчою є рентабельність основної діяльності підприємств [6], хоча капітальні інвестиції спрямовані на підвищення ефективності саме цього виду діяльності. Протягом усього періоду, що аналізувався, на трьох підприємствах, тобто на 27,3% господарських товариств від загальної їх кількості, основна діяльність була збитковою. Водночас відсоток збиткових АТП протягом періоду, що аналізувався, мав тенденцію до скорочення (за винятком 2017 р.).

У 2013 р. через найвищу частку збиткових АТП кожна гривня чистого доходу від реалізації послуг у середньому за сукупністю підприємств приносила 4,1 коп. збитку. У 2015 р. ситуація змінилася: гривня чистого доходу принесла 6,5 коп. прибутку. У 2016 р. вона ще поліпшилася, і в 2017 р. рентабельність різко знизилася, до 1,3%, у тому числі через збільшення кількості збиткових господарських товариств [6].

Проведена оцінка ефективності інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств Київського регіону дає змогу зробити висновок про її незадовільний рівень.

Результати діагностики фінансових можливостей підвищення інвестиційної активності

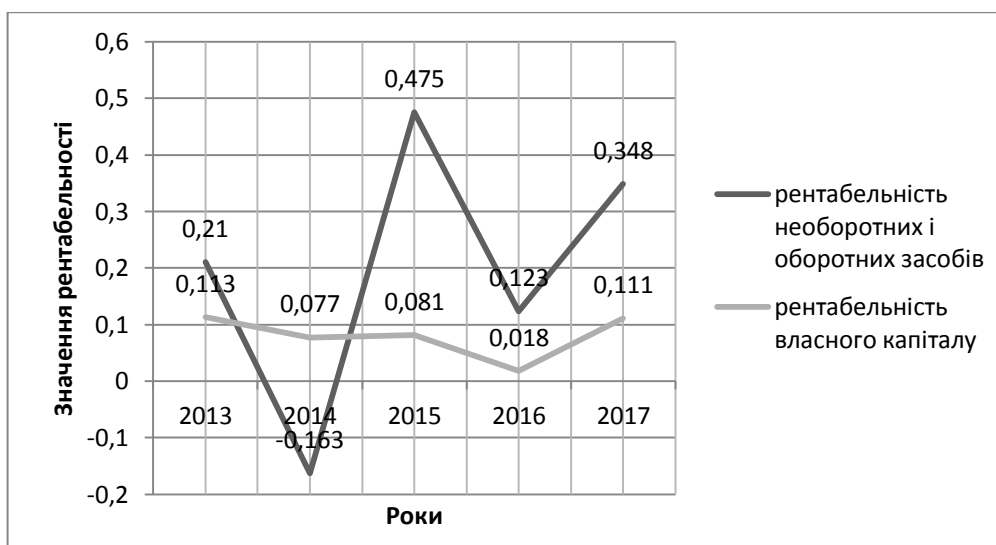


Рис. 5. Динаміка рентабельності необоротних і оборотних засобів, власного капіталу

Джерело: розраховано авторами на основі [6]

автотранспортних підприємств засвідчили таке. Всі АТП, за винятком ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД», у роки, коли їхня діяльність була прибутковою, не виплачували дивіденди акціонерам і повністю тезаврували чистий прибуток, тобто збільшували кошти на рефінансування власного виробництва. ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» у 2013 р. проводило консервативну дивідендну політику: на виплату дивідендів витрачалося 14% чистого прибутку. У 2014–2016 рр. ця політика була поміркованою: у середньому відсоток виплат становив 45%. У 2017 р. ПАТ використало для виплати дивідендів 95% чистого прибутку [6].

Для діагностування рівня акумуляції тезаврованого прибутку і амортизаційних відрахувань як основних внутрішніх джерел фінансування капітальних інвестицій (табл. 1) використана сукупність АТП-років, яка становила 55 (інформація за п'ять років по одинадцяти підприємствах).

Із усієї сукупності АТП-років 38,2% їх не підлягали дослідженню через збиткову основну діяльність. Відсоток АТП-років із прибутковою основною діяльністю, коли внутрішні джерела фінансування інвестиційних витрат підприємства повністю використовували не за цільовим призначенням, тобто для потреб операційної діяльності, становив 23,5%. Протягом АТП-років, що залишилися, 34,6% їх характеризувалися тим, що тезаврований прибуток і амортизаційні відрахування були повністю збережені для потреб інвестиційної діяльності. Цей відсоток від загальної кількості АТП-років із прибутковою діяльністю становив лише 26,5%.

