

С. Ф. Смерічевський,

д. е. н., професор кафедри маркетингу, Національний авіаційний університет, м. Київ

ORCID ID: 0000-0003-2102-1524

О. А. Михальченко,

к. е. н., професор кафедри публічного управління та адміністрування

Національний авіаційний університет, м. Київ

ORCID ID: 0000-0002-3389-9361

Л. І. Райчева,

к. е. н., доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,

Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса

ORCID ID: 0000-0002-7764-4766

DOI: 10.32702/2306-6806.2022.7.16

СТРУКТУРНА ПОЛІТИКА ВІДТВОРЕННЯ В ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ ТА ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНІ МЕХАНІЗМИ ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ

S. Smerichevskyi,

Doctor of Economic Sciences, Professor of the Department of Marketing, National Aviation University, Kyiv

O. Mykhalchenko,

PhD in Economics, Professor of the Department of Public Administration, National Aviation University, Kyiv

L. Raicheva,

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of International Economic Relations,

International Humanitarian University, Odesa

STRUCTURAL POLICY OF REPRODUCTION IN THE TRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE AND INNOVATION AND INVESTMENT MECHANISMS OF ITS IMPLEMENTATION

Основний науковий результат статті полягає у статистично-правовому аналізі здійснення капітальних інвестицій у транспортному комплексі України, який дозволив отримати кількісні, якісні, структурні, динамічні оцінки, а також обґрунтувати рекомендації з удосконалення інноваційно-інвестиційної політики. Проведено етапізацію здійснення капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність. Для оцінки ступеня інтенсивності процесів інвестування за розмірами підприємств і підгалузями транспортного комплексу України проаналізовано базисні індекси обсягів капітальних інвестицій протягом 2010—2020 років. Доведено, що на рівні галузі більшими темпами зростає інвестиційна привабливість середніх і малих підприємств порівняно з великими, тоді як мікропідприємств значно погіршується. Показано, що у галузевому аспекті найвищу інвестиційну привабливість має наземний і трубопровідний транспорт із пріоритетом середніх і великих підприємств. Інвестиції у водний і авіаційний транспорт є малопотужними. Доведено, що наслідком структурної політики у транспортному комплексі стало суттєве скорочення питомої капітальних інвестицій у великі підприємства на користь середніх і малих підприємств, окрім мікропідприємств. Найбільш інвестиційно привабливими за розміром є малі і середні підприємства наземного і трубопровідного транспорту, а також великі та середні підприємства складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту. Показано, що основну частку капітальних інвестицій у транспортному комплексі України становлять матеріальні активи у підприємств всіх без виключення підгалузей та розмірів, представлені будівництвом та перебуваючою будівель, а також машинами та обладнанням. Обґрунтовано механізми формування інвестиційної моделі інноваційного типу, а також перспективні напрямки фінансування відтворення активів підприємств транспортного комплексу.

The main scientific result of the article is a statistical and legal analysis of capital investment in the transport sector of Ukraine, which allowed to obtain quantitative, qualitative, structural, dynamic estimates, as well as substantiate recommendations for improving innovation and investment policy: warehousing, postal and courier activities by distinguishing two stages (2010—2014, 2015—2020), each of which is characterized by formalization in the form of a parabola with branches down.

To assess the degree of intensity of investment processes by size of enterprises and subsectors of the transport sector of Ukraine, the basic indices of capital investment during 2010-2020 are analyzed. It is shown that in the sectoral aspect the highest investment attractiveness has land and pipeline transport with the priority of medium and large enterprises. Investments in water and air transport are low. The growth rate of capital investment in warehousing and ancillary activities in the transport sector is almost twice lower than in the industry.

The consequence of the structural policy in the transport sector was a significant reduction in the specific capital investment in large enterprises in favor of medium and small enterprises, except for micro-enterprises, in respect of which there is actually a cessation of the investment process. The most attractive in terms of investment are small and medium-sized enterprises of land and pipeline transport, as well as large and medium-sized enterprises of warehousing and ancillary activities in the field of transport.

