

УДК 336.645.1

UDC 336.645.1

СТАН ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Варналій З.С., доктор економічних наук, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна, vzs1955@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6654-8760

Нікитенко Д.В., кандидат економічних наук, Національний університет водного господарства та природокористування, Рівне, Україна, d.v.nikytenko@nuwm.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4989-0879

Хмелевський М.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, iebt_dv_ntu@ukr.net

STATE OF INVESTMENT SECURITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE

Varnalii Z.S., doctor of economic science, Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine, vzs1955@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6654-8760

Nikytenko D.V., Ph.D. (Economics), National University of Water and Environmental Engineering, Rivne, Ukraine, d.v.nikytenko@nuwm.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4989-0879

Khmelevskiy M.O., Ph.D. (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine, iebt_dv_ntu@ukr.net

СОСТОЯНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Варналий З.С., доктор экономических наук, Киевский национальный университет имени Тараса Шевченка, Киев, Украина, vzs1955@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6654-8760

Никитенко Д.В., кандидат экономических наук, Национальный университет водного хозяйства и природопользования, Ровно, Украина, d.v.nikytenko@nuwm.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4989-0879

Хмелевский Н.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, iebt_dv_ntu@ukr.net

Головним завданням в контексті модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку економічного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Виходячи з географічного розташування України, транспортно-транзитний потенціал може бути точкою зростання якщо не на суходолі через відсутність конструктивних коопераційних зв'язків з Російською Федерацією, то в авіаційному напрямку на рівні з діючим в Стамбулі та очікуваним у Варшаві хабом. На відміну від тих видів діяльності, які залежать лише від наявності того чи іншого природного ресурсу, транспортна галузь є інфраструктурним фактором економічного зростання. Її розвиток як основного представника загальної інфраструктури та зростання її ефективності впливає мультиплікативно на всю економіку. В той же час, кризовий стан транспортної галузі, деградація потенціалу та невикористання потенційних можливостей сприяють формуванню загроз національній, економічній та інвестиційній безпеці, а тому потребує невідкладних заходів з боку держави щодо їх усунення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій засвідчив значний інтерес науковців до проблематики стану та ефективності використання інвестицій в транспортну галузь. На формування теоретичних підходів до визначення загалом економічної та зокрема інвестиційної безпеки на мезорівні мали вплив наступні вчені: О. Барановський [1], Т. Васильців [2], С. Іванюта [3], А. Качинський [3], В. Криленко [4] та інші. Проте мезорівень інвестиційної безпеки в більшій мірі представлений за регіональною та в меншій мірі за галузевою ознакою.

Мета статті полягає у визначенні стану інвестиційної безпеки транспортної галузі України, зокрема задля розроблення пропозицій щодо її зміцнення.

Виклад основного матеріалу. Оптимальний стан інвестиційної безпеки транспортної галузі залежить від ефективності державного управління, яке: здійснюється в гармонії між поставленими цілями та реальними можливостями держави; не допускає неприпустимий державний регулюючий

вплив, що може призвести до збитку господарської діяльності; реалізує адекватні загрозам профілактичні заходи; своєчасно та у повному обсязі інформує про нормативно-правове регулювання діяльності транспортної галузі; сприяє створенню в ринкових умовах можливостей державно-приватного партнерства та інше. З іншого боку, інвестиційна безпека транспортної галузі України залежить також і від інвестиційної безпеки підприємств, що входять до транспортної галузі (мікрорівень).

Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури, забезпечення високих стандартів транспортних послуг, що сприятиме загальному економічному розвитку через зростання інвестиційної активності в інших видах економічної діяльності.

Щорічно підприємствами транспортної галузі інвестується значна сума коштів у модернізацію та реконструкцію існуючих активів: протягом 2010 – 2014 рр. – в середньому на рівні 10% від всіх капітальних інвестицій в економіку (табл. 1, рис. 1).

Таблиця 1 – Динаміка капітальних інвестицій, млн. грн. [5]
Table 1 – Dynamic of capital investments, mln. uah.

