

УДК 338.336.77:330

Бортнік С.М., к.е.н., доцент  
 Bortnik S.M. Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
<https://orcid.org/0000-0003-2687-7866>

## УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

*Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки*

Стаття присвячена питанням покращення інвестиційного клімату в Україні та вирішенню проблемних питань державного регулювання інвестиційної діяльності, у тому числі в транспортно-логістичній сфері. Здійснено аналіз надходжень прямих іноземних інвестицій, динаміки та структури капітальних інвестицій, обсягів виробленої будівельної продукції та інвестування в розбудову транспортної інфраструктури в Україні. Доведено, що інвестиційний клімат в Україні залишається несприятливим, активність суб'єктів інвестиційної діяльності є досить низькою, низька віддача від інвестицій та їх неефективний розподіл. Виявлено головні причини, що сповільнюють розвиток інвестиційного підприємництва та логістичного бізнесу в Україні та чинники, що гальмують процес покращення інвестиційного клімату та нарощування інвестицій в економіку держави. Показано, що в Україні питання технічного переоснащення та модернізації об'єктів транспортної інфраструктури потребують невідкладного вирішення. Доведена необхідність удосконалення механізмів державного регулювання залучення інвестицій. Показано, що в Україні повинна бути сформована виважена та дієва державна інвестиційна політика, яка б враховувала можливості та потреби розвитку країни та була спрямована на збільшення її інвестиційної привабливості. Доведено, що ефективність державного регулювання і відповідних управлінських рішень визначається низкою кількісних та якісних чинників техніко-технологічного, соціально-економічного і організаційного характеру, які формують інвестиційний клімат та впливають на стан інвестиційного ринку у перспективі, формують економічний потенціал будівельної сфери. Результатом проведеного дослідження є надання практичних пропозицій щодо формування організаційно-економічного механізму активізації інвестиційної діяльності для забезпечення організаційно-інституційних, фінансових та правових передумов для розвитку інвестиційної діяльності в Україні.

*Ключові слова:* інвестування, будівництво, інвестиційна діяльність, інвестиційний клімат, транспортно-логістична інфраструктура, державна інвестиційна політика, інвестиційний механізм.

## IMPROVEMENT OF STATE INVESTMENT POLICY IN THE AREA OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

*Lesya Ukrainka Eastern European National University*

The article is devoted to the issues of the investment climate improving in Ukraine and solving the problematic issues of state regulation of investment activity, including in the transport and logistics sphere. The analysis of foreign direct investment inflows, dynamics and structure of capital investments, volumes of construction products produced and investment in the development of transport infrastructure in Ukraine are carried out. It has been proved that the investment climate in Ukraine remains unfavorable, the activity of the subjects of investment activity is rather low, the return on investment is low and ROI distribution is inefficient. The main reasons for the slowdown in the development of investment entrepreneurship and logistics business in Ukraine and the factors that hinder the process of improving the investment climate and increasing investments in the state economy have been identified. It is shown that in Ukraine the issues of technical re-equipment and modernization of transport infrastructure objects need urgent solution. The necessity to improve the mechanisms of state regulation of investment attraction has been proved. It is shown that in Ukraine a sound and effective state investment policy should be formed, what would take into account possibilities and necessities of development of country and was directed on the increase of it investment attractiveness. It is proved that the effectiveness of state regulation and related management decisions is determined by a number of quantitative and qualitative factors of technical, technological, socio-economic and organizational character that shape the investment climate and affect

the investment market in the future, shape the economic potential of the construction sector. The result of the research is to provide practical proposals for the formation of an organizational and economic mechanism for activating investment activity to provide organizational, institutional, financial and legal prerequisites for the development of investment activity in Ukraine.

**Key words:** *investment, construction, investment activity, investment climate, transport and logistics infrastructure, state investment policy, investment mechanism.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Загальновідомо, що успішна інвестиційна діяльність в країні можлива за умови створення сприятливого інвестиційного клімату, тобто середовища, в якому проходять усі інвестиційні процеси. Інвестиційна діяльність, у свою чергу, визначається двома ключовими характеристиками: інвестиційним кліматом та інвестиційною привабливістю країни, котра залежить від низки умов (сприятливої інвестиційної ситуації, наявності конкурентних переваг, рівня ризиків та безпеки інвестування для них справ в економіці).

Для формування в Україні сприятливого інвестиційного клімату ми маємо усі передумови: вигідінвестора тощо). Інвестиційний клімат у державі виконує роль певного індикатора стану поточне географічне положення; високий транзитний та значний природно-ресурсний потенціал; відносно дешева висококваліфікована та конкурентоспроможна робоча сила; ненасичений ринок товарів (попит населення). Однак цей потенціал наразі нереалізований, оскільки аналіз тенденцій розвитку державної економіки та індексу економічної свободи України демонструє стабільні темпи до зниження відповідних позицій нашої держави в глобальному інвестиційному середовищі.