It is shown that the main share of capital investments in the transport complex of Ukraine are tangible assets of enterprises of all, without exception, subsectors and sizes, represented by construction and reconstruction of buildings, as well as machinery and equipment. Improving the mechanisms of reproduction in the transport complex of the national economy is associated with the formation of an investment model of innovative type, increasing the share of capital investment in intangible assets. Leasing directions, concessions, attraction of funds of international organizations, state investments, preferential crediting by banking institutions on the basis of state compensation of a part of the interest rate, etc. are defined by perspective directions of financing of reproduction of assets of the enterprises of a transport complex.

Ключові слова: структурна політика, відтворення, транспортний комплекс, інноваційно-інвестиційні, механізми.

Key words: structural policy, reproduction, transport complex, innovation and investment, mechanisms.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Суб'єкти господарювання різних видів економічної діяльності характеризуються специфічним протіканням операційних, фінансових та інвестиційних процесів. Особливості відтворення транспортних підприємств полягають у тому, що споживання, відшкодування, відновлення, нагромадження і розширення основних засобів, інших необоротних та нематеріальних активів відбувається у динамічному режимі. Фізичний і моральний знос необоротних активів підприємств транспортного комплексу України є високим, а на певних об'єктах і підгалузях — критичним. Недосконалі методи нарахування амортизації обумовлюють недостатність джерел самофінансування і потребу у залученні значних позикових та залучених ресурсів. Підвищення ефективності відтворювальних процесів в транспортному комплексі України, у т.ч. шляхом використання його обмежених фінансових ресурсів, потребує удосконалення його інвестиційної моделі на інноваційній основі. Тому вибір теми статті обумовлений актуальністю пошуку та вдосконалення відтворювальних процесів на вітчизняних транспортних підприємствах.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Висока зношеність матеріально-технічної бази транспортного комплексу України обумовлює підвище-

ну увагу науковців і практиків до питань її оновлення шляхом здійснення капітальних інвестицій. Міщенко М. зазначає, що взаємозв'язок між окремими етапами відтворення на транспорті носить диференційований, динамічний, безупинно циклічний характер і є слабо керованим процесом через недоліки у його плануванні, обліку й аналізі [1, с. 133].

Гурнак В. М., Савіцька Г. П., Лікаренко Я. Я., досліджуючи процеси фінансового забезпечення відтворення активів підприємств залізничного транспорту, роблять акцент на оновленні технічних засобів, створенні та введенні в експлуатацію більш сучасних та досконалих зразків, які би забезпечили підвищення якості і конкурентоспроможності послуг та сприяли б зниженню витрат на перевезення [2, с. 69]. Гудкова В. П., Ярмоліцька О. В. статистично довели, що обсяги й доступність традиційних джерел капітальних інвестицій підприємств транспортного комплексу України, представлених власними ресурсами, бюджетним фінансуванням, банківськими кредитами, на жаль, не задовольняють їх інвестиційні потреби для здійснення відтворення основних виробничих засобів та нематеріальних активів на розширеній основі [3, с. 135]. Ярмоліцька О. В. до основних принципів фінансування відтворювальних процесів транспортних підприємств відносить: оптимізацію розподілу та використання чистого прибутку; переорієнтацію амортизаційної політики на забезпечення розширеного відтворення; раціоналізацію емісійної політики підприємств; отримання довгострокових банківських кредитів; покращення контролю за своєчасним обслуговуванням отриманих боргових ресурсів [4]. Проте, як зазначає Щелкунова В. А., відтворювальні процеси на транспорті уповільнюються не лише через брак коштів, але і через складність організаційно-

Таблиця 1. Базисні індекси обсягів капітальних інвестицій за видами економічної діяльності транспортного комплексу України