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всього в економіці	180575,5	241286	273256	249873	219420	273116	359216	448462
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	19322,4	25498,2	32413	18472,6	15498,2	18704	25108	37944
Питома вага, %	10,70%	10,57%	11,86%	7,39%	7,06%	6,85%	6,99%	8,46%
Наземний і трубопровідний транспорт	6725,5	8837,8	15076,9	4535,1	3916,2	8120,1	15931	22246
Водний транспорт	152,4	130,1	98,7	116,2	204,8	302,5	233,9	253,7
Авіаційний транспорт	614,9	841	774,3	536,1	410,2	647,8	616,1	1302,5
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	11705,1	15538,2	16077,6	13073,7	10837	9529,4	8126,3	13758
Поштова та кур'єрська діяльність	124,5	151,1	385,5	211,5	130	104,2	200,4	383,9

Джерело: авторські розрахунки.

При здійсненні оцінки стану будь-якої безпеки використовують індикаторний підхід. Індикатори розглядаються як порогові значення показників, що характеризують діяльність галузі в різних функціональних областях, відповідні певному рівню інвестиційної безпеки. Оцінка інвестиційної безпеки галузі встановлюється за результатами порівняння (абсолютного або відносного) фактичних показників діяльності галузі з індикаторами.

Невід'ємним елементом дослідження інвестиційної безпеки галузі є вибір її критерію, під яким розуміються ознака або сума ознак, на підставі яких можна буде зробити висновок про стан безпеки галузі. В залежності від їх вибору формується система показників, характеристик тієї чи іншої властивості інвестиційних процесів і явищ, стан і динаміка яких характеризують інвестиційну безпеку.

Такий критерій повинен не просто констатувати наявність інвестиційної безпеки галузі, а оцінювати її рівень, для подальшої її нейтралізації. В якості критеріїв інвестиційної безпеки приймаються індикатори, що характеризують граничні значення інвестиційної діяльності, при перевищенні яких неможливо забезпечити стабільність розвитку економіки у відповідності з цілями соціального розвитку та завданнями забезпечення безпеки галузі.



Рисунок 1 – Динаміка капітальних інвестицій за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» та їх питової ваги
 Figure 1 – Dynamics of capital investments by type of economic activity «Transport, warehousing, postal and courier activities» and their share

Джерело: власні розрахунки авторів на основі [5].

Використовуючи методичні рекомендації щодо розрахунку рівня економічної безпеки України, розроблених Міністерством економічного розвитку і торгівлі (Міністерством економіки) України у 2007 та 2013 роках (далі Методика-2007 та Методика-2013) [6] спробуємо проаналізувати та дати оцінку рівню інвестиційної безпеки транспортної галузі в розрізі індикаторів, адаптованих на мезорівень (табл. 2).

Таблиця 2 – Індикатори інвестиційної безпеки (макрорівень, мезорівень)
 Table 2 – Indicators of investment security (macro- and mezzanine level)

Індикатори на макрорівні	Індикатори на мезорівні (галузевий аспект)
Валове нагромадження основного капіталу, % ВВП	Капітальні інвестиції, % ВДВ
Ступінь зносу, %	Ступінь зносу в галузі, %
Відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій, %	Відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій в галузь, %
Відношення чистого приросту прямих іноземних інвестицій до ВВП, %	Відношення приросту прямих іноземних інвестицій в галузь до ВДВ, %

Джерело: власна розробка.

Один з основних індикаторів, який характеризує загалом рівень інвестиційної безпеки держави є «Валове нагромадження основного капіталу, % ВВП». По відношенню до транспортної галузі ми можемо порівняти капітальні інвестиції здійснені та валову додану вартість (ВДВ) створену цим видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (код за КВЕД: I – у 2005 р. та H – у 2010 р.). Загалом експертами визначений діапазон значень індикатора, в якому відбувається варіювання від оптимального до критичного: відповідно 30% – 18%.

Проаналізувавши значення капітальних інвестицій у % до ВДВ за 2010-2016 рр. (табл. 3) та порівнявши їх зі значеннями індикатора безпеки, який характеризує її стан, можна стверджувати, що

тільки у 2012 р. показник мав оптимальне значення, тоді як у 2010-2011 рр. – задовільне значення, а з 2013 р. і дотепер він знаходиться на критичному рівні (табл. 3., рис. 2).

