



## INVESTMENT ACTIVITY OF MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES IN UKRAINE

### ІНВЕСТИЦІЙНА АКТИВНІСТЬ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

Riaboshtan L.H. / Рябоштан Л.Г.

Senior lecturer / Старший викладач

ORCID ID: 0000-0002-7815-139X

National Transport University, Kyiv, Ukraine

Національний транспортний університет, Київ, Україна

#### Анотація.

**Вступ.** В умовах глобалізації та інтеграції економічних процесів у світі питання розвитку транспортної інфраструктури, надання якісних транспортних послуг споживачам, поліпшення транспортного сполучення набувають високої актуальності. Автотранспортні підприємства займають достатньо значну нішу у сфері транспортних перевезень в Україні, однак їх діяльності притаманні низька ефективність управління інвестиційними процесами, дефіцит фінансових ресурсів. Це обумовлює доцільність пошуку шляхів вдосконалення механізму інвестиційного контролінгу, які б базувалися на ґрунтовному аналізі економічних передумов розвитку галузі.

**Мета.** Дана стаття присвячена проведенню компаративної оцінки стану і тенденцій розвитку транспортної галузі та автотранспортних підприємств в Україні в контексті обґрунтування напрямів поліпшення механізму інвестиційного контролінгу їх діяльності.

**Результати.** За результатами проведених досліджень встановлено наявність таких тенденцій функціонування вітчизняної транспортної галузі: зростання питомої ваги автомобільного транспорту у перевезенні вантажів, значні регіональні асиметрії за обсягами перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, стрімке падіння обсягів перевезень пасажирів, зниження обсягів реалізованої продукції підприємствами транспорту і зв'язку в умовах карантинних обмежень, незначне поліпшення фінансових результатів діяльності підприємств транспорту і зв'язку за одночасного зменшення обсягів капітальних інвестицій в останні два роки, високий ступінь зносу основних засобів підприємств транспортної галузі.

**Висновки.** У статті було обґрунтовано доцільність впровадження відповідного інструментарію інвестиційного контролінгу, спрямованого на мінімізацію впливу негативних чинників розвитку транспортної галузі: оцінка та управління ризиками, ефективний підхід до планування, аналізу, моніторингу та контролю інвестиційних процесів, належне інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття управлінських рішень у сфері інвестицій, врахування можливостей отримання економічного, соціального та екологічного ефекту від інвестиційної діяльності.

**Ключові слова:** транспортна галузь, інвестиції, інвестиційна активність, підприємства транспорту, розвиток транспорту, діяльність підприємств транспорту.

#### Вступ.

Наявність розвиненої транспортної інфраструктури, якість і доступність транспортних послуг для всіх категорій споживачів виступають одним із важливих аспектів соціально-економічного розвитку країни в цілому. Автотранспортні підприємства (АТП) забезпечують перевезення пасажирів і вантажів, характеризуючись достатньо високою гнучкістю, мобільністю, швидкістю надання транспортних послуг.



### **Постановка проблеми.**

Значними проблемами для вітчизняних АТП є відсутність ефективної інвестиційної політики, гострий дефіцит фінансових ресурсів для оновлення матеріально-технічної бази і рухомого складу, недостатній рівень впровадження інноваційних методів і технологій у діяльності. Для вирішення зазначених проблем доцільними є розробка та впровадження дієвого механізму інвестиційного контролінгу із використанням низки сучасних методів, важелів та інструментів. Формуванню зазначеного механізму має передувати ґрунтовне оцінювання стану, тенденцій та особливостей діяльності транспортної галузі в цілому й АТП, зокрема.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Різноманітні аспекти функціонування АТП України та запровадження механізму інвестиційного контролінгу є предметом наукових пошуків низки вітчизняних дослідників. Так, Шкурко Є.Л. визначає нагальні проблеми у сфері інвестиційного контролінгу та перспективи його розвитку, включаючи завдання контролінгу за фазами інвестиційного процесу, організацію діяльності підрозділів підприємства, відповідальних за здійснення контролінгу [1].

Бідняк Н.М., Бондар Н.М. аналізують процес планування інвестицій на автомобільному транспорті в Україні [2].

Фаїзов А.В. визначає специфіку контролінгу інвестиційної діяльності на підприємствах, наголошуючи на доцільності застосування кількісних та якісних показників оцінки інвестиційних проектів, ранжування проектів, оцінки й управління ризиками в інвестиційному процесі [3].

Козловський А.Т. пропонує авторський підхід до обрання посадових осіб, що мають забезпечувати здійснення інвестиційного контролінгу на підприємстві, залежно від активності провадження інвестиційної діяльності суб'єкта господарювання [4].

Лещук Г.В., Жила В.С. наводять класифікацію видів контролінгу на підприємствах за часом (оперативний, стратегічний), за сферою діяльності (комплексний, фінансовий), за цілями (контролінг структур та результатів), а також виокремлюють види інвестиційного контролінгу (стратегічний, поточний, оперативний) [5].

Кузнецова А.І. акцентує увагу на визначенні інформаційних джерел контролінгу на підприємстві та його завдань в процесі залучення інтелектуальних інвестицій [6].

Бабяк Н.Д., Лозіна І.А. розглядають управління буферами інвестиційних витрат у якості однієї з найвагоміших складових здійснення ефективного стратегічного контролінгу в діяльності підприємства [7].

Балан А.А., Філіппова С.В. обґрунтовують необхідність поєднання процедур моніторингу і оцінки під час реалізації інвестиційних проектів на засадах контролінгу [8].