Протягом досліджуваного періоду 34,6% АТП-років підприємства не використовували амортизаційні відрахування за нецільовим призначенням. І 34,6% АТП-років із загальної їх сукупності, що характеризувалася цільовим використанням коштів, відрізнялися частковим спрямуванням їх для поточних потреб. Отже, можна зробити висновок про використання автотранспортними підприємствами Київського регіону значних сум внутрішніх джерел фінансування інвестиційних витрат не за цільовим призначенням.

Структуру АТП за рівнем запозичення коштів характеризують дані рис. 6.

Як бачимо, 45,5% господарських товариств кожного року протягом досліджуваного періоду мали зобов'язання перед кредитними установами. Не користувалися позиками протягом 2013–2016 рр. 36,3% підприємств, а 18,2% АТП узагалі не використовували позикові кошти.

Низьким був рівень концентрації позикового капіталу (рис. 7). У 2017 р. на кожен гривню активів підприємства в середньому запозичали 15,1 коп., а АТП, що постійно користувалися позиками, – 22,6 коп. У 2015 р. позичали кошти виключно постійні їх споживачі. Збільшилися запозичення у 2016–2017 рр., однак не досягли рівня 2013 р. Таке пасивне запозичення коштів можна пояснити високим рівнем ризику втрати ліквідності. Узагальнюючий його показник – коефіцієнт поточної ліквідності – у половині досліджуваних випадків (50,9% АТП-років) мав значення, що не перевищувало одиницю, тобто частина поточних боргів у ці роки покривалася необоротними активами, що є загрозливим явищем, яке може свідчити про наявність латентної кризи.

Таблиця 1

Коефіцієнт акумуляції тезаврованого прибутку та амортизаційних відрахувань

Назва підприємства	Роки				
	2013	2014	2015	2016	2017
ПрАТ «АВТОБАЗА 1»	25,04	-312,40	3202,00	98,81	-2,11
ПрАТ «АГРОПРОМИСЛОВА ГРУПА»	-45,70	-113,88	20,50	-112,76	23,47
ПрАТ «ТРАНС-ОБОЛОНЬ»	1,31	1,10	0,60	0,26	0,86
ПрАТ «АТП-1»	-3,69	0,47	3,14	-0,55	0,14
ПрАТ «ВНЕСТРАНС»	7,12	9,47	1,06	0,61	0,48
ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД»	0,72	1,65	1,01	1,40	0,70
ПрАТ «Автомобільна компанія «Укртранс»	10,17	5,75	1,31	1,57	-1,03
ПрАТ «КИЇВСЬКЕ АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО 13061»	0,44	-1,30	0,09	123,25	2,64
ПАТ «АТП 13058»	2,91	-15,16	3,04	0,68	-3,02
ПрАТ «АВТОТРАНСПОРТНИК»	2,13	2,66	-6,92	0,41	-0,73
ПАТ «АВТОБАЗА № 1»	1,06	0,85	2,05	2,50	-1,21

Джерело: складено авторами на основі аналізу [6]

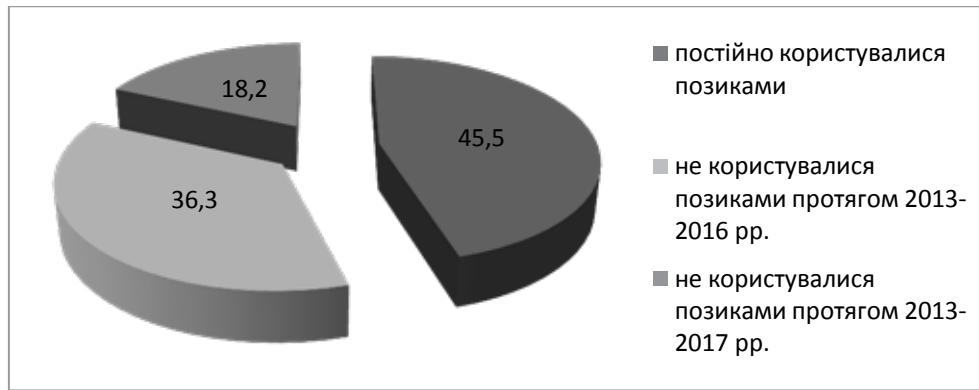


Рис. 6. Структура АТП за рівнем запозичення коштів

Джерело: розраховано авторами на основі аналізу [6]