Вид економічної діяльності	Код КВЕД	Рік	Усього	у т.ч. підприємства			
				великі	середні	малі	з них мікро-
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Н	2010	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
		2012	1,745	1,790	1,826	1,138	0,779
		2014	0,867	0,617	1,552	1,165	0,756
		2016	1,472	1,088	2,524	1,925	1,310
		2018	2,990	2,213	5,332	3,328	2,336
		2020	2,023	1,445	3,827	2,102	0,119
наземний і трубопровідний транспорт	49	2010	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
		2012	1,400	1,500	1,301	1,102	2,249
		2014	0,753	0,529	1,255	0,841	1,291
		2016	2,957	3,314	2,596	1,908	2,232
		2018	-	6,369	-	4,215	4,943
		2020	3,892	4,028	4,305	2,361	0,423
водний транспорт	50	2010	-	1,000	-	1,000	1,000
		2012	-	4,252	-	0,284	0,045
		2014	-	6,370	-	0,182	0,060
		2016	-	-	-	0,261	0,000
		2018	-	-	-	0,194	0,001
		2020	-	-	-	0,228	-
авіаційний транспорт	51	2010	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
		2012	1,252	0,994	4,249	2,484	1,411
		2014	0,666	0,510	3,242	0,117	0,002
		2016	-	0,859	-	0,029	0,661
		2018	2,476	2,637	1,591	0,055	-
		2020	-	-	1,806	0,104	-
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	52	2010	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
		2012	1,914	1,927	2,024	1,303	0,569
		2014	0,923	0,634	1,715	1,751	1,075
		2016	0,804	0,218	2,439	2,352	1,956
		2018	1,565	0,528	4,754	3,154	2,889
		2020	1,158	0,385	3,553	2,274	0,047

Примітка: - немає даних.

Джерело: власні розрахунки.

правового становища, підприємств міського електротранспорту зокрема [5, с. 89]. Потребує удосконалення система управління, встановлення тарифів, монетизації соціальних пільг на транспортні послуги, забезпечення їх відповідним фінансуванням тощо. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати потребу у подальшій диференціації проблем відтворювальних процесів на рівні окремих підгалузей транспортного комплексу України.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є дослідження об'єктно-структурної політики відтворення основних засобів в транспортному комплексі України та удосконалення інноваційно-інвестиційних механізмів її реалізації.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Фінансове забезпечення відтворення основних засобів суб'єктів господарювання транспортного комплексу України являє собою комплекс заходів, спрямованих на формування, розподіл і використання фінансових ресурсів у формі капітальних вкладень з метою створення та оновлення матеріально-технічної бази для надання конкурентоспроможних послуг транспорту, складського господарства та допоміжного обслуговування на транспорті. Під капітальною інвестицією розуміємо господарську операцію, яка передбачає придбання, створення будинків, споруд, інших об'єктів нерухомої власності, інших основних засобів та нематеріальних активів, які підлягають амортизації.

Інвестиції, що спрямовуються на створення (придбання), реконструкцію, технічне переоснащення основ-

них засобів, очікуваний строк корисної експлуатації яких перевищує один рік, здійснюються у формі капітальних вкладень [6]. Враховуючи природно-монопольний характер окремих сфер транспортного комплексу України, важливою формою їх здійснення є державне інвестування в частині реалізації державних інвестиційних проектів на транспорті з використанням державних капітальних вкладень, кредитів (позик), залучення або видачі державних гарантій відповідно до вимог бюджетного законодавства, формування державного замовлення на виконання робіт у капітальному будівництві тощо. Також відповідно до Закону України "Про інноваційну діяльність" важливим джерелом фінансування транспортного комплексу України є ресурси Державної інноваційної фінансово-кредитної установи, які формуються за рахунок коштів Державного бюджету України на відповідний рік, вітчизняних та іноземних інвестицій юридичних та фізичних осіб, їх добровільних внесків, доходів від власної чи спільної фінансово-господарської діяльності та інших не заборонених законодавством України джерел [7]. Відповідно до Закону України "Про транспорт" державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення. [8].

Джерелом для аналізу відтворювальних процесів в транспортному комплексі України є офіційна інформація, розміщена на сайті Державної служби України у розділі "Економічна статистика/ Економічна діяльність/ Діяльність підприємств" [9].