Сторожук Н.В. розглядає питання впровадження інвестиційного контролінгу у якості інструментарію діагностики рівня економічної безпеки суб'єктів господарювання [9].

Водночас, питання функціонування механізму інвестиційного контролінгу



на сьогодні залишається недостатньо вивченим як у теоретико-методичному плані, так і в сфері практичного його впровадження в діяльності підприємств АТП.

### **Формулювання цілей статті.**

Метою статті є здійснення порівняльної оцінки стану та тенденцій діяльності транспортної галузі та підприємств АТП на макро- та мезоекономічному рівнях в контексті визначення цільових орієнтирів побудови ефективного механізму інвестиційного контролінгу.

### **Виклад основного матеріалу.**

Механізм інвестиційного контролінгу має на меті забезпечення координації управлінських дій шляхом систематичного інформування керівного складу підприємства щодо показників стану об'єктів інвестиційного менеджменту. До складових системи інвестиційного контролінгу на підприємстві належать: інвестиційний аналіз, інвестиційне планування, інвестиційний моніторинг, інвестиційний контроль, розробка та реалізація ефективних інвестиційних рішень. Поліпшенню інформаційно-аналітичного забезпечення прийняття обґрунтованих інвестиційних рішень сприятиме здійснення комплексного аналізу міжнародних, державних, територіальних та галузевих економічних передумов діяльності АТП, ідентифікація існуючих тенденцій, факторів позитивного та негативного впливу.

Аналізуючи динаміку кількісних показників діяльності автомобільного транспорту в Україні, відзначимо зростання його питомої ваги у перевезенні вантажів: якщо у 2000 році вона складала 61%, то в 2015 році – 69%, а в 2020 році – 75%. Частка АТП у загальному обсязі перевезення вантажів становила 7-8% у 2015-2018 роках, 12% у 2019 році та 9% у 2020 році. Серед видів вантажів, що перевозилися АТП, переважали: продукція добувної промисловості (32,8% у 2020 р.), сільського, лісового та рибного господарства (13,7%), харчової промисловості (12,6%) [10].

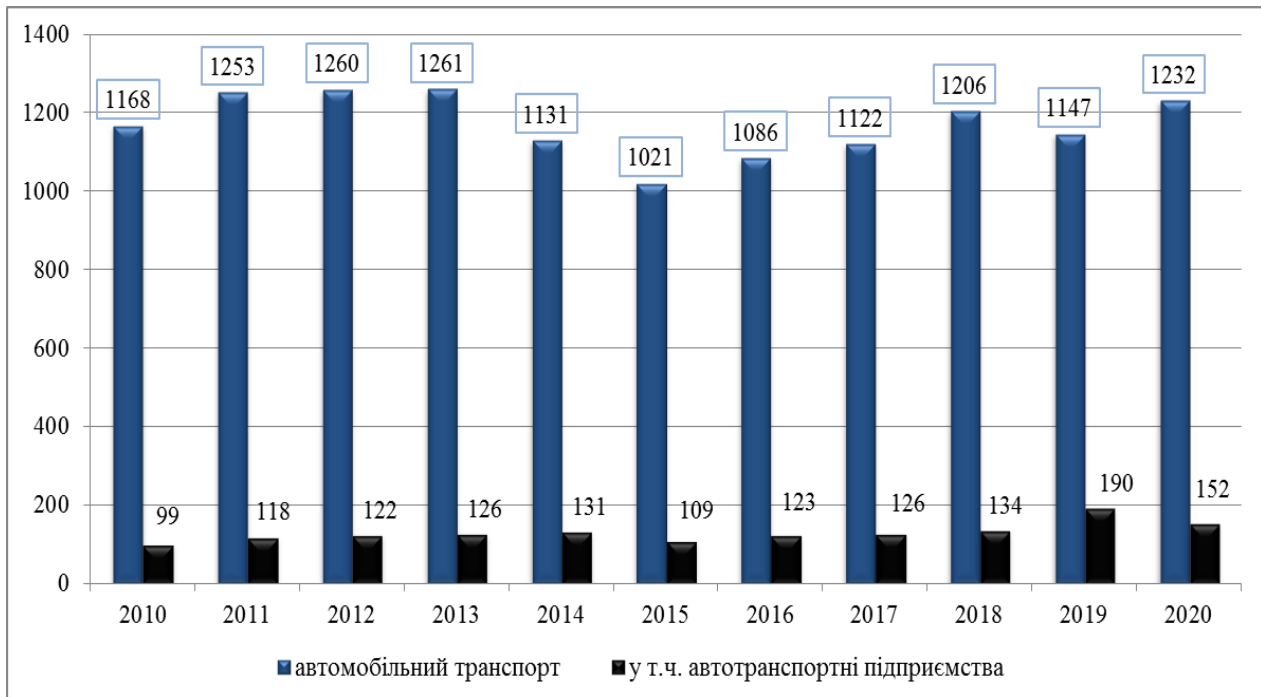
Обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом в цілому збільшився з 1168 млн. т у 2010 році до 1232 млн. т у 2020 році, тобто в 1,05 рази, тоді як АТП – з 99 млн. т до 152 млн. т (в 1,5 рази) за аналогічний період (рис. 1). Спостерігаємо також падіння обсягів вантажних перевезень у 2014-2016 рр., спричинене військово-політичними подіями в державі, та зменшення перевезень вантажів АТП у 2020 році (152 млн. т) порівняно з 2019 роком (190 млн. т) внаслідок уповільнення економічної кон'юнктури в умовах карантинних обмежень.