За оцінками вітчизняних та іноземних експертів [1-5, 8] інвестиційний клімат в Україні залишається несприятливим, активність суб'єктів інвестиційної діяльності є досить низькою, що обумовлює необхідність виявлення причин такого стану справ. Сучасний стан інвестиційного клімату та нинішній рівень інвестиційної активності потребують наукового обґрунтування, вдосконалення та покращення. Отже постає вкрай важлива проблема: необхідність формування ефективної системи управління і регулювання інвестиційної діяльності та побудови найбільш раціонального інвестиційного механізму, спрямованого на відновлення виробництва і розвиток пріоритетних сфер економіки, в тому числі транспортно-логістичної. Для того, щоб значно підвищити якість інвестиційної діяльності необхідно акцентувати увагу на розвитку інвестиційних інструментів економіки та прийнятті заходів, спрямованих на подолання тих чинників, що перешкоджають активізації інвестиційної діяльності.

**Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.** Проблематиці державного управління інвестиційною діяльністю присвячено чимало наукових праць вітчизняних авторів, зокрема: Бурдило О. В. [1], Гончарук І.В. [2], Кучеренко Ю.А. [4], Семенов В. Ф. [6], Сімків Л. Є. [7], Ткаченко Т.П., Швець Ю. О., Шевчук Н.А. [2]. та ін. Питання розвитку механізмів державного регулювання залучення іноземних інвестицій перебувають у полі зору Колєватової А.В. [3], Олешко Т. І. [5] та ін. Означені вчені внесли вагомий внесок у формування теоретично-методологічних і практичних засад інвестиційного забезпечення соціально-економічного розвитку країни на основі державного регулювання інвестиційної діяльності. Однак значущість формування ефективної державної політики у сфері інвестування не втратила своєї актуальності. Актуальність підтверджується потребою в комплексному дослідженні та вдосконаленні механізмів державного регулювання залучення інвестицій відповідно до викликів сьогодення, інноваційного забезпечення цього процесу та його окремих складових з метою здійснення ефективного впливу на процеси державного регулювання в інвестиційній сфері.

**Цілі статті.** Метою дослідження є оновлення підходів до державного регулювання інвестиційної діяльності, удосконалення механізмів залучення іноземних інвестицій, формування державної політики, спрямованої на зростання інвестиційної привабливості країни.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Загальновідомо, що інвестиції залишаються провідним чинником економічного розвитку будь якої держави. В останні десятиліття у глобальній структурі інвестування, в тому числі залученні прямих іноземних інвестицій у різні сфери економіки, простежується ряд суттєвих зрушень (інвестиційні процеси стають більш динамічними; відбувається концентрація іноземних інвестицій в економічно розвинених регіонах; збільшення інвестиційної частки фінансування, що спрямовується в капітальне будівництво тощо). За останні роки тенденція вкладення коштів в інфраструктурні проекти стала більш поширеною. Посилюються позиції країн, що розвиваються як об'єктів розміщення та джерел прямих іноземних інвестицій. При цьому успішна інвестиційна діяльність можлива лише за умови створення сприятливого інвестиційного клімату, тобто середовища, в якому проходять інвестиційні процеси.

Інвестиційний клімат – це сукупність всіх факторів макро- та мікросередовища, які впливають на рішення інвесторів щодо вкладання коштів [1]. Інвестиційний клімат формується під впливом політичних, економічних, соціальних та інших чинників, що визначають умови інвестиційної діяльності в державі та ступінь ризику інвестування.

Одним із визначальних чинників інвестиційної привабливості держави є її імідж. Тому за умов визначення вектору розвитку України в напрямі європейської інтеграції значної актуальності набуває питання іміджу держави в аспекті її інвестиційної привабливості [5]. Сьогодні Україна зберігає потенціал для залучення інвестицій з боку міжнародних інвесторів, навіть не зважаючи на негативний досвід інвестування та існуючі ризики, пов'язані з інвестиційним кліматом країни. Однак, не зважаючи на проведення останніми роками низки адміністративно-економічних реформ, економіка України так і не досягла високого рівня розвитку, і наша держава не є конкурентоспроможною на міжнародній арені.