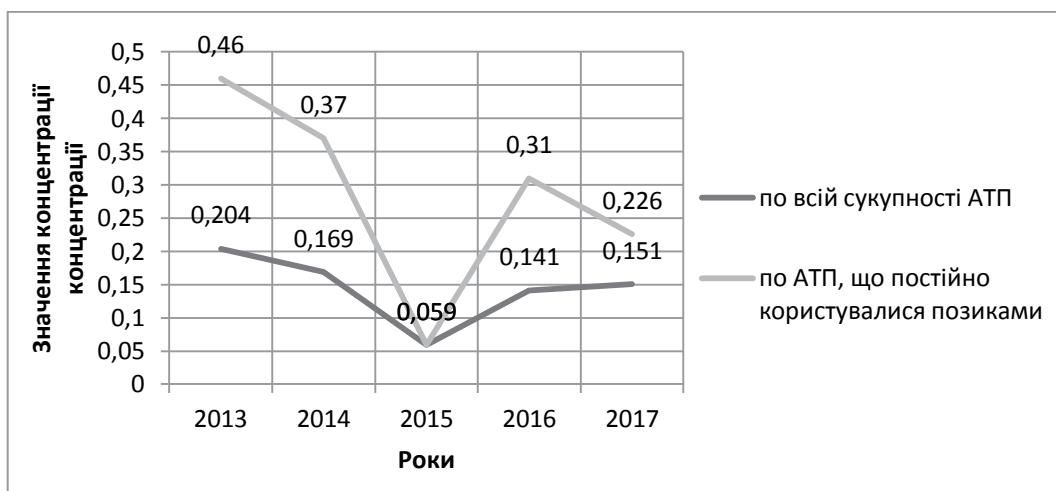


Рис. 7. Динаміка коефіцієнта концентрації позикового капіталу

Джерело: розраховано авторами на основі аналізу [6]

При цьому значення коефіцієнта мали високий рівень мінливості: від 0,1 до 0,97. Лише 25,5% випадків характеризувалися значеннями коефіцієнта, що перевищували нормативне, яке дорівнює двом.

Незначні обсяги запозичень можна також пояснити несприятливими співвідношеннями між ставками процентів на кредитному ринку держави і рівнем операційної рентабельності активів, яка визначає можливість сплати відсотків за користування кредитами (рис. 8). Протягом п'ятих років рентабельність змінювалася від -0,3 до +0,41, тобто зростала більше ніж удвічі, а в 2017 р. порівняно з 2013 р. зростання становило 170%. Як бачимо, лише в 2015 р. операційна рентабельність активів перевищувала середні ставки за кредитами. Однак це не призвело до збільшення рівня концентрації позикового капіталу. Навпаки, як впливає з рис. 7, цього року показник мав найменше значення.

Протягом 2013–2017 рр. тільки три АТП мали позитивні значення рентабельності. Водночас при цьому коефіцієнт варіації показника був надзвичайно високим. Так, у ПрАТ «Агропромислова група» за середнього значення рентабельності 12,2% коефіцієнт її варіації досягав 92,6%, у ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» відповідно 24,8% і 216%, а в ПрАТ «Транс-Оболонь» – 26,2% і 40,1%.

Висновки з цього дослідження. Проведений аналіз дав змогу зробити висновок про пасивну інвестиційну політику, передусім у частині капітальних інвестицій, більшості вантажних АТП Київського регіону, що призвело до незадовільного рівня оновлення їх необоротних активів.

Оцінка ефективності інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств Київського регіону дає змогу зробити висновок про її незадовільний рівень.

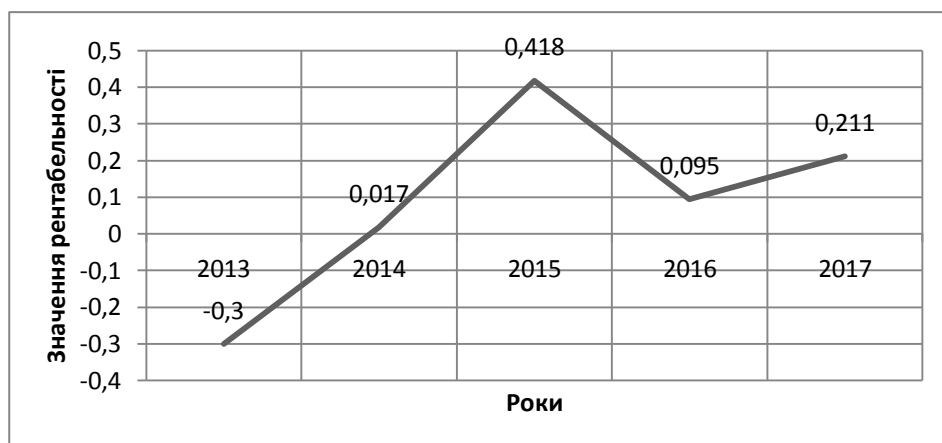


Рис. 8. Динаміка операційної рентабельності активів у середньому за сукупністю АТП

Джерело: розраховано авторами на основі аналізу [6]

Результати діагностики фінансових можливостей підвищення інвестиційної активності автотранспортних підприємств засвідчили, що в роки, коли їхня діяльність була прибутковою, не виплачували дивіденди акціонерам, при цьому збільшували кошти на рефінансування власного виробництва. Таким чином, результати оцінки фінансових можливостей підвищення інвестиційної активності вантаж-

них автотранспортних підприємств Київського регіону засвідчили їх обмеженість.