Аналогічну динаміку демонструють і показники вантажообігу автомобільного транспорту у 2010-2020 рр. (рис. 2). На АТП припадає понад третина вантажообігу автомобільного транспорту, наприклад, у 2020 році вантажообіг автомобільного транспорту в цілому складав 65,1 млрд. ткм, а АТП – 27,7 млрд. ткм. Вантажообіг АТП України в останні роки характеризується стійкою тенденцією до зростання – з 17,0 млрд. ткм у 2010 році до 27,7 млрд. ткм у 2020 році.

Групування регіонів України за обсягами перевезення вантажів АТП у 2020 році (рис. 3) свідчить про наявність територіальних асиметрій:



виокремлено три території з обсягами перевезення вантажів понад 10,0 млн. т на рік (м. Київ, Дніпропетровська та Донецька області), регіони з обсягом перевезення вантажів вище середнього – 7,5...10,0 млн. т за рік (Львівська, Івано-Франківська, Харківська та Київська області, середнім обсягом (5,0...7,5 млн. т), нижче середнього (2,5...5,0 млн. т).



**Рис. 1. Динаміка обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом у 2010-2020 рр., млн. т**

Джерело: побудовано за даними [10]

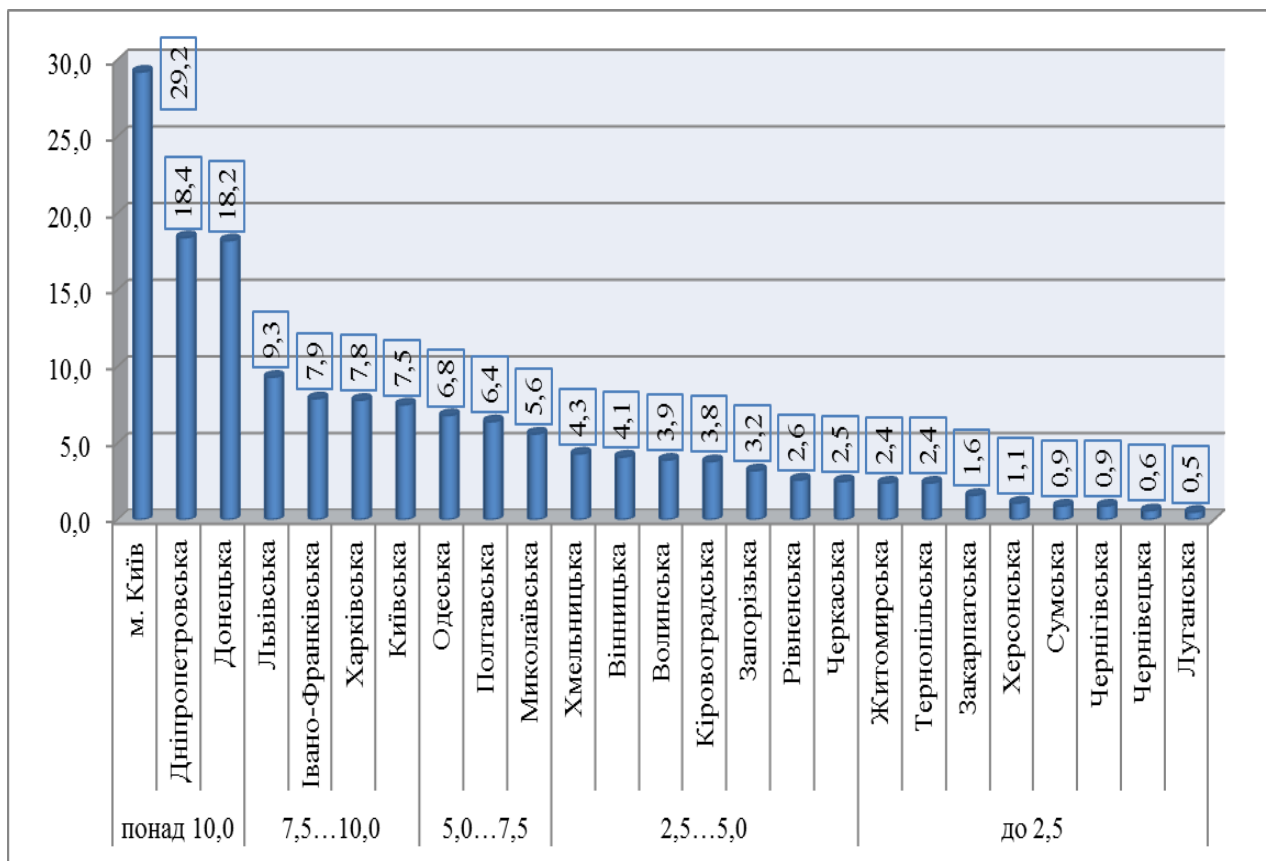


**Рис. 2. Динаміка вантажообігу автомобільного транспорту у 2010-2020 рр., млрд. ткм**

Джерело: побудовано за даними [10]



При цьому у 8-ми регіонах обсяг перевезення вантажів АТП не перевищує 2,5 млн. т за рік.