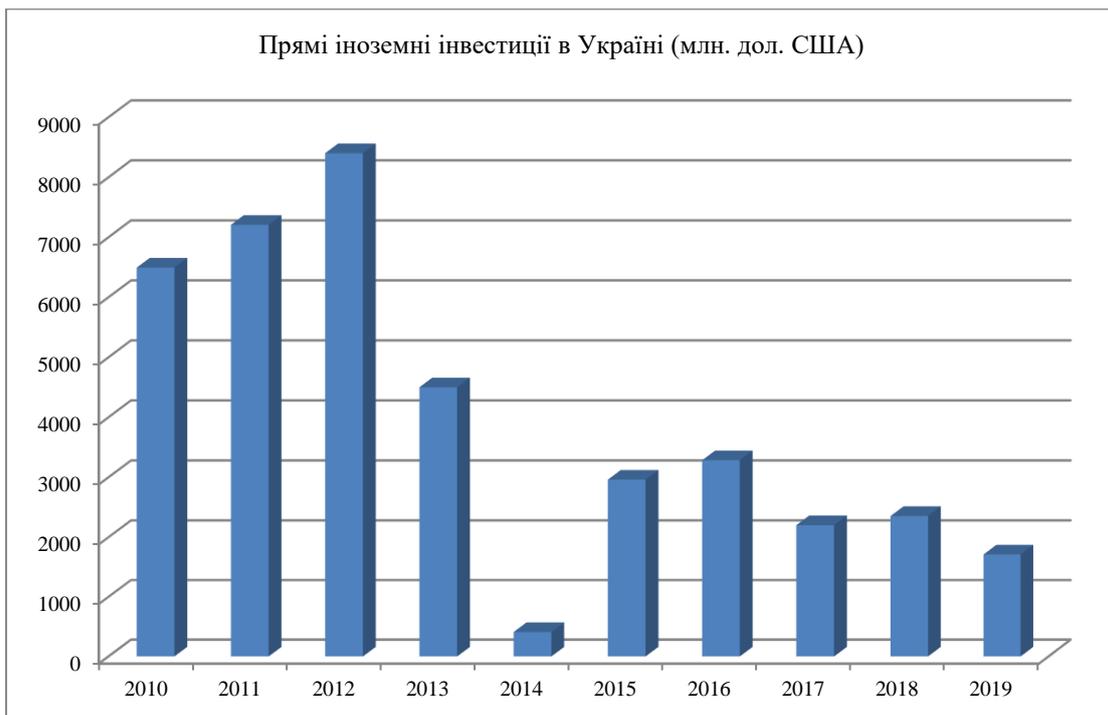
Зокрема, економічні індекси показують деяке покращення позицій України у міжнародних рейтингах конкурентоспроможності. За даними Європейської Бізнес Асоціації [8], індекс інвестиційної привабливості України поступово зростає, починаючи з 2014 р., і за II квартал 2018 р. склав 3,07 бала (за 5-бальною шкалою) на противагу 1,81 бала в 2013 р. У рейтингу інвестиційної привабливості за 2017–2018 рр Україна посіла 130 місце серед 174 країн; за індексом залучення прямих іноземних інвестицій (ПІІ) 89 місце, а за індексом потенціалу залучення ПІІ 88 місце серед 174 країн (рейтинг складається Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD)). За індексом глобальної конкурентоспроможності Україна посіла 85 місце серед 138 країн у 2018 році, індексом конкурентоспроможності бізнесу 96 місце серед 189 країн.

Для сучасної світової економіки, що розвивається під впливом глобалізаційних процесів, характерне зростання значення прямих іноземних інвестицій, які відіграють надважливу роль, оскільки виступають засобом досягнення цілей національних стратегій розвитку країн, а для приймаючих економік стають складовою частиною їх відтворювального процесу.

Однак обсяги прямих іноземних інвестицій в Україну залишаються мізерно малими, причому з тенденцією до скорочення (рис 1). Обсяг прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в Україну у вигляді акціонерного капіталу на 1 жовтня 2019 року становив \$34,73 млрд, що на \$1,82 млрд, або на 5,5%, перевищує показник на початок року. За даними Державної служби статистики України, найбільший приріст ПІІ у січні-вересні 2019 року зафіксовано з Кіпру – \$761,1 млн (до \$10,3 млрд), Нідерландів – \$438,3

млн (до \$7,56 млрд), РФ – \$220,1 млн (до \$0,82 млрд) і Швейцарії – \$133,3 млн (до \$1,68 млрд). Одночасно відбулося різке зменшення інвестицій з Угорщини – на \$197,8 млн (скорочення до \$0,37 млрд) і Великої Британії – на \$92,7 млн (спад до \$2,04 млрд). Доцільно зауважити, що наведений розподіл джерел залучення прямих іноземних інвестицій за державами-інвесторами супроводжується певними ризиками, що виявляється в залежності вітчизняної економіки від політики відповідних держав – головних інвесторів. Ризики, пов’язані з політичною невизначеністю і регіональною нестабільністю, негативно позначаються на динаміці міжнародного інвестування.