Динаміку капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність можна описати шляхом виділення двох етапів, кожному із якого притаманна формалізація у формі параболи з гілками донизу:

1 етап (2010—2014) — протягом 2010—2012 років відбулося зростання обсягу капітальних інвестицій із 17210,6 млн грн до 30027,7 млн грн, а за 2013—2014 роки він скоротився до 14921,6 млн грн. Рівняння динаміки має вигляд:

$$y = -2719,4x^2 + 15419x + 4545,7, R^2 = 0,7833 \quad (1).$$

2 етап (2015—2020) — протягом 2015—2018 років відбулося зростання обсягу капітальних інвестицій із 18493,2 млн грн до 51457,3 млн грн, а за 2019—2020 роки він скоротився до 34814,8 млн грн. Рівняння динаміки має вигляд:

$$y = -2945,1x^2 + 24980x - 7125,1, R^2 = 0,8806 \quad (2).$$

Обсяг капітальних інвестицій 2020 року перевищує відповідний показник 2010 року вдвічі.

Для оцінки ступеня інтенсивності процесів інвестування за розмірами підприємств і підгалузями транспортного комплексу України проаналізовано базисні індекси обсягів капітальних інвестицій (табл. 1).

Виділені цикли визначаються, передусім, капітальними інвестиціями у великі підприємства. Проте їх базисний індекс у середні підприємства (3,827) значно перевищує індекс згадуваних підприємств (1,445) і загальний індекс (2,023), індекс капітальних інвестицій у малі підприємства (2,102) незначно перевищує середній. Проте за мікропідприємствами у 2020 році відбулося різке скорочення інвестицій до рівня 0,119 2010 року.

На відміну від великих підприємств, зростання капітальних інвестицій у середні і малі підприємства було відносно стійким, проте у 2019 році розпочався їх низхідний тренд. Найбільш похилим він є в частині мікропідприємств. У 2020 році він менше 1 за усіма підгалузями транспортного комплексу: на наземному і трубопровідному транспорті — 0,423, у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту — 0,047. Дані кінця періоду щодо водного і авіаційного транс-

Таблиця 2. Структура капітальних інвестицій у підприємств транспортногo комплексу України за розміром, %

Рік	Усього	у т.ч. підприємства			
		великі	середні	малі	з них мікро-
2010	100	69,872	22,014	8,114	1,943
2011	100	65,199	26,664	8,136	1,576
2012	100	71,669	23,037	5,294	0,867
2013	100	55,880	30,200	13,920	2,128
2014	100	49,698	39,398	10,904	1,694
2015	100	49,894	37,288	12,818	1,926
2016	100	51,655	37,737	10,608	1,729
2017	100	51,309	34,821	13,869	1,725
2018	100	51,707	39,261	9,031	1,518
2019	100	47,539	43,437	9,024	1,419
2020	100	49,921	41,650	8,429	0,114

Джерело: власні розрахунки.

Найбільш інвестиційно привабливою галуззю транспортногo комплексу України у 2020 році є наземний і трубопровідний транспорт (табл. 3).

На нього приходиться 74,50% капітальних інвестицій галузі, 39,26% — великих підприємств, 51,61% — середніх, 84,24% — малих, 57,9% — мікропідприємств.

Різна швидкість динаміки капітальних інвестицій, а, іноді, їх протилежний рух, обумовили зростання частки наземного і трубопровідного транспорту із 26,73% у 2010 році до кінця аналізованого періоду майже втричі, у т.ч. за рахунок малих підприємств — із 23,67% (більше, ніж у 3,5 рази).

Частка водного транспорту є незначною, але протягом 2010—2015 років його частка у капітальних інвестиціях зросла із 0,126% до 2,818%, протягом 2016—2020 років питома вага великих підприємств збільшилася з 1,752% до 1,875%. Значно послабилися позиції водного транспорту у залученні капітальних інвестицій малими підприємствами, оскільки їх частка скоротилася з 8,95% до майже 1%.

На відміну від інших підгалузей транспортногo комплексу, показники капітальних інвестицій авіаційного транспорту не зазнали суттєвих коливань, протягом 2010—2018 років його частка зросла з 4,62% до 5,51%, у т.ч. по великих підприємствах за аналізований період вона скоротилася з 1,02% до 0,48%, по середніх — з 1,63% до 0,08%. Відносно високим порівняно з підприємствами інших розмірів є внесок мікропідприємств авіаційного транспорту у формування капітальних інвестицій транспортногo комплексу, який незначно скоротився протягом 2010-2018 років із 3,58% до 2,97%.