**Рис. 3. Групування регіонів України за обсягами перевезення вантажів АТП у 2020 р., млн. т**

Джерело: побудовано за даними [10]



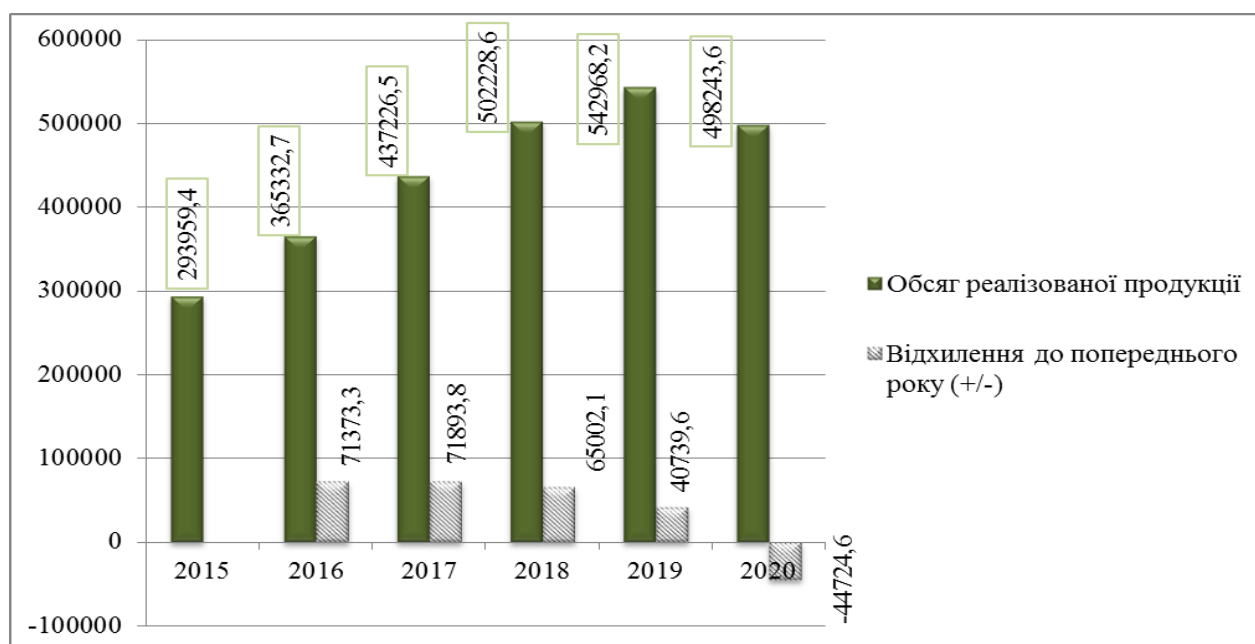
**Рис. 4. Динаміка перевезення пасажирів автомобільним транспортом у 2010-2020 рр., млн.**

Джерело: побудовано за даними [10]



Стрімку спадну динаміку демонструють показники обсягів перевезення пасажирів автомобільним транспортом (рис. 4): відбулося зменшення з 3726 млн. у 2010 році до 1084 млн. пасажирів у 2020 році, тобто, в 3,4 рази.

Динаміка обсягів реалізованої продукції підприємствами за видом економічної діяльності (ВЕД) «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» демонструвала тенденцію до зростання впродовж 2015-2019 рр. (рис. 5), що значною мірою зумовлено збільшенням вартості відповідних послуг в умовах значного рівня інфляції. У 2020 році відбулося зниження обсягу реалізованої продукції зазначеного ВЕД на 44724,6 млн. грн порівняно з 2019 роком, зважаючи на уповільнення економічних процесів під час карантинних обмежень.



**Рис. 5. Динаміка обсягів реалізованої продукції підприємствами за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2015-2020 рр., млн. грн**