У галузевому розрізі найбільше зростання іноземних інвестицій зафіксовано у фінансовій та страховій діяльності – \$828,6 млн, у сфері добувної та переробної промисловості – \$266,4 млн і \$235,4 млн відповідно, операції з нерухомим майном – \$225,8 млн, у сферах професійної, наукової і технічної діяльності – \$161,8 млн, а також в оптовій та роздрібній торгівлі – \$146,9 млн. Водночас у діяльності в сфері адміністративного та допоміжного обслуговування відбулося зменшення таких інвестицій на \$248 млн. Отже, хоча ми можемо спостерігати зростання темпів надходження іноземних інвестицій до нашої держави, проте ці інвестиційні вкладення не відповідають економічному потенціалу української економіки і тим завданням, які спрямовано на модернізацію виробничої бази та будівництво транспортної інфраструктури.



Примітка: 2019 рік – дані за I-III квартали  
Складено за [9]

Рис. 1. Прямі іноземні інвестиції в економіку України за 2010 – 2019 рр.

Окрім того, на сьогоднішній день однією з головних проблем української економіки виступає низька віддача від інвестицій та їх неефективний розподіл. Аналізуючи динаміку та структуру капітальних інвестицій в економіку України за видами економічної діяльності (табл 1), бачимо, що більша частина інвестицій надходить в галузі промисловості; сільське господарство лісове та рибне господарство, будівництво, а також галузі оптової та роздрібно торгівлі, ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів.

Таблиця 1

## Динаміка та структура капітальних інвестицій в Україну за видами економічної діяльності

Види діяльності	2012		2013	2014	2015		2016	2017	2018	
	млн.грн	%	млн.грн	млн.грн	млн.грн	%	млн.грн	млн.грн	млн.грн	%
Усього	273256,0	100	249873,4	219419,9	273116,4	100	359216,1	448461,5	578726,4	100
Сільське господарство, лісове та рибне господарство	18883,7	6,9	18587,4	18795,7	30154,7	11,0	50484,0	64243,3	66104,1	11,4
Промисловість	91598,4	33,5	97574,1	86242,0	87656,0	32,1	117753,6	143300,0	199896,0	34,5
Будівництво	40760,3	14,9	40796,2	36056,7	43463,7	15,9	44444,0	52176,2	55993,9	9,7
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	24531,6	9,0	22190,3	20715,7	20662,9	7,6	29956,8	33664,8	51817,6	9,0
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	32413,0	1,2	18472,6	15498,2	18704,0	6,8	25107,8	37943,5	50078,3	8,7
Наземний і трубопровідний транспорт	15076,9	8,0	4535,1	3916,2	8120,1	3,0	15931,1	22245,7	31005,7	5,4
Водний транспорт	98,7	0,04	116,2	204,8	302,5	0,3	233,9	253,7	198,2	0,03
Авіаційний транспорт	774,3	0,3	536,1	410,2	647,8	0,2	616,1	1302,5	1527,7	0,3
Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	16077,6	5,9	13073,7	10837,0	9529,4	3,5	8126,3	13757,7	16962,7	2,9

Примітка: Складено за [9]

Станом на 1 січня 2018 року у промисловість було спрямовано 34,5%, сільське, лісове та рибне господарство 11,4 %, у будівництво 9,7 %, в оптову, роздрібну торгівлю та ремонт автотранспорту – 9,0 % загального обсягу капітальних інвестицій в Україні. При цьому бачимо, що структура капітальних інвестицій в економіку України суттєво змінилась. Зокрема спостерігається скорочення питомої ваги капітальних інвестицій у сфері будівництва з 15,9 % у 2015 році до 9,7 % у 2018 році, що є негативним явищем, оскільки при загальному подвоєнні обсягів інвестування в Україні впродовж 2012-2018 років, обсяги інвестування у сферу будівництва зросли лише на третину. Зросла питома вага обсягів інвестування у транспорт і складське господарство з 1,2 % у 2012 році до 8,7 % у 2018 році. Однак активізації інвестиційної діяльності у логістичній сфері та розбудові транспортної інфраструктури не спостерігається, оскільки обсяги інвестування у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту залишились на рівні 2012 року (16077,6 млн.грн у 2012 році і 16962,7 млн.грн у 2018 році), внаслідок чого у питомій вазі до загального обсягу інвестування обсяги інвестицій у зазначену сферу скоротились з 5,9 % у 2012 році до 2,9 % у 2018 році.

Сказане підтверджується даними таблиці 2. Хоча частка нежитлового будівництва (в тому числі будівель транспорту та засобів зв'язку, а також будівництво складів) у сукупних обсягах виробленої будівельної продукції зростає з 51,9 % у 2014 році до 60,3% у 2019 році, за останні п'ять років не відбулось суттєвого поживлення у розбудові транспортно-логістичної інфраструктури України.