Суттєві структурні зрушення пов'язані зі зниженням інвестиційної привабливості складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту, які супроводжувалися зменшенням його питомої ваги з 68,46% до 18,23%, у т.ч. за рахунок малих підприємств — із 39,87% до 15,76% і мікропідприємств — із 65,15% до 37,29%. Частика великих підприємств в освоєнні капітальних інвестицій скоротилася незначно — із 62,65% до 58,17%, а середніх — зросла із 43,41% до 46,98%.

Основну частку капітальних інвестицій становлять матеріальні активи, їх середня питома вага протягом 2010—2020 років коливається від 98,5% у великих до 99,42% у мікропідприємств (табл. 4). Тобто частка капітальних інвестицій у нематеріальні активи, представлені концесіями, патентами, ліцензіями, торговельними марками і аналогічними правами, придбанням програмного забезпечення, є мізерною і не перевищує у цілому 1,5%. Це свідчить про низьку інноваційну складову здійснюваних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність.

Склад і структура капітальних інвестицій у матеріальні активи суттєво різняться за окремими підгалуззями і розміром підприємств. Вони представлені в основ-

порту є конфіденційними, але попередні роки свідчать про фактичне припинення інвестування мікропідприємств водного транспорту, починаючи з 2016 року, обсяг капітальних інвестицій у мікропідприємства авіаційного транспорту у 2017 році становив 0,624 обсягу 2010 року.

Протягом 2010—2020 років індекси зростання капітальних інвестицій у наземний і трубопровідний транспорт (3,892) майже вдвічі більше порівняно з транспортним комплексом загалом. Як і на рівні галузі загалом, найбільшими є темпи зростання аналізованого показника середніх підприємств (4,305), але, на відміну від галузі, друге місце посідають великі підприємства (4,028), а третє — малі.

Відповідно до Закону України "Про залізничний транспорт" будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень, коштів АТ "Укрзалізниця", залучених коштів [10]. Згідно положень Закону України "Про автомобільний транспорт" обласні та міські ради затверджують регіональні програми розвитку автомобільного транспорту, оновлення та поповнення парку автобусів, будівництво автомобільних доріг тощо [11].

За оприлюдненими даними вартість капітальних інвестицій у середні підприємства водного транспорту зросла у 17,13 разів, натомість вартість капітальних інвестицій у малі підприємства мало стійкий тренд до скорочення протягом аналізованого періоду 2010—2020 років, а їх обсяг у 2020 році склав 0,228 від рівня 2010 року. Стаття 14 Закону України "Про внутрішній водний транспорт" визначає, що витрати на утримання, реконструкцію, ремонт, у тому числі капітальний, технічне переоснащення та охорону судноплавних гідротехнічних споруд, а також витрати на використання таких споруд для пропуску суден здійснюються за рахунок коштів Державного фонду внутрішніх водних шляхів [12]. Важливим джерелом його формування є частина рентної плати за спеціальне використання води суб'єктами господарювання для потреб гідроенергетики. За умовами статті 10 зазначеного Закону України джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту можуть бути кошти державного бюджету, орендної плати, інші джерела, не заборонені законодавством.

Протягом 2010—2018 років темпи зростання капітальних інвестицій у підприємства авіаційного транспорту (2,476) відставали від показників транспортногo комплексу (2,99), а великих підприємств (2,637) — навпаки перевищували (2,213). Протягом 2010—2020 років темпи росту капітальних інвестицій у середні підприємства авіаційного транспорту (1,806) значно відставали від загальногалузових (3,827).

Темпи зростання капітальних інвестицій у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту протягом 2010—2020 років (1,158) майже вдвічі менше порівняно з галуззю, утім за середніми підприємствами — незначно меншими (3,553 проти 3,827), а по малим підприємствам — незначно більшими (2,274 проти 2,102). Протилежними є тенденції інвестування у великі підприємства — якщо у складському господарстві має майже трикратне скорочення (індекс 0,385), то у транспортному комплексі — майже полуторне зростання (індекс 1,445).

Перевищення темпів зростання обсягів капітальних інвестицій у середні і малі підприємства порівняно з великими призвели до істотних структурних зрушень, у результаті яких частка останніх скоротилася із 69,87% до 49,92%, питома вага середніх — зросла із 22,01% до 41,65% (табл. 2).