Таблиця 3 – Динаміка значень індикатора «Капітальні інвестиції, % ВДВ (за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»)» [5]

Table 3 – Dynamics of the indicator «Capital investments, % of gross adding value (for the «Transport, warehousing, postal and courier activities»)»

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Валова додана вартість за ВЕД, млн. грн.	75360	93627	96677	99246	94015	98406	139208
Капітальні інвестиції за ВЕД, млн. грн.	19322	25498	32413	18473	15498	18704	25108
Індикатор, %	25,64%	27,23%	33,53%	18,61%	16,48%	19,01%	18,04%

Джерело: авторські розрахунки.



Рисунок 2 – Динаміка значень індикатора «Капітальні інвестиції, % ВДВ»
Figure 2 – Dynamics of the indicator «Capital investments, % of gross adding value»

Джерело: авторська розробка.

До 2012 року зростання капітальних інвестицій було спричинено реалізацією масштабних інфраструктурних проектів приурочених до «Євро-2012». Події такого масштабу дозволяють зробити революційний прорив в інфраструктурі, наслідки якого можуть мати довгостроковий ефект. З 2014 року ми можемо спостерігати зворотній процес – скорочення капітальних інвестицій, – причиною яких стали події на півдні та сході країни. Проте ситуація у 2013 році, коли капітальні інвестиції скоротились з 32,4 до 18,5 млрд. грн., може свідчити тільки про відсутність стратегії розвитку транспортної галузі на період після «Євро-2012». І невідомо, чи був би висхідний тренд і чи надовго, якби не події 2014 року.

Низький рівень фінансового забезпечення технічного розвитку транспортної галузі впливає на збільшення ступеня зносу основних засобів. Ступінь зносу основних засобів на підприємствах, що підпадають під цей вид діяльності, був найвищим серед усіх інших видів економічної діяльності до 2015 р. – 96,1% у середньому за 2010–2013 рр. Як видно з табл. 4 найбільш проблемною була ситуація на залізничному транспорті у складі «наземного і трубопровідного транспорту» (98,9% у 2011-2014 рр.) та підприємствах, які здійснюють діяльність у складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту (95,2 – 98,1% у 2011-14 р.). Через відсутність деталізованих статистичних даних з 2015 р. та з врахуванням того, що кардинальних позитивних змін у залізничному транспорті не відбулось, скорочення ступеня зносу з 97,9% у 2014 р. до 51,7% у 2015 р. пояснюється тим, що із прийняттям постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» відбулись зміни у

частині оцінки основних засобів. В інших видах сфери транспорту знос основних засобів був на рівні «небезпечно-критично».

Таблиця 4 – Динаміка ступеня зносу, %

(за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»)

Table 4 – Dynamics of the degree of wear, % (for the «Transport, warehousing, postal and courier activities»)

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ступінь зносу, %	94,4*	95,6*	96*	96,7	97,9	51,7	50,6
Наземний і трубопровідний транспорт	д/в	97,2	97,1	97,4	97,9	49,9	46,4
Водний транспорт	д/в	63,8	47,1	75,4	48	44,6	44,2
Авіаційний транспорт	д/в	58,3	60,4	54,1	58,8	60,5	64,1
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	д/в	95,2	96,1	96,2	98,1	56,5	65,4
Поштова та кур'єрська діяльність	д/в	59,5	62,2	62,2	64	64,4	9,2

* - назва виду діяльності «Діяльність транспорту та зв'язку».

Джерело: сформовано авторами на основі [7].

Повільний рух основних засобів негативно впливає на рівень їх зносу. «Відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій» – показник, який характеризує рівень інвестиційної безпеки та дає розуміння того наскільки в якісному плані здійснюються капітальні інвестиції. Щодо транспортної галузі, то динаміка цього показника представлена в табл. 5.

Таблиця 5 – Динаміка відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій

Table 5 – Dynamics of the ratio of the cost of new fixed assets to the volume of capital investment

Роки	Капітальні інвестиції	Вартість введених в дію нових основних засобів	Відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій	Характеристичні значення індикатора
2010	19322	17475	90%	Оптимально
2011	25498	д/в	-	-
2012	32413	29469	91%	Оптимально
2013	18473	12177	66%	Небезпечно
2014	15498	12000	77%	Задовільно
2015	18704	10183	54%	Критично
2016	25108	23711	94%	Оптимально

Джерело: розраховано авторами на основі [5].