Узагальнюючи результати діагностування за трьома групами індикаторів інвестиційної активності, можна зробити висновок про невисокий її рівень, а отже, про низьку інвестиційну привабливість вантажного автомобільного транспорту в Київському регіоні.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Алексєнко Л.М. Фінансові аспекти оцінки інвестиційної привабливості підприємства. Економічний форум. 2009. № 3. С. 94–102.
2. Біла С.О. Питання теорії та практики інвестиційних процесів у трансформаційній економіці України (90-ті роки ХХ – початок ХХІ ст.). Історія нар. госп-ва та екон. думки України. 2007. Вип. 39–40. С. 32–42.
3. Борщевський В.В., Польова І.М. Формування регіональної системи залучення іноземних інвестицій. Регіональна економіка. 2006. № 4. С. 41–48.
4. Колянко О.В. Регіональне управління інвестиційними процесами: монографія. Львів: ЛКА, 2009. 248 с.
5. Офіційний сайт Державного комітету статистики України. Оперативна статистична інформація. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Фінансова звітність підприємств. URL: <https://smida.gov.ua/>.
7. Офіційний сайт Державного агентства з інвестицій та управління національними проектами України. URL: <http://www.ukrproject.gov.ua/>.
8. Пересада А.А. Управління інвестиційним процесом. URL: <http://ecolib.com.ua/book.php?book=6>.
9. Рейтинг стран мира по уровню прямых иностранных инвестиций. URL: <http://gtmarket.ru/research/foreign-direct-investment-index/info>.
10. Україна піднялася в рейтингу інвестиційної привабливості. URL: http://www.bbc.com/ukrainian/business/2015/06/150605_investattaractivness_ukraine_az.
11. Європейська бізнес-асоціація. URL: <http://www.eba.com.ua/uk/about-eba>.
12. Сазонець І.Л. Посилення ролі ТНК: позитивні та негативні наслідки. Вісник Дніпропетровського національного університету. 2009. С. 122–127.

REFERENCES:

1. Alekseenko L.M. Financial aspects of investment attractiveness assessment of the enterprise / LM Alekseenko // Economic forum. – 2009. – No. 3. – P. 94-102.
2. Bila S.O. Problems of the theory and practice of investment processes in the transformational economy of Ukraine (90th years XX-beginning of the XXI century) / S.O. Bila // History nar households and econ. Ukraine's thoughts. – 2007. – Vip. 39-40 – P. 32-42.
3. Barshchevsky V.V. Formation of the regional system of attraction of foreign investments / VV Barshchevsky, I.M. Field // Regional economy. -2006 – No. 4. – P. 41-48.
4. Kolyanko O.V. Regional management of investment processes [Text]: monograph / O.V. Kolyanko – Lviv: Publishing house LKA, 2009. – 248 p.
5. Official site of the State Statistics Committee of Ukraine. Operational statistical information [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Official site Financial reporting of enterprises smida [Electronic resource]. – Access mode: <https://smida.gov.ua/>.
7. Official website of the State Agency for Investments and Management of National Projects of Ukraine [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.ukrproject.gov.ua/>.
8. Peresada A.A. Investment Process Management / A.A. Peresada // [Electronic resource]. – Mode of access: <http://ecolib.com.ua/book.php?book=6>Rating of the countries of the world on the level of direct foreign investments [Electronic resource]. – Access mode: <http://gtmarket.ru/research/foreign-direct-investment-index/info>.
9. Ukraine has risen in the rating of investment attractiveness [Electronic resource] of the Air Forces of Ukraine. – Access mode: http://www.bbc.com/ukrainian/business/2015/06/150605_investattaractivness_ukraine_az.
10. European Business Association: official website [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.eba.com.ua/en/about-eba>.
11. Sazonets I.L. Strengthening the role of TNCs: Positive and Negative Impacts / I.L. Sazonon // Bulletin of the Dnipropetrovsk National University. – 2009. – P. 122-127.