Таблиця 3. Структура капітальних інвестицій у підприємств транспортно-го комплексу України за підгалуззями, %

Код КВЕД	Рік	Усього	у т.ч. підприємства			
			великі	середні	малі	з них мікро-
49	2010	26,73	34,902	45,937	23,67	30,087
	2012	22,404	24,866	44,455	68,338	24,139
	2014	22,942	28,225	33,166	40,414	26,138
	2016	81,388	35,904	45,531	40,324	60,42
	2018	76,938	-	58,187	50,093	-
	2020	74,505	39,259	51,612	84,24	57,895
50	2010	0,1262	-	8,9511	36,252	-
	2016	-	1,7521	1,2128	0,0087	-
	2018	-	0,8489	0,5211	0,0122	-
	2020	-	1,8746	0,9699	-	-
51	2010	4,62	1,02	1,63	0,15	3,58
	2012	2,57	2,37	3,56	0,28	2,57
	2014	3,82	2,12	0,16	0,00	2,75
	2016	3,65	-	0,02	0,08	-
	2018	5,51	0,30	0,03	-	2,97
	2020	-	0,48	0,08	-	-
52	2010	68,46	62,65	43,41	39,87	65,15
	2012	73,70	69,46	49,69	29,13	71,45
	2014	70,38	69,23	65,26	56,71	69,37
	2016	13,73	60,55	53,04	59,54	35,57
	2018	16,33	55,86	41,14	49,32	34,09
	2020	18,23	58,17	46,98	15,76	37,29

Примітка: - немає даних.

Джерело: власні розрахунки.

ному будівництвом та перебудовою будівель, а також машинами та обладнанням, частка землі, існуючих будівель та споруд є незначною. Середня частка капітальних інвестицій у будівництво та перебудову будівель за даними 2010—2020 років має чітко виражену закономірність скорочення при зменшенні розміру підприємств — від 45,09% у великих до 28,45% — у мікропідприємств.

Таблиця 4. Відтворювальна об'єктна структура капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність за підгалуззями і розміром підприємств

Рік	Матеріальні активи, %				Будівництво та перебудова будівель, %				Машина та обладнання, %			
	підприємства				підприємства				підприємства			
	великі	середні	малі	мікро-	великі	середні	малі	мікро-	великі	середні	малі	мікро-
2010	98,36	99,52	99,70	99,51	56,18	37,98	55,93	39,15	39,68	55,75	30,27	19,88
2012	98,76	99,21	98,82	99,10	46,78	36,84	28,81	31,62	50,12	58,70	66,18	62,99
2014	98,06	98,47	99,79	99,80	48,46	48,57	52,56	48,25	45,83	46,93	44,70	47,10
2016	98,96	99,39	99,36	98,98	46,14	35,36	25,17	12,67	48,53	59,86	65,51	67,11
2018	98,28	99,04	99,65	99,70	34,92	27,91	16,02	20,56	59,56	69,00	79,46	74,03
2020	98,89	98,69	99,70	99,96	32,57	29,96	27,83	6,83	59,66	62,56	67,81	84,67
середнє	98,50	98,77	99,36	99,42	45,09	34,27	31,99	28,45	49,36	59,79	58,05	56,01
наземний і трубопровідний транспорт												
2010	99,11	99,72	99,58	98,47	51,36	16,12	59,33	37,89	45,97	77,23	38,32	54,62
2012	97,73	99,05	99,88	99,95	68,30	12,64	17,40	25,47	28,00	83,65	78,60	71,41
2014	96,19	98,51	99,74	99,91	43,72	20,08	8,18	21,19	44,77	74,35	87,61	73,28
2016	99,53	99,86	99,30	97,90	50,70	5,56	5,04	7,97	46,30	92,08	90,76	83,03
2018	98,52	-	99,85	99,96	35,68	-	3,94	7,25	60,90	-	93,68	90,26
2020	99,01	99,62	99,94	99,96	38,44	8,27	4,55	7,33	58,05	85,50	92,94	83,85
середнє	-	-	99,71	99,60	-	-	14,84	18,04	-	-	80,42	73,18
складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту												
2010	99,20	99,44	99,75	99,69	61,29	50,92	61,44	70,55	35,26	43,07	28,17	16,88
2012	99,24	99,41	97,99	99,56	42,08	43,94	42,38	48,78	55,89	52,22	51,46	42,81
2014	99,18	98,42	99,82	99,75	53,23	61,89	76,31	69,51	44,01	34,32	21,95	26,27
2016	97,02	99,11	99,43	99,71	32,61	54,58	42,95	15,89	53,83	40,01	43,24	56,38
2018	97,12	98,67	99,41	99,51	44,28	39,69	33,22	34,33	47,26	56,40	59,30	57,31
2020	98,36	98,12	99,42	99,95	20,61	44,45	53,63	4,20	59,21	47,52	39,92	89,08
середнє	98,48	98,39	99,17	99,15	46,52	45,20	45,77	37,04	46,37	47,84	42,25	47,21