За досліджуваний часовий період цей індикатор знаходився в межах значень «критично» у 2015 р. «небезпечно» у 2013 р., «задовільно» у 2014 р. та «оптимально» у 2010, 2012, 2016 рр. (табл. 5, рис. 3).

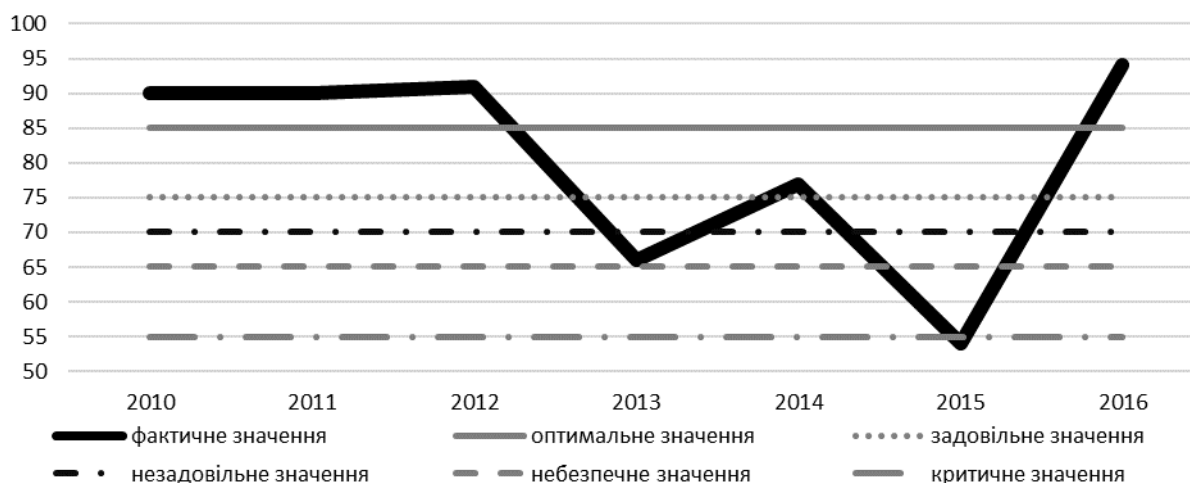


Рисунок 3 – Відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій, %

Figure 3 – The ratio of the cost of new fixed assets to the volume of capital investments, %

Джерело: власні розрахунки авторів на основі [5].

Індикатор «Відношення приросту прямих іноземних інвестицій в галузь до ВДВ» має динаміку представлену в таблиці 6. Динаміка індикатора має низхідний тренд, що є свідченням того, що транспортна галузь через свою монополізацію (81,8% [8] у 2015 р.) та переважання державної форми власності фактично не є тим напрямком, куди прямі іноземні інвестиції у вигляді акціонерного капіталу можуть вільно увійти. Тому значення індикатора протягом досліджуваного періоду завжди знаходиться нижче критичного рівня (4%).

Узагальнюючи результати аналізу індикаторів, що характеризують рівень інвестиційної безпеки транспортної галузі, можна зробити висновок про негативний тренд. Для цього ми кожному значенню індикатора, який дає якісну оцінку, привласнюємо числове значення (бал): оптимальне значення (О) – 4 балів, задовільне (З) – 3, незадовільне (НЗ) – 2, небезпечне (Н) – 1, критичне (К) – 0. В Методиках (2007, 2013) вагові коефіцієнти кожного нами обраного індикатора є приблизно однаковими, тобто їх вплив на інтегральне значення інвестиційної безпеки є рівномірний. Інтегральний показник інвестиційної безпеки визначається як сума балів по кожному індикатору за відповідний рік. Чим більшу кількість балів отримує галузь в певному році (для нашого прикладу – 16), тим вищим є рівень інвестиційної безпеки, і навпаки (для нашого прикладу – 0).