Таблиця 2

Обсяги виробленої будівельної продукції за видами у 2014-2019 роках (млн.грн)

	2014	2015		2016	2017		2018	2019	
Будівництво	51108,7	57515,0	100	73726,9	105682,8	100	141213,1	181697,9	100
Будівлі	24856,5	28907,5	50,3	38106,4	52809,6	50,0	66791,6	83589,3	46,0
житлові	11292,4	13908,8	48,1	18012,8	23730,0	44,9	29344,8	33208,8	39,7
нежитлові, з них	13564,1	14998,7	51,9	20093,6	29079,6	55,1	37446,8	50380,5	60,3
будівлі транспорту та засобів зв'язку	-	-	-	-	392,5	1,3	550,5	737,8	1,5
будівлі промислові та склади	-	-	-	-	-	-	10363,2	13414,6	26,6
Інженерні споруди	26252,2	28607,5	49,7/100	35620,5	52873,2	50,0/100	74421,5	98108,6	54,0/100
транспортні споруди	6998,6	7232,9	25,3	9819,5	19001,0	35,9	27428,3	33532,4	34,2
автостради та дороги	4347,2	5613,4	19,6	7678,3	16395,9	31,0	23540,9	27074,8	27,6
залізничні	1106,7	715,3	2,5	856,0	1091,0	2,1	1764,0	1999,3	2,0
злітно-посадкові смуги	6,6	0,6	0,0	к	46,4	0,1	30,7	515,1	0,5
мости, естакади, тунелі	465,2	449,6	1,6	к	833,5	1,6	1192,4	2441,4	2,5
порти, канали, греблі та інші водні споруди	1072,9	454,0	1,6	693,2	634,2	1,2	900,3	1501,8	1,5
трубопроводи, комунікації та лінії електропередачі	5683,4	7443,0	26,0	9809,2	12805,3	24,2	15950,5	20583,4	21,0
комплексні промислові споруди	10632,6	10436,3	36,5	11685,2	16186,7	30,6	24291,0	36638,8	37,3
інші інженерні споруди	2937,6	3495,3	12,2	4306,6	4880,2	9,2	6751,7	7354,0	7,5

Примітка: Складено за [9]

Обсяги будівництва транспортних споруд (табл. 2) залишаються мізерно малими, особливо на залізничному та водному транспорті (порти, канали, греблі та інші водні споруди). Питома вага обсягів виробленої будівельної продукції у розбудові, модернізації та ремонті інфраструктури автомобільного транспорту (автостради та дороги) скоротилась навіть за останні три роки (з 31% у 2017 році до 27,6% у 2019 році в сукупному обсязі будівництва інженерних споруд). Зважаючи на те, що автомобільний транспорт виконує провідну роль у забезпеченні логістичних процесів як найбільш мобільний, виявлені тенденції є вкрай негативним явищем. Так у рейтингу 2018 року WEF Україна посіла 130 місце за якістю доріг, а у Глобальному звіті щодо конкурентоспроможності за 2019 рік зайняла 114 позицію за показником «якість дорожньої інфраструктури».

Окрім зазначеного, в процесі аналізу виявлено, що розподіл обсягів виробленої будівельної продукції в Україні за характером будівництва змінюється не у кращий бік (рис.2), оскільки скоротилась питома вага нового будівництва з 82,4% у 2014 році до 74,2% у 2019 році, тоді як частка капітального і поточного ремонту зросла відповідно з 17,6% у 2014 році до 25,8% у 2019 році.

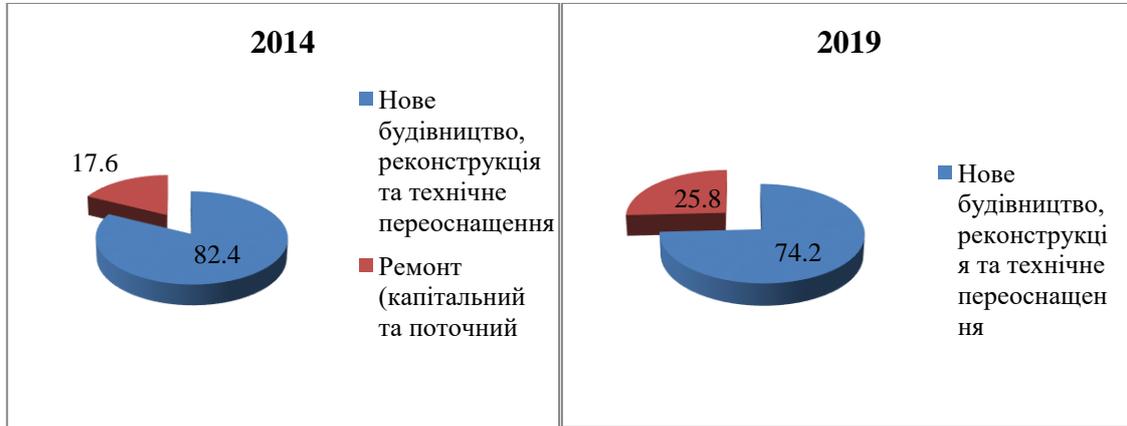


Рис 2. Розподіл обсягів виробленої будівельної продукції в Україні за характером будівництва у 2014 та 2019 роках

Примітка: побудовано за [9]

Отже, за результатами аналізу надходжень прямих іноземних інвестицій, динаміки та структури капітальних інвестицій в Україну, обсягів виробленої будівельної продукції та інвестування в розбудову транспортної інфраструктури в Україні можна дійти висновку про необхідність удосконалення механізмів державного регулювання залучення як внутрішніх, так і зовнішніх інвестицій. Передусім удосконалення потребує нормативно-правове забезпечення, тобто правовий аспект механізму державного регулювання залучення іноземних інвестицій [6]. Позиціонування нашої держави як відкритої для міжнародних інвесторів повинно значно збільшити інвестиційну привабливість відповідних елементів транспортно-логістичної інфраструктури країни.