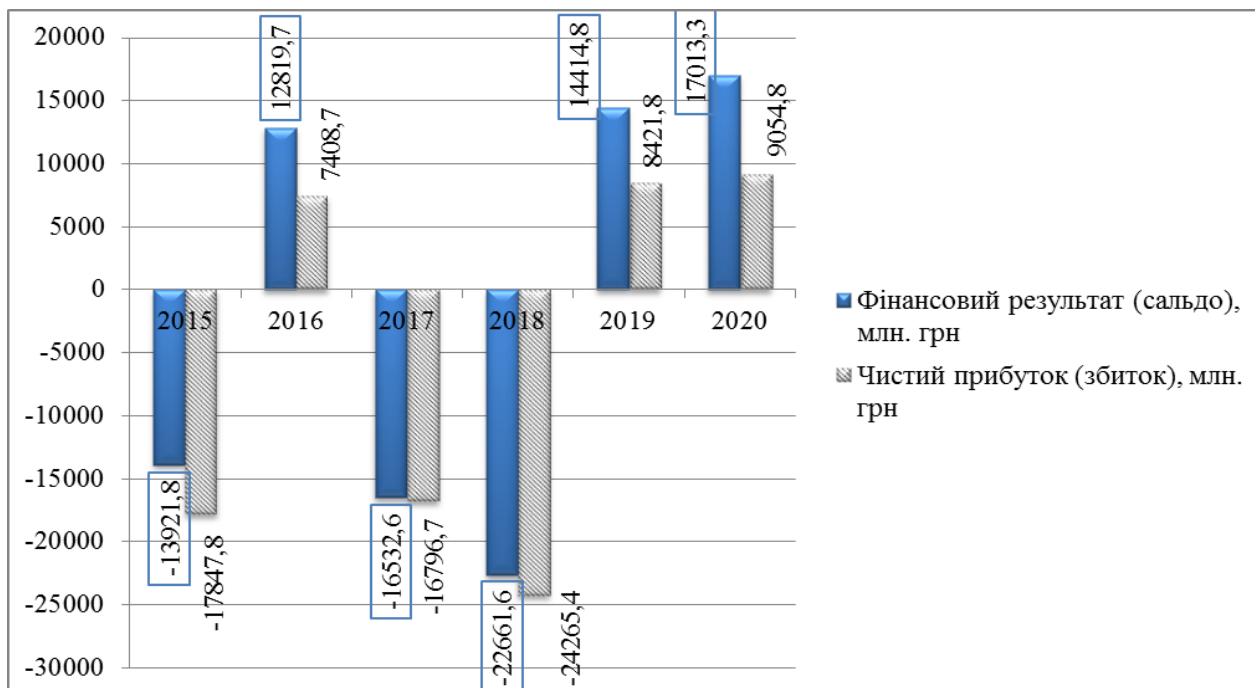
*Джерело: побудовано за даними [10]*

Фінансові результати діяльності за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (рис. 6) характеризувалися від'ємними значеннями у 2015, 2017-2018 рр. У наступні два роки ситуація поліпшилася, оскільки підприємствами даного ВЕД було одержано позитивне фінансове сальдо (14414,8 млн. грн у 2019 р. та 17013,3 млн. грн у 2020 р.) та чистий прибуток у розмірі 8421,8 млн. грн у 2019 р. та 9054,8 млн. грн у 2020 р.

В умовах глобалізації економічних відносин у світі важливого значення набуває нарощування обсягів зовнішньоекономічної діяльності. Динаміку обсягів експорту та імпорту послуг автомобільного транспорту у 2010-2020 рр. відображено на рис. 7. Можемо констатувати, що в усі роки обсяги експорту послуг автомобільного транспорту перевищували обсяги імпорту більш, ніж удвічі (за виключенням 2020 р.). Військово-політичні події в Україні призвели до стрімкого зменшення експорту та імпорту послуг автомобільного транспорту у 2015 році, однак у наступні роки мало місце поступове зростання

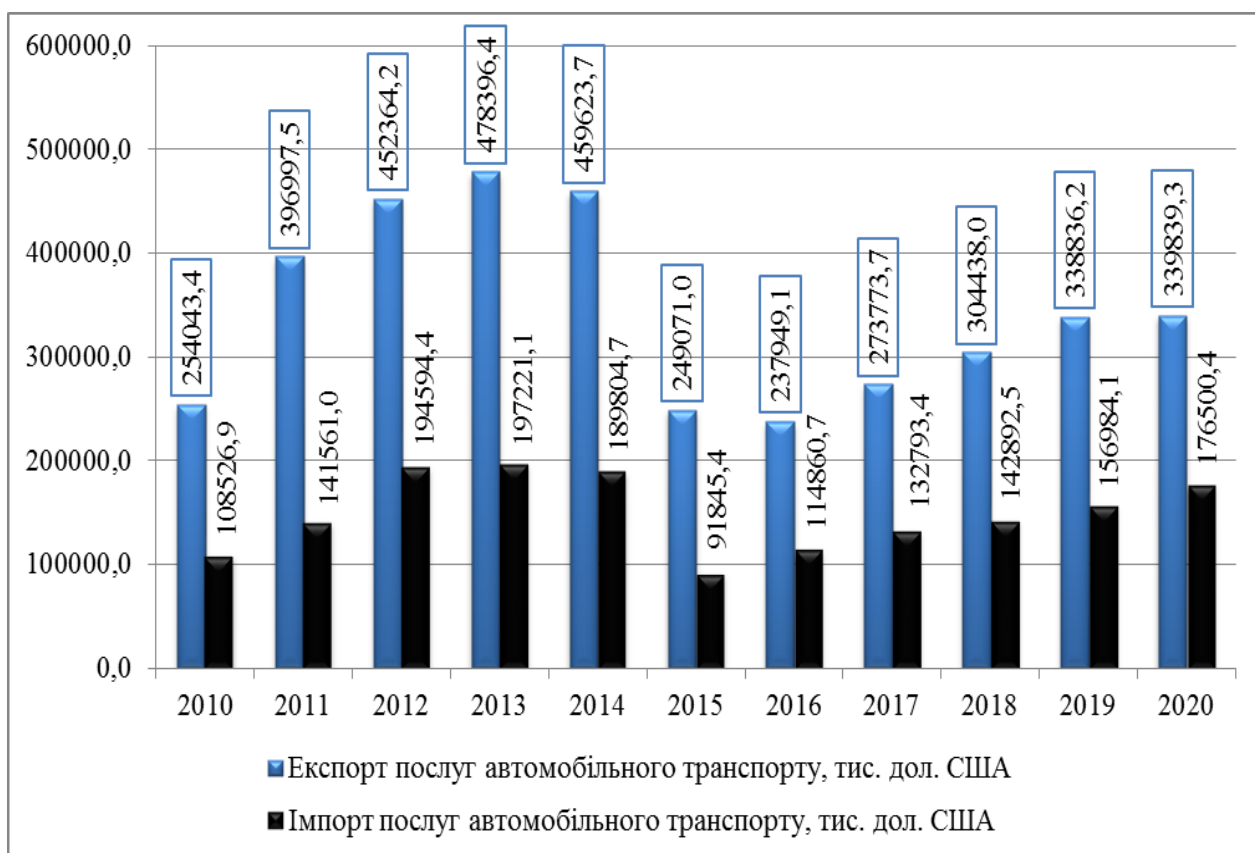


зазначених показників.