Таблиця 6 – Динаміка показника «Відношення приросту прямих іноземних інвестицій в галузь до валової доданої вартості, %» [9]

Table 6 – Dynamics of the indicator «The ratio of growth of foreign direct investment to the industry in gross value added, %»

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ПП у ВЕД, млн. дол. США	1 027	1 073	1 428	1 535	1 356	1 088	1 086	1 164
Приріст ПП у ВЕД, млн. грн.	-	46,0	354,5	107,7	-179,8	-267,5	-2,0	78,4
Валова додана вартість за ВЕД, млн. грн.	75360	93627	96677	99246	94015	98406	139208	190229
Офіційний курс дол. США, грн. (середній за період)	7,93	7,97	7,99	7,99	11,89	21,84	25,55	26,60
Відношення приросту ПП в галузь до ВДВ, %	-	0,39%	2,93%	0,87%	-2,27%	-5,94%	-0,04%	1,10%

Джерело: розраховано авторами.

Інтегральна оцінка стану інвестиційної безпеки транспортної галузі та її динаміка представлена в таблиці 7. Як видно з таблиці, загальний рівень інвестиційної безпеки є доволі низьким. Лише з 2016 року спостерігається покращення в окремих індикаторах.

Таблиця 7 – Інтегральна оцінка інвестиційної безпеки транспортної галузі

Table 7 – Integral assessment of the transport industry's investment security

Показники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1. Капітальні інвестиції, % ВДВ	К	К	К	К	К	Н	Н
2. Ступінь зносу в галузі, %	К	К	К	К	К	Н	Н
3. Відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій в галузь, %	О	О*	О	Н	З	К	О
4. Відношення приросту прямих іноземних інвестицій в галузь до ВДВ, %	К	К	К	К	К	К	К
Всього балів	4	4	4	1	3	2	6

* – за умови відсутності даних по даному року, беруться дані попереднього.

Джерело: авторська розробка.

Висновки. Отже, лише ефективне використання транспортної інфраструктури як основної складової національної економіки та її динамічний розвиток може забезпечити прискорене економічне зростання України. На основі проведеного дослідження інвестиційної безпеки транспортної галузі через сукупність індикаторів, які її характеризують, доведено, що хоча

транспортна система є значним і важливим сегментом для економіки країни, стан інвестиційної безпеки здебільшого перебуває на критичному рівні. Такий стан в свою чергу обмежує можливість використання потенціалу транспортної галузі для забезпечення необхідних умов як обороноздатності та національної безпеки, так і підвищення рівня життя населення. Серед детермінантів зміцнення інвестиційної безпеки галузі виділено сприяння розвитку конкуренції та роздержавлення/активізація державно-приватного партнерства, адже саме вони є фундаментальними чинниками залучення інвестицій, як внутрішніх так і зовнішніх, які в свою чергу сприятимуть зростанню виробництва, доходів та добробуту в цілому в економіці.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Барановський О.І. Філософія безпеки: монографія: у 2 т. / О.І. Барановський. – К.: УБС НБУ, 2014. – Т.1: Основи економічної і фінансової безпеки економічних агентів. – 831 с.
2. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення : монографія / Т.Г. Васильців. – Львів : Арал, 2008. – 384 с.
3. Іванюта С.П. Екологічна та природно-техногенна безпека України: регіональний вимір загроз і ризиків : монографія / С.П. Іванюта, А.Б. Качинський. – К. : НІСД, 2012. – 308 с.
4. Криленко В.І. Економічна безпека регіону як складова забезпечення національної економічної безпеки / В.І. Криленко // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – Дніпропетровськ : ДДАУ – 2013. – С. 1–15 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1779>.
5. Статистична інформація / Економічна статистика / Економічна діяльність / Капітальні інвестиції. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності (2010-2017) [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua/>; Вартість основних засобів у 2000-2015 роках [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
6. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України: наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 29.10.2013 р. № 1277 [Електронний ресурс] / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. – URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&tag=MetodichniRekomendatsii>; Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України: наказ Міністерства економіки України від 02.03.2007 р. № 60 [Електронний ресурс] / Міністерство економіки України. – URL: http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=97980&cat_id=38738.
7. Баланс основних засобів України за 2011 р. (2013, 2015). Основні засоби України за 2010 рік. (2012, 2014, 2016) Статистичний бюлетень. Державна служба статистики, 2017 р. // www.ukrstat.gov.ua
8. Звіт антимонопольного комітету за 2015 рік. [Електронний ресурс] / Антимонопольний комітет України. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=122547&schema=main>.
9. Прямі інвестиції. Офіційний курс гривні до іноземних валют (середній за період) // <https://beta.bank.gov.ua/statistic/sector-external/data-sector-external#3>.