За прогнозними даними Євростату, обсяги перевезень у континентальній Європі до 2050 р. збільшаться на 182%, а європейські логістичні коридори будуть активно розвиватися у найближчі 5-7 років [8]. Україна відкрила свої кордони для ринку товарів Європейського Союзу, а тому повинна стати активним учасником трансформаційних процесів в питаннях використання логістичних можливостей.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу та цивілізованості. Однак, незважаючи на достатньо розгалужену систему транспортних зв'язків, нині транспортна галузь України задовольняє лише основні потреби економіки у перевезеннях за обсягом, але не за якістю [2, 4]. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективного реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної системи в Транс'європейську транспортну мережу. При інтеграції в європейську та світову економіку потреба у транспортній системі дедалі посилюється, вона стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвинутої держави. Варто зазначити, що транзитне положення країни збільшує її інвестиційну привабливість, тому є можливість залучення до модернізації й іноземних інвесторів.

До головних причин, що сповільнюють розвиток інвестиційного підприємництва та логістичного бізнесу в Україні, варто віднести: внутрішні політичні (анексію Криму, військові дії на Донбасі та Луганщині; негативний міжнародний імідж України), економічні (несприятливий інвестиційний клімат; підвищений рівень інфляції; низька

ефективність функціонування національного фондового ринку; нерозвиненість вітчизняної інвестиційної інфраструктури) та регуляторні проблеми (неузгодженість чинних нормативно-правових документів, що регулюють інвестиційну діяльність; різні умови господарювання вітчизняних та іноземних інвесторів; відсутність дієвої системи страхування іноземних інвестицій; відсутність реформ, обмеження на рух капіталу, значний податковий тиск і нестабільність вітчизняного податкового законодавства відсутність гарантій щодо забезпечення прав власності іноземних інвесторів) тощо.

Отже, процес покращення інвестиційного клімату та нарощування інвестицій в економіку України стримує ряд чинників, найважливішими серед яких є: непослідовна і недосконала інвестиційна політика держави в транспортній сфері, в якій переважають принципи залишкового виділення бюджетних коштів; недосконалі механізми та схеми їх використання; нерозвиненість інноваційної інфраструктури, надмірний знос і відсутність умов не лише розширеного, а й простого відтворення основних засобів; несприятливі умови для розвитку логістичного бізнесу; низька ліквідність інвестицій; недостатнє фінансування заходів щодо розвитку шляхової мережі та транспортної інфраструктури загалом; низька рентабельність капіталу та погіршення інвестиційного клімату.

Таким чином, в Україні невідкладного вирішення потребують питання технічного переоснащення та модернізації об'єктів інфраструктури залізниць, аеропортів та морських портів, забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування відповідно до темпів сучасного розвитку країни. Для цього необхідно сформулювати чітку законодавчу основу, яка буде регулювати діяльність як у державному, так і у приватному секторах і взаємодію між ними.

Аналіз світового досвіду свідчить про те, що ефективний ринок транспортних послуг є неможливим без ефективного та цілеспрямованого державного регулювання транспортної сфери [5]. Ключову роль у підвищенні інвестиційної привабливості нашої держави повинна відігравати влада. Саме органи державної влади мають у державних масштабах визначити напрями та об'єкти інвестування і сформулювати належні умови для втілення в життя необхідних державних програм незалежно від наявних джерел фінансування інвестицій.

Ефективність державного регулювання і відповідних управлінських рішень визначається багатьма кількісними та якісними чинниками техніко-технологічного, соціально-економічного і організаційного характеру, які формують інвестиційний клімат та впливають на стан інвестиційного ринку у перспективі, формують економічний потенціал будівельної сфери [6]. Отже, виникає необхідність перегляду правил інвестування, що на практиці означає суттєві зміни правового, інституційного та організаційно-економічного характеру і формування сприятливого інвестиційного середовища.

З метою покращення ситуації у транспортній сфері уряд України розпорядженням від 30.05.2018 р. №430 схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р. яка визначає основні напрями створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи: інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; підвищення якості надання послуг у сфері логістики кінцевому споживачу; наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів; підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція тощо.