**Рис. 6. Динаміка фінансових результатів діяльності за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2015-2020 рр., млн. грн**

Джерело: побудовано за даними [10]

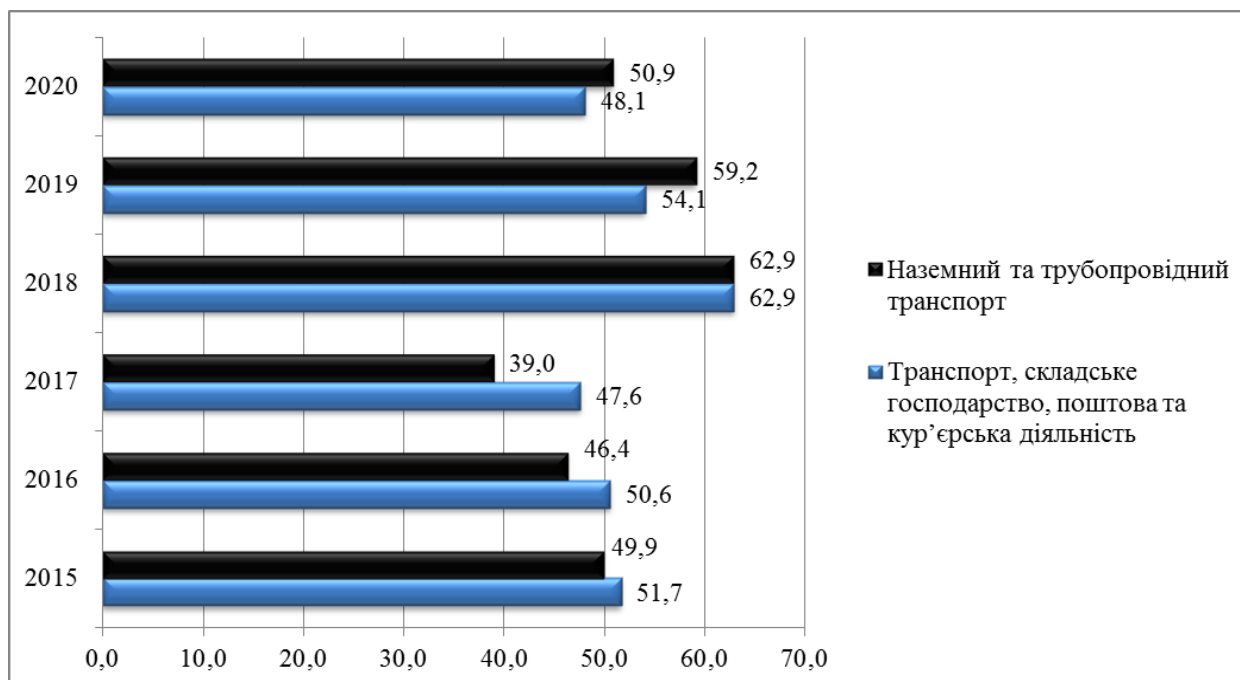


**Рис. 7. Динаміка обсягів експорту та імпорту послуг автомобільного транспорту у 2010-2020 рр., тис. дол. США**

Джерело: побудовано за даними [10]



Високий ступінь зносу основних засобів транспортної галузі (50,9% у 2020 р., рис. 8) свідчить про нагальну необхідність активізації інвестиційної діяльності, пошуку додаткових джерел залучення інвестицій.



**Рис. 8. Ступінь зносу основних засобів транспортної галузі у 2015-2020 рр., %**

Джерело: побудовано за даними [10]

Негативним аспектом є зменшення вартості нових основних засобів за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», яка складала 32280 млн. грн у 2018 р., 29423 млн. грн у 2019 р. та 24267 млн. грн у 2020 р.

Подібну ситуацію спостерігаємо також стосовно динаміки обсягів капітальних інвестицій у транспортній галузі (табл. 1). Мінімальне значення даного показника за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» впродовж 2010-2020 рр. мало місце у 2014 р. (15498,2 млн. грн), максимальне – у 2018 р. (50078,3 млн. грн), а в наступні два роки відбулося зниження – до 43792,8 млн. грн у 2019 р. та 34884,6 млн. грн у 2020 р. Для вантажного автомобільного транспорту обсяг капітальних інвестицій становив 5819,6 млн. грн у 2018 р., 5240,5 млн. грн у 2019 р. та 4136,9 млн. грн у 2020 р. Капітальні інвестиції для іншого пасажирського наземного транспорту збільшилися у 2020 р. на 834,7 млн. грн порівняно з 2019 р.

Отже, проведений аналіз стану та тенденцій розвитку транспортної галузі в Україні свідчить про потребу в активізації інвестиційної діяльності вітчизняних АТП. В умовах загострення соціально-економічних протиріч у суспільстві, посилення впливу негативних чинників зовнішньої економічної кон'юнктури в процесі реалізації механізму інвестиційного контролінгу слід враховувати відповідну специфіку реалій сьогодення.





**Таблиця 1**  
**Динаміка обсягів капітальних інвестицій у транспортній галузі**  
**у 2010-2020 рр., млн. грн**

Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020/ 2010 (+/-)
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	19591,7	25976,6	32807,9	18833,3	15498,2	18704,0	25107,8	37943,5	50078,3	43792,8	34884,6	15292,9
Відхилення до попереднього року (+/-)	x	6384,9	6831,3	-13974,6	-3335,1	3205,8	6403,8	12835,7	12134,8	-6285,5	-8908,2	x
у тому числі												
наземний та трубопровідний транспорт	6770,7	9051,0	15144,3	4601,4	3916,2	8120,1	15931,1	22245,7	31005,7	24569,7	20208,3	13437,6
Відхилення до попереднього року (+/-)	x	2280,3	6093,3	-10542,9	-685,2	4203,9	7811,0	6314,6	8760,0	-6436,0	-4361,4	x
з них												
вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей	1200,7	1693,3	1572,6	1448,7	1470,5	3378,8	3587,7	4428,6	5819,6	5240,5	4136,9	2936,2
Відхилення до попереднього року (+/-)	x	492,6	-120,7	-123,9	21,8	1908,3	208,9	840,9	1391,0	-579,1	-1103,6	x
інший пасажирський наземний транспорт	1644,9	2315,2	2107,1	1281,5	1045,2	1509,8	2432,5	4072,9	5271,4	4355,0	5189,7	3544,8
Відхилення до попереднього року (+/-)	x	670,3	-208,1	-825,6	-236,3	464,6	922,7	1640,4	1198,5	-916,4	834,7	x