REFERENCE

1. Baranovskyi, O. (2014). *Filosofiya bezpeky* [Philosophy of safety]. Kyiv: UBS NBU [in Ukrainian].
2. Vasiltsiv, T. (2008). *Ekonomichna bezpeka pidpryyemnytstva Ukrayiny: stratehiya ta mekhanizmy zmitsnennya* [Economic Security of Ukraine's Entrepreneurship: Strategy and Mechanisms for Strengthening]. Lviv: Aral [in Ukrainian].
3. Ivanyuta, S. & Kachynskyi, A. (2012). *Ekolohichna ta pryrodno-tekhnohenna bezpeka Ukrayiny: rehionalnyy vymir zahroz i ryzykiv* [Ecological and Natural-Technogenic Safety of Ukraine: Regional Dimension of Threats and Risks]. Kyiv: NISS [in Ukrainian].
4. Kyrylenko, V. (2005). *Investytsiyna skladova ekonomichnoyi bezpeky* [Investment component of economic security]. Kyiv: KNEU [in Ukrainian].
5. *Statystychna informatsiya / Ekonomichna statystyka / Ekonomichna diyalnist / Kapitalni investytsiyi. Kapitalni investytsiyi za vydamy ekonomichnoyi diyalnosti (2010-2017)* [Statistical information / Economic statistics / Economic activity / Capital investment. Capital investment by types of

economic activity (2010-2017)]. n/d. State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from: <http://ukrstat.gov.ua/>; Vartist osnovnykh zasobiv u 2000-2015 rokakh [Cost of fixed assets in 2000-2015. State Statistics Service of Ukraine]. n/d. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].

6. Nakaz Ministerstva ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy "Pro zatverdzhennya Metodichnykh rekomendatsiy shchodo rozrakhunku rivnya ekonomichnoyi bezpeky Ukrainy" [Order of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine "On Approval of Methodological Recommendations for Calculating the Level of Economic Security of Ukraine"]. 2013/10/29. me.gov.ua. Retrieved from http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=en-UA&tag=Metodichni_Recomendatsii; Nakaz Ministerstva ekonomiky Ukrainy "Pro zatverdzhennya Metodichnykh rekomendatsiy shchodo rozrakhunku rivnya ekonomichnoyi bezpeky Ukrainy" [Order of the Ministry of Economy of Ukraine "On Approval of Methodological Recommendations for Calculating the Level of Economic Security of Ukraine"]. 2007/03/02. me.gov.ua. Retrieved from: http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=97980&cat_id=38738 [in Ukrainian].

7. Balans osnovnykh zasobiv Ukrainy za 2011 r. (2013, 2015). Statystychnyy byuletyn [The balance of Ukrainian fixed assets for 2011 (2013, 2015). Statistical Bulletin. State Statistics Service]. n/d. Retrieved from: www.ukrstat.gov.ua; Osnovni zasoby Ukrainy za 2010 rik. (2012, 2014, 2016) Statystychnyy byuletyn [Ukraine's main assets for 2010 (2012, 2014, 2016) Statistical Bulletin. State Statistics Service]. n/d. Retrieved from: www.ukrstat.gov.ua [in Ukrainian].

8. Antymonopolnyy komitet Ukrainy. Zvit antymonopolnoho komitetu za 2015 rik. [Antimonopoly committee of Ukraine. Report of Antimonopoly committee of Ukraine for 2015]. n/d. amc.gov.ua. Retrieved from: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=122547&schema=main> [in Ukrainian].