Означеною Стратегією до 2030 р. урядом України заплановано покращити якість доріг, у тому числі шляхом створення сприятливих умов для залучення інвестицій, оскільки висока вартість обладнання та технологічних засобів елементів транспортно-логістичної інфраструктури вимагає виважених рішень щодо вкладання коштів та розміщення інфраструктурних об'єктів, бо усі вони мають довгостроковий характер.

Отже, незаперечним фактом стало те, що сектор логістичних послуг зростає значно швидше, ніж інші галузі економіки. Нові інформаційні технології і електронні продажі змінюють сутність логістичної діяльності (створення бондових логістичних зон і крупних логістичних кластерів, розвиток контрактної, проектної логістики, багатоканальної логістики, а також передбачувальної логістики (Fair & Responsible Logistics, система відправки товару раніше, ніж споживач зробить замовлення)). Відбувається активізація створення мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільчих центрів, активізація використання новітніх технологій розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, побудови цифрових транспортних коридорів, формування ефективних логістичних систем різного рівня. На міжнародному рівні відповідно до рекомендацій ЄЕК ООН міжнародні організації СОТ, ФІАТА, ІАТА, ІКАО розробляють нові стандарти і нові технології взаємодії суб'єктів глобальних ланцюгів поставок для прискорення і здешевлення товарного руху.

При цьому посилення ролі транснаціональних корпорацій в глобальній економіці і використання аутсорсингу в логістиці призвели до виникнення нового типу партнерських відносин – довгострокового співробітництва, кооперації, альянсів і союзів, бо саме мережева взаємодія забезпечує оптимальний баланс витрат, якості, компетенцій і гнучкості при узгодженому досягненні спільних цілей.

Отже, на сьогоднішній день, для зайняття конкурентоспроможного місця на ринку транспортно-логістичних послуг, потрібно дуже швидко реагувати на всі зміни та вимоги споживачів. Ці зміни супроводжуються значними витратами на модернізацію обладнання та створення нових необхідних технологічних засобів – елементів інфраструктури, що потребує відповідного інвестиційного забезпечення цих процесів.

Підсумовуючи усе сказане, можна стверджувати, що в Україні необхідно удосконалювати інфраструктуру транспорту за допомогою застосування онлайн-засобів, розумних транспортних технологій, електроніки, що прискорить процес надання послуг, підвищить рівень безпеки на транспорті. З урахуванням стратегічних потреб держави, залучення інвестицій дозволить не тільки підвищити рівень економічного розвитку, але і сформувати належні умови для розвитку інновацій. З метою досягнення цього доцільним є використання всіх інструментів та можливостей державного регулювання.

На нашу думку, державну політику залучення інвестицій у розбудову транспортної інфраструктури слід сконцентрувати на: формуванні рівних умов діяльності всіх суб'єктів господарювання незалежно від поточного походження капіталу та форми власності; наданні додаткових економічних стимулів у сфері залучення інвестицій до розбудови транспортно-логістичної інфраструктури; формуванні умов, необхідних для розвитку інноваційної інфраструктури та високих технологій; розвитку фондового ринку, зміцненні інститутів спільного інвестування, ринку корпоративних цінних паперів, пенсійних та страхових фондів; наданні органами влади суб'єктам інвестування реальної інформації щодо наявної економічної ситуації, щодо умов, що існують на зовнішніх та внутрішніх інвестиційних ринках; розвитку та використанні інноваційного потенціалу держави; створенні ефективного конкурентного середовища; зниженні тінізації та інфляційних процесів в економіці; розвитку власної відтворювальної інвестиційної бази.

**Висновки.** Отже, виходячи з проведеного аналізу, можна стверджувати, що створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, розвиток та належне інвестування транспортно-логістичної інфраструктури в країні є державним пріоритетом. Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти є очевидною необхідністю для України. Це означає суттєву модернізацію існуючих та будівництво нових об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури.

Інвестиційний клімат України потребує суттєвого покращення, для чого у державі повинна бути сформована виважена та дієва інвестиційна політика, яка б враховувала можливості та потреби розвитку країни та була спрямована на збільшення її інвестиційної привабливості. З метою покращення інвестиційного клімату та вирішення

проблемних питань державного регулювання інвестиційної діяльності в Україні, на наш погляд, слід сформулювати дієвий механізм активізації інвестиційної діяльності для забезпечення організаційно-інституційних, фінансових та правових передумов для розвитку інвестиційної діяльності. Такий організаційно-економічний механізм інвестиційної діяльності дозволить реалізувати комплексний підхід до використання методів, засобів та інших регуляторів для впливу на процеси залучення інвестицій з метою забезпечення скоординованості та відповідності руху інвестиційних ресурсів до стратегічних пріоритетів розвитку держави.