*Джерело: побудовано та розраховано за даними [10]*

По-перше, актуалізується потреба у врахуванні низки ризиків та загроз внутрішнього та зовнішнього середовища, зважаючи на високий рівень невизначеності умов функціонування АТП. Задля цього необхідно



застосовувати адекватний методичний інструментарій виявлення та ідентифікації ризиків інвестиційних проєктів, їх класифікації за ймовірністю настання та мірою впливу, розробляти альтернативні варіанти управління ризиками (уникнення, розподіл, передача, зниження тощо), шляхи мінімізації їх негативного впливу.

По-друге, під час зниження кількісних та вартісних показників надання автотранспортних послуг, низького рівня рентабельності діяльності суттєво зменшуються як можливості залучення внутрішніх інвестицій для розвитку АТП, так і їх привабливість для зовнішніх інвесторів. У цьому контексті актуалізуються завдання більш раціонального використання наявних інвестиційних ресурсів за рахунок чіткого планування інвестиційної діяльності, систематичного аналізу, оцінки, моніторингу та контролю перебігу інвестиційних процесів. Прийняття ефективних управлінських рішень в інвестиційній сфері сприятиме підвищенню якості інформаційно-аналітичного забезпечення, включаючи застосування сучасних кількісних та якісних методів аналізу й обробки інформації (моделювання, прогнозування, SWOT-аналіз, PESTLE-аналіз, форсайт-дослідження, експертні оцінки та ін.).

По-третє, в процесі здійснення інвестиційного контролінгу існує доцільність врахування різних видів ефективності інвестиційних проєктів: економічної (термін окупності, норма доходності, загальний економічний ефект тощо), соціальної (поліпшення умов трудової діяльності працівників АТП, створення соціальних благ для населення певної територіальної громади, дотримання принципів соціальної відповідальності бізнесу) та екологічної (мінімізація шкідливого впливу на довкілля, зменшення викидів забруднюючих речовин, реалізація принципів сталого розвитку).

### **Висновки.**

Під час аналізу динаміки кількісних показників діяльності автомобільного транспорту в Україні, виявлено тенденцію зростання його питомої ваги у перевезенні вантажів та зниження частки АТП у цьому ж процесі. Спостерігається зменшення перевезень вантажів АТП у 2020 р. внаслідок уповільнення економічної кон'юнктури в умовах карантинних обмежень.

Мають місце територіальні асиметрії за обсягами перевезення вантажів, що характеризуються наявністю територій, які включають три території з обсягами перевезення вантажів понад 10,0 млн. т на рік (м. Київ, Дніпропетровська та Донецька області), і одночасно у 8-ми регіонах обсяг перевезення вантажів АТП менше 2,5 млн. т за рік.

В результаті проведеного дослідження виявлено, що у 2019-2020 р. відбулося зниження обсягу реалізованої продукції ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», яке спричинили карантинні обмеження. В той же час фінансові показники вищезазначеного ВЕД за цей період поліпшилися. За аналізований період обсяги експорту послуг автомобільного транспорту перевищували обсяги імпорту більш, ніж удвічі (за виключенням 2020 р.), що є позитивною тенденцією. Негативним аспектом є зменшення вартості нових основних засобів, а також динаміки обсягів капітальних інвестицій у транспортній галузі.



В статті зроблено висновок, що високий ступінь зносу основних засобів транспортної галузі свідчить про нагальну необхідність активізації інвестиційної діяльності, пошуку додаткових джерел залучення інвестицій, вдосконалення інструментів планування, аналізу, моніторингу та контролю інвестиційної діяльності, оцінки її ефективності.

Все це викликає необхідність врахування ризиків та загроз зовнішнього середовища, зважаючи на високий рівень невизначеності умов функціонування АТП, більш раціонального використання наявних інвестиційних ресурсів за рахунок чіткого планування інвестиційної діяльності, систематичного аналізу, оцінки, моніторингу та контролю перебігу інвестиційних процесів, врахування різних видів ефективності інвестиційних проектів.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямку полягають у доцільності формування критеріїв оцінки ризиків інвестиційної діяльності та ефективності інвестиційних проектів.