9. Natsionalnyi bank Ukrainy. Pryami investytsiyi. Ofitsiyyny kurs hryvni do inozemnykh valyut (seredniy za period) [National bank of Ukraine Direct investment. Official exchange rate of hryvnia to foreign currencies (average per period)]. n/d. Retrieved from: <https://beta.bank.gov.ua/statistic/sector-external/data-sector-external#3> [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Варналії З.С. Стан інвестиційної безпеки транспортної галузі України / З.С. Варналії, Д.В. Нікитенко, М.О. Хмелевський // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 7.

В статті здійснюється дослідження стану інвестиційної безпеки транспортної галузі за 2010 – 2016 роки та визначення чинників її зміцнення. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів є основним фактором як пришвидшення структурних трансформацій у транспортній галузі, так і економічного розвитку через зростання інвестиційної активності в комплементарних видах економічної діяльності.

Об'єктом дослідження є транспортна галузь та рівень її інвестиційної безпеки.

Мета роботи полягають у визначенні стану інвестиційної безпеки транспортної галузі України, зокрема задля розроблення пропозицій щодо її зміцнення.

Метод дослідження – статистичний аналіз, економічний аналіз, метод інтегральної оцінки.

Результати статті. В статті досліджено динаміку капітальних інвестицій за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» та за її підвидами. Здійснена адаптація індикаторів, які характеризують рівень інвестиційної безпеки на макрорівні до мезорівня: питома вага капітальних інвестицій у валовій доданій вартості; ступінь зносу галузі; відношення вартості нововведених основних засобів до обсягу капітальних інвестицій в галузь; відношення приросту прямих іноземних інвестицій в галузь до валовій доданій вартості. Проаналізувавши кожен з цих індикаторів на предмет відповідності оптимальних значень було розроблено інтегральну оцінку стану інвестиційної безпеки на основі метода встановлення балів. На основі проведеного дослідження доведено, що хоча транспортна система є значним і важливим сегментом для економіки країни, стан інвестиційної безпеки здебільшого перебуває на критичному рівні. Серед детермінантів зміцнення інвестиційної безпеки галузі виділено сприяння розвитку конкуренції та роздержавлення/активізація державно-приватного партнерства.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук нових методик розрахунку інвестиційної безпеки на рівні галузі.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНА БЕЗПЕКА, КАПІТАЛЬНІ ІНВЕСТИЦІЇ, КОНКУРЕНЦІЯ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ, ПРЯМІ ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ, ІНДИКАТОРИ.

ABSTRACT

Varnalii Z.S., Nikytenko D.V., Khmelevskiy M.O. State of investment security of the transport industry of Ukraine. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 7.

The article investigates the state of investment security of the transport industry for 2010 - 2016 and determines the factors for its strengthening. The activation of external and internal investment resources using is the main factor both in accelerating structural transformations in the transport sector and in economic development as a whole due to the growth of investment activity in complementary types of economic activity.

The object of the study is the transport industry and the level of its investment security.

The purpose of the work is to determine the state of investment security of the transport industry in Ukraine, including for the development of proposals for its strengthening.

Method of research – statistical analysis, economic analysis, the method of integral assessment.

Results of the article. In the article, the dynamics of capital investments by type of economic activity "Transport, warehousing, postal and courier activities" and for its subspecies is investigated. The adaptation of indicators that characterize the level of investment security at the macro level to meso level is implemented: the share of capital investments in gross value added; degree of deterioration of the industry; ratio of the value of fixed assets introduced to the volume of capital investments in the industry; ratio of the growth of foreign direct investment in the industry to gross added value. Analyzing each of these indicators for the correspondence of the optimal values, a mechanism was developed for an integrated assessment of the state of investment security based on the method of fixing the balls. On the basis of the conducted research it is proved that, although the transport system is a significant and important segment for the country's economy, the state of investment security is mainly on a critical level. Among the determinants of strengthening the investment security of the industry, assistance is provided for the development of a competitive environment and denationalization or the activation of public-private partnership.

Forecast assumptions on the development of the research object - the search for new methods for calculating investment safety at the industry level.

KEYWORDS: INVESTMENT SECURITY, CAPITAL INVESTMENTS, COMPETITION, TRANSPORT INDUSTRY, DIRECT FOREIGN INVESTMENTS, INDICATORS.