Примітка: - немає даних.

Джерело: власні розрахунки.

Загальним трендом для усіх за розміром підприємств є скорочення частки капітальних інвестицій у будівництво та перебудову будівель протягом 2010—2020 років: за великими — із 56,18% до 32,57%, середніми — із 37,98% до 29,96%, малими — із 55,93% до 27,83%, мікропідприємствами — із 39,15% до 6,83%.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Основний науковий результат статті полягає у статистично-правовому аналізі здійснення капітальних інвестицій у транспортно-го комплексі України, який дозволив отримати кількісні, якісні, структурні, динамічні оцінки, а також обґрунтувати рекомендації з удосконалення інноваційно-інвестиційної політики:

1. Проведено оцінку динаміки здійснення капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність шляхом виділення двох етапів (2010—2014, 2015—2020), кожному із якого притаманна формалізація у формі парабол з гілками донизу із високим значенням коефіцієнту множинної детермінації, що достовірно описує процес. Тренд останніх трьох років є низхідним, але обсяг капітальних інвестицій 2020 року перевищує відповідний показник 2010 року вдвічі.

2. Для оцінки ступеня інтенсивності процесів інвестування за розмірами підприємств і підгалуззями транспортно-го комплексу України проаналізовано базисні індекси обсягів капітальних інвестицій протягом 2010—2020 років. Доведено, що на рівні галузі більшими темпами зростає інвестиційна привабливість середніх і малих підприємств порівняно з великими, тоді як мікропідприємств значно погіршується. Чітко виражений низхідний тренд обсягу капітальних інвестицій у мікропідприємства притаманний усім підгалуззям транспортно-го комплексу України.

3. У галузевому аспекті найвищу інвестиційну привабливість має наземний і трубопровідний транспорт із пріоритетом середніх і великих підприємств. Інвестиції у водний і авіаційний транспорт є малопотужними. Темпи зростання капітальних інвестицій у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту протягом 2010—2020 років майже вдвічі менше порівняно з галуззю, утім за середніми підприємствами — незначно меншими, за малими — незначно більшими, за великими підприємствами спостерігається майже трикратне скорочення.

4. Наслідком структурної політики у транспортно-го комплексі стало суттєве скорочення питомої капітальних інвестицій у великі підприємства на користь середніх і малих підприємств, окрім мікропідприємств, відносно яких фактично відбувається припинення інвестиційного процесу. Найбільш інвестиційно привабливими за розміром є малі і середні підприємства наземного і трубопровідного транспорту, а також великі та середні підприємства складського господарства та допоміжної діяльності у сфері транспорту.

5. Основну частку капітальних інвестицій у транспортно-

му комплексі України становлять матеріальні активи у підприємств всіх без виключення підгалузей та розмірів, представлені будівництвом та перебудовою будівель, а також машинами та обладнанням. Об'єкта структура капітальних інвестицій суттєво різниться між найбільше фондомісткими підгалуззями транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності: на наземному і трубопровідному транспорті більшу роль відіграють машини і обладнання, тоді як складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту — будівництво та перебудова будівель.

6. Удосконалення механізмів відтворення в транспортному комплексі національної економіки пов'язуємо з формуванням інвестиційної моделі інноваційного типу, збільшенням частки капітальних інвестицій у нематеріальні активи, представлені концесіями, патентами, ліцензіями, торговельними марками і аналогічними правами, придбанням програмного забезпечення тощо.