На наш погляд, для реалізації цього завдання, в першу чергу, слід на практиці забезпечити:

удосконалення інвестиційного законодавства відповідно до європейських норм та забезпечення його стабільності;

мобілізацію вільних ресурсів підприємств та населення на нестачу інвестиційного забезпечення шляхом збільшення відсоткових ставок за внесками та депозитами;

спрощення податкового законодавства і забезпечення пільгового оподаткування інвесторам, які мають довгострокові інвестиційні проекти в сфері транспортно-логістичної інфраструктури з метою компенсації витрат від повільного капіталообігу порівняно з іншими інвестиційними напрямками діяльності;

проведення моніторингу інвестиційних проектів, техніко-економічної експертизи інвестиційних проектів, створення автоматизованої інформаційної системи, яка б забезпечила оперативний пошук партнерів у сфері іноземного інвестування;

створення системи страхування для максимального попередження ризиків для суб'єктів інвестиційної діяльності.

### Список бібліографічного опису:

1. Швець Ю. О., Бурділо О. В. Оцінка інвестиційного клімату в Україні: стан, проблеми та шляхи його поліпшення. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2017. № 12(2). С. 165-168. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg\\_2017\\_12\(2\)\\_37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_12(2)_37).
2. Ткаченко Т.П., Шевчук Н.А., Гончарук І.В. Напрями оптимізації інвестиційної діяльності підприємств. Агросвіт. 2018. № 7. С. 45-48.
3. Колеватова А.В. Сучасний стан залучення іноземних інвестицій в економіку України. Глобальні та національні проблеми економіки. 2018. № 22. С. 1080-1084.
4. Кучеренко Ю.А. Особливості інвестиційної діяльності сільськогосподарських підприємств. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 7. С. 82-85.
5. Олешко Т. І., Козел А. М. Особливості залучення іноземних інвестицій в економіку України. Ефективна економіка. 2019. № 4. URL: <http://ojs.dsau.dp.ua/index.php/efektyvna-ekonomika/article/view/1901>
6. Семенов В. Ф., Фроліна К. Л. Регулювання інвестиційними процесами в будівельній сфері національного господарства. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2016. Вип. 7(3). С. 71-75. - URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg\\_2016\\_7%283%29\\_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2016_7%283%29_19)
7. Сімків Л. Є. Особливості інвестиційних процесів у регіонах України на сучасному етапі. Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка. 2016. Т. 21, Вип. 3. С. 105-110. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu\\_econ\\_2016\\_21\\_3\\_25](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2016_21_3_25).
8. Офіційний сайт European Business Association. URL: <http://www.eba.com.ua/uk>
9. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

### References:

1. Shvets', Yu. O., Burdylo, O. V. (2017). Otsinka investytsijnoho klimatu v Ukraini: stan, problemy ta shliakhy joho polipshennia. [Estimation of the investment climate in Ukraine: the state, problems and ways of its improvement]. Naukovyj visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu, vol. 12 (2), URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg\\_2017\\_12\(2\)\\_37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_12(2)_37) [in Ukrainian].
2. Tkachenko, T. P. Shevchuk, N. A. Honcharuk, I. V. (2018). Napriamy optymizatsii investytsijnoi diial'nosti pidpriemstv. [Directions of optimization of investment activity of enterprises]. Ahrosvit, vol. 7, pp. 45-48. [in Ukrainian]
3. Kolevatova, A.V. (2018). Suchasnyj stan zaluchennia inozemnykh investytsij v ekonomiku Ukrainy. [The current state of attraction of foreign investments into the economy of Ukraine]. Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky, vol. 22, pp. 1080-1084.
4. Kucherenko, Yu. A. (2018). Osoblyvosti investytsijnoi diial'nosti sil'skohospodars'kykh pidpriemstv. [Features of investment activity of agricultural enterprises]. Investytsii: praktyka ta dosvid, vol. 7, pp. 82-85. [in Ukrainian]
5. Oleshko T. I., Kozel A. M. Osoblyvosti zaluchennia inozemnykh investytsij v ekonomiku Ukrainy. [Features of attraction of foreign investments in the economy of Ukraine]. Efektyvna ekonomika. 2019. № 4. URL: <http://ojs.dsau.dp.ua/index.php/efektyvna-ekonomika/article/view/1901> [in Ukrainian]
6. Simkiv, L. Ye. (2016). Osoblyvosti investytsijnykh protsesiv u rehionakh Ukrainy na suchasnomu etapi. [Features of investment processes in the regions of Ukraine at the present stage]. Visnyk Odes'koho natsional'noho universytetu. vol. 21, no. 3, URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu\\_econ\\_2016\\_21\\_3\\_25](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2016_21_3_25) [in Ukrainian].
7. The official site of the European Business Association (2019), [Investment attractiveness index of Ukraine]. URL: <http://www.eba.com.ua/uk>.
8. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. [in Ukrainian]

Дата подання публікації 17.03.2020 р.