РЕФЕРАТ

Варналий З.С. Состояние инвестиционной безопасности транспортной отрасли Украины / З.С. Варналий, Д.В. Никитенко, Н.А. Хмелевский // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 7.

В статье осуществляется исследование состояния инвестиционной безопасности транспортной отрасли за 2010–2016 годы и определение факторов ее укрепления. Активизация использования внешних и внутренних инвестиционных ресурсов является основным фактором как ускорения структурных преобразований в транспортной отрасли, так и экономического развития в целом из-за роста инвестиционной активности в комплементарных видах экономической деятельности.

Объектом исследования является транспортная отрасль и уровень ее инвестиционной безопасности.

Цель работы заключается в определении состояния инвестиционной безопасности транспортной отрасли Украины, в том числе для разработки предложений по ее укреплению.

Метод исследования – статистический анализ, экономический анализ, метод интегральной оценки.

Результаты статьи. В статье исследована динамика капитальных инвестиций по виду экономической деятельности «Транспорт, складское хозяйство, почтовая и курьерская деятельность» и за ее подвидами. Осуществлена адаптация индикаторов, характеризующих уровень инвестиционной безопасности на макроуровне к мезоуровня: удельный вес капитальных инвестиций в валовой добавленной стоимости; степень износа отрасли; отношение стоимости введенных

основных средств к объему капитальных инвестиций в отрасль; отношение прироста прямых иностранных инвестиций в отрасль до валовой добавленной стоимости. Проанализировав каждый из этих индикаторов на предмет соответствия оптимальных значений был разработан механизм интегральной оценки состояния инвестиционной безопасности на основе метода установления баллов. На основе проведенного исследования доказано, что, хотя транспортная система является значительным и важным сегментом для экономики страны, состояние инвестиционной безопасности в основном находится на критическом уровне. Среди детерминантов укрепления инвестиционной безопасности отрасли выделено содействия развитию конкурентной среды и разгосударствления или активизации государственно-частного партнерства.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - поиск новых методов расчета инвестиционной безопасности на уровне отрасли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, КАПИТАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ, КОНКУРЕНЦИЯ, ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ, ИНДИКАТОРЫ.

АВТОРИ:

Варналій Захарій Степанович, доктор економічних наук, професор, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, професор кафедри фінансів, vzs1955@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6654-8760.

Нікітенко Дмитро Валерійович, кандидат економічних наук, доцент, Національний університет водного господарства та природокористування, докторант, d.v.nikytenko@nuwm.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4989-0879.

Хмелевський Микола Олександрович, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, директор Центру підвищення кваліфікації, перепідготовки, удосконалення керівних працівників і спеціалістів, iebt_dv_ntu@ukr.net.

AUTHOR:

Varnalii Z.S., doctor of economic science, professor, Taras Shevchenko National University of Kyiv, professor of finance department, vzs1955@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6654-8760.

Nikytenko D.V., Ph.D. (Economics), associate professor, National University of Water and Environmental Engineering, doctorate, d.v.nikytenko@nuwm.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4989-0879.

Khmelevskiyi M.O., Ph.D. (Economics), professor, National Transport University, Director of the Center for Advanced Training, Retraining, Improvement of Managers and Specialists, iebt_dv_ntu@ukr.net.

АВТОРЫ:

Варналий З.С., доктор экономических наук, профессор, Киевский национальный университет имени Тараса Шевченка, профессор кафедры финансов, vzs1955@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6654-8760.

Никитенко Д.В., кандидат экономических наук, доцент, Национальный университет водного хозяйства и природопользования, докторант, d.v.nikytenko@nuwm.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4989-0879.

Хмелевский Н.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, директор Центра повышения квалификации, переподготовки, усовершенствования руководящих работников и специалистов, iebt_dv_ntu@ukr.net.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Швабій К.І., доктор економічних наук, професор, директор Навчально-наукового інституту економіки, оподаткування та митної справи Національного університету державної фіскальної служби України, Ірпінь, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Shvabii K.I., Ph.D., Economics (Dr.), professor, director, Educational and Scientific Institute of Economics, Taxation and Customs of National University of the State Fiscal Service of Ukraine, Irpin, Ukraine.