7. Перспективними напрямками фінансування відтворення активів підприємств транспортного комплексу визначено: лізинг, концесії, залучення коштів міжнародних організацій, державні інвестиції, пільгове кредитування банківськими установами на основі компенсації державою частини процентної ставки тощо.

Перспективами подальших досліджень є обґрунтування концепції стратегічного структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу України в умовах військової економіки.

Література:

1. Міщенко М. Економічні методи планування відтворення основних фондів залізничного транспорту. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. 2015. Вип. 33. С. 126—134.

2. Гурнак В. М., Савіцька Г. П., Лікаренко Я. Я. Фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту. Економіка. Менеджмент. Бізнес. 2015. № 3. С. 66—71.

3. Гудкова В. П., Ярмоліцька О. В. Інноваційно-інвестиційне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту. Економічний форум. 2016. № 1. С. 129—138.

4. Ярмоліцька О. В. Формування джерел фінансування відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту. Ефективна економіка. 2016. № 4. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2016_4_38

5. Щелкунова В. А. Проблема та особливості відтворення основних фондів на міському електричному транспорті в умовах ринкових трансформацій. Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка. 2010. Вип. 495. С. 87—92.

6. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 № 1560-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12?find=1&text=%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1_1

7. Про інноваційну діяльність: Закон України від 04.07.2002 № 40-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86#w1>

8. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1>

9. Капітальні інвестиції підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства у 2010-2020 роках. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/pdp/pdp_ue/kip_ed_vsmm_2010_2020ue.xlsx

10. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1_2

%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1_2

11. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14?find=1&text=%D0%B1%D1%83%D0%B4%D1%96%D0%B2%D0%BD#w1_2

12. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86#w1_6

References:

1. Mishchenko, M. (2015), "Economic methods of planning the reproduction of fixed assets of railway transport", Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnologichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia, vol. 33, pp. 126—134.

2. Hurnak, V. M., Savitska, H. P. and Likarenko, Ya. Ya. (2015), "Financial support for the reproduction of fixed assets of railway transport enterprises", Ekonomika. Menedzhment. Biznes, vol 3, pp. 66—71.

3. Hudkova, V. P. and Yarmolitska, O. V. (2016), "Innovation and investment reproduction of fixed assets of railway transport enterprises", Ekonomichnyi forum, vol. 1, pp. 129—138.

4. Iarmolitska, O. V. (2016), "Formation of sources of financing the reproduction of fixed assets of railway transport enterprises", Efektyvna ekonomika, vol. 4, available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2016_4_38 (Accessed 28 June 2022).

5. Shchelkunova, V. A. (2010), "The problem and features of reproduction of fixed assets on urban electric transport in the conditions of market transformations", Naukovyi visnyk Chernivetskoho universytetu. Ekonomika, vol. 495, pp. 87—92.

6. Verkhovna Rada of Ukraine (1991), Law of Ukraine "On investment activity", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12?find=1&text=%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1_1 (Accessed 27 June 2022).

7. Verkhovna Rada of Ukraine (2002), Law of Ukraine "On innovative activity", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86#w1> (Accessed 26 June 2022).

8. Verkhovna Rada of Ukraine (1994), Law of Ukraine "On transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1> (Accessed 26 June 2022).

9. State Statistics Service of Ukraine (2022), "Capital investments of enterprises by types of economic activity with division into large, medium, small and micro enterprises in 2010-2020", https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/pdp/pdp_ue/kip_ed_vsmm_2010_2020ue.xlsx (Accessed 25 June 2022).

10. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), Law of Ukraine "On railway transport", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD#w1_2 (Accessed 26 June 2022).

11. Verkhovna Rada of Ukraine (2001), Law of Ukraine "On road transport", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14?find=1&text=%D0%B1%D1%83%D0%B4%D1%96%D0%B2%D0%BD#w1_2 (Accessed 24 June 2022).

12. Verkhovna Rada of Ukraine (2020), Law of Ukraine "On inland water transport", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86#w1_6 (Accessed 24 June 2022).

Стаття надійшла до редакції 30.06.2022 р.