### Література

1. Шкурко Є.Л. Основні проблеми та перспективи розвитку інвестиційного контролінгу на підприємствах водного транспорту. *Водний транспорт*. 2013. Вип. 2. С. 148-153.
2. Бідняк М.Н., Бондар Н.М. Планування інвестицій на автомобільному транспорті України. К., 2000. 118 с.
3. Фаїзов А.В. Особливості контролінгу інвестиційної діяльності на підприємстві. *Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки*. 2009. Вип. 1. С. 181-189.
4. Козловський А.Т. Організаційне забезпечення реалізації механізму контролінгу інвестиційної діяльності на підприємстві. *Економіка і регіон*. 2016. №4. С. 84-91.
5. Лещук Г.В., Жила В.С. Теоретично-методологічні засади інвестиційного контролінгу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 6(2). С. 46-51.
6. Кузнецова А.І. Інвестиційне забезпечення розвитку контролінгу на підприємстві. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. №17. С. 52-56.
7. Бабяк Н.Д., Лозіна І.А. Управління буферами витрат інвестиційних проектів у системі стратегічного контролінгу. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер.: Економічні науки*. 2015. Вип. 11(1). С. 118-121.
8. Балан А.А., Філіппова С.В. Інтегрування моніторингу і оцінки інвестиційного проекту з енергозбереження в систему контролю діяльності підприємства на засадах контролінгу. *Економіка: реалії часу*. 2014. №4. С. 180-185.
9. Сторожук Н.В. Інвестиційний контролінг як засіб діагностики стану економічної безпеки будівельного підприємства. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2012. №10. С. 143-146.
10. Державна служба статистики України: офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.10.2021).



## REFERENCES

1. Shkurko, Ye.L. (2013). The main problems and prospects for the development of investment controlling in water transport enterprises [Osnovni problemy ta perspektyvy rozvytku investytsiinoho kontrolinhu na pidpryiemstvakh vodnoho transportu]. *Water transport*, 2, 148-153. [in Ukrainian].
2. Bidniak, M.N., & Bondar, N.M. (2000). Investment planning in the motor transport of Ukraine [Planuvannia investytsii na avtomobilnomu transporti Ukrainy]. Kyiv. [in Ukrainian].
3. Faizov, A.V. (2009). Features of controlling investment activities at the enterprise [Osoblyvosti kontrolinhu investytsiinoi diialnosti na pidpryiemstvi]. *Bulletin of the Chernivtsi Trade and Economic Institute. Economic sciences*, 1, 181-189. [in Ukrainian].
4. Kozlovskiy, A.T. (2016). Organizational support for the implementation of the mechanism of controlling investment activities at the enterprise [Orhanizatsiine zabezpechennia realizatsii mekhanizmu kontrolinhu investytsiinoi diialnosti na pidpryiemstvi]. *Economy and region*, 4, 84-91. [in Ukrainian].
5. Leshchuk, H.V., & Zhyla, V.S. (2016). Theoretical and methodological principles of investment controlling [Teoretychno-metodolohichni zasady investytsiinoho kontrolinhu]. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy*, 6(2), 46-51. [in Ukrainian].
6. Kuznetsova, A.I. (2014). Investment support for the development of controlling at the enterprise [Investytsiine zabezpechennia rozvytku kontrolinhu na pidpryiemstvi]. *Investments: practice and experience*, 17, 52-56. [in Ukrainian].
7. Babiak, N.D., & Lozina, I.A. (2015). Management of investment project cost buffers in the strategic controlling system [Upravlinnia buferamy vytrat investytsiinykh proektiv u systemi stratehichnoho kontrolinhu]. *Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences*, 11(1), 118-121. [in Ukrainian].
8. Balan, A.A., & Filyppova, S.V. (2014). Integration of monitoring and evaluation of the energy saving investment project into the control system of the enterprise on the basis of controlling [Intehruvannia monitorynhu i otsinky investytsiinoho proektu z enerhozberezhennia v systemu kontroliu diialnosti pidpryiemstva na zasadakh kontrolinhu]. *Economics: time realities*, 4, 180-185. [in Ukrainian].
9. Storozhuk, N.V. (2012). Investment controlling as a means of diagnosing the state of economic security of a construction company [Investytsiinyi kontrolinh yak zasib diahnostryky stanu ekonomichnoi bezpeky budivelnoho pidpryiemstva]. *Formation of market relations in Ukraine*, 10, 143-146. [in Ukrainian].
10. State Statistics Service of Ukraine: official site [Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy: ofitsiinyi sait]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 15 October 2021). [in Ukrainian].

## Summary

**Introduction.** *In the context of globalization and integration of economic processes in the world, the issues of development of transport infrastructure, provision of quality transport services to consumers, improvement of transport connections are becoming increasingly important. Motor transport enterprises occupy a significant niche in the field of transport in Ukraine, but their activities are characterized by low efficiency of investment process management, lack of financial resources. This makes it expedient to find the ways for improving the mechanism of investment controlling, which would be based on a thorough analysis of the economic preconditions for the development of the industry.*

**Purpose.** *This paper is devoted to a comparative assessment of the state and trends of development of the transport industry and motor transport enterprises in Ukraine in the context of substantiation of ways for improving the mechanism of investment controlling of their activities.*

**Results.** *According to the results of the research, the following trends in the functioning of the domestic transport industry have been established: an increase in the share of road transport in freight transportation, significant regional asymmetries in passenger and freight traffic by road, a*



*sharp decline in passenger traffic, reduced sales of transport enterprises products in the conditions of quarantine restrictions, insignificant improvement of financial results of the transport and communication enterprises activity, simultaneous decrease in volumes of capital investments in the last two years, high degree of depreciation of fixed assets of the transport industry enterprises.*

**Conclusions.** *The paper substantiates the feasibility of implementing appropriate tools of investment controlling, aimed at minimizing the impact of negative factors in the development of the transport sector: risk assessment and management, effective approach to planning, analysis, monitoring and control of investment processes, proper information and analytical support for investment management decisions, taking into account the possibilities of obtaining economic, social and environmental effects from investment activities.*

**Key words:** *transport industry, investments, investment activity, transport enterprises, transport development, activity of transport enterprises.*