

Тимченко Надія Миколаївна¹, Кузьменко Олена Юріївна²

Nadiia Tymchenko

Olena Kuzmenko

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

STUDY OF THE STATE AND THE DEVELOPMENT TENDS OF THE WATER TRANSPORT ENTERPRISES

АНОТАЦІЯ:

Досліджено аналіз стану підприємств водного транспорту, виявлено їх тенденції розвитку в сучасних реаліях господарювання. Проведено оцінку ринку перевезень вантажів та пасажирів морським й річковим транспортом для виявлення переважаючих тенденцій в галузі. Інформаційну базу дослідження склали статистичні матеріали, а також здобутки вітчизняних і зарубіжних вчених з питань функціонування та перспектив розвитку водного транспорту. Наведено обсяги і структуру перевезень вантажів та пасажирів морським і річковим транспортом, проаналізовано перевезення в розрізі видів вантажу, а також проведено порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах світу. Встановлено, що виявлені тенденції розвитку підприємств водного транспорту не відповідають наявним потенційним можливостям. Доведено, що ефективність функціонування ринку перевезень вантажів та пасажирів багато в чому залежить від організації логістичної сфери. В даній роботі проведено порівняльний аналіз індексу ефективності логістики (LPI) в різних країнах, який переконливо доводить необхідність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту. Виявлено основні дестабілізуючі фактори впливу на ефективне функціонування підприємств водного транспорту, оцінка яких дозволяє сформувати основі напрями розвитку господарюючих суб'єктів в галузі як важливого чинника інтеграції нашої держави у світовий економічний простір. Запропоновано в подальших наукових дослідженнях звернути увагу на забезпечення активної стратегічної взаємодії підприємств водного транспорту з метою формування потужного стратегічного потенціалу їх розвитку та високого рівня їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

ABSTRACT:

The analysis of the state of water transport enterprises has been studied, tends of development thereof in the modern management environment are identified. The maritime and river freight and passenger market are evaluated to identify the prevailing trends in the industry. The information base of the study consisted of the statistical materials, as well as the achievements of domestic and foreign scientists on the functioning and prospects of water transport development. The volumes and structure of freight and passenger carriage by maritime and river transportation are given, the carriage is analyzed by type of freight, and the comparison study of logistics development in different countries of the world is conducted. It has been

¹ кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки та морського права

Херсонська державна морська академія, Україна

Ph.D. (Economics), Assistant Professor of Department of Economics and Maritime Law

Kherson State Maritime Academy, UKRAINE

² аспірант

Херсонська державна морська академія, Україна

Ph.D. student

Kherson State Maritime Academy, UKRAINE

established that the identified trends of water transport enterprises development do not correspond to the available potential opportunities. It has been proved that the efficiency of functioning of maritime and river freight and passenger market depends to a large extent on the organization of the logistics sector. In this paper the comparison study of the Logistics Efficiency Index (LPI) in different countries was conducted, which index convincingly proves the need to develop the transport and logistics infrastructure of water transport enterprises. In this paper there have been identified the main destabilizing factors of impact on the effective functioning of the water transport enterprises, the assessment of which allows forming the main directions of development for the economic entities in the industry as an important factor of integration of our country into the world economic area. It is suggested to pay attention to the formation of active strategic interaction of the water transport enterprises in the further scientific researches with the purpose to provide powerful strategic potential of development and high level of competitiveness thereof in the transport service market.

ВСТУП.

Ринкова трансформація економіки України, її інтеграція у світовий та європейський економічний простір значною мірою залежать від розвитку транспорту, який відіграє фундаментальну роль у соціально-економічних перетвореннях нашої держави. І саме тому проблема оцінки ефективності функціонування та тенденцій розвитку підприємств морського і річкового транспорту є найважливішою в системі економічних вимірювань їх діяльності.

Відповідно до чинного Закону України «Про транспорт» [1], до складу морського та річкового транспорту входять підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, порти і пристані, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського та річкового транспорту. Оскільки дане визначення включає в себе досить велику кількість суб'єктів дослідження, ми вважаємо, що особливої уваги заслуговують саме підприємства водного транспорту, оцінка їх сучасного стану та аналіз потенціалу, і на основі отриманих висновків формування стратегічних орієнтирів їх розвитку.

Метою даної роботи є проведення статистичного аналізу сучасного стану підприємств водного транспорту, а також дослідження ринку перевезень вантажів та пасажирів морським і річковим транспортом для виявлення переважаючих тенденцій в галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Актуальні та важливі аспекти оцінки ефективності функціонування транспортних підприємств висвітлені у наукових працях вітчизняних вчених та практиків Ігнатенка О.С. [2,3],

Коби В.Г. [4], Біліченко В.В. [5], Цимбала С.В. [3,6], Синиці Л.В. [7], Шраменка Н.Ю. [8], Казака В.М. [9]. Проте, незважаючи на значні напрацювання дослідників, більш детального аналізу потребує оцінка сучасного стану та тенденцій розвитку стратегічного потенціалу підприємств водного транспорту.

ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ.

Велика суспільно-політична та економічна вага транспорту в країнах з розвинутою ринковою економікою (частка його у структурі ВВП у 2016 році становила понад 50%, при цьому внесок сфери послуг у створення ВВП коливається у Франції – 79,8 %, США – 79,7%, Об'єднане королівство – 78,3%, Канада – 69,6%, Китай – 50,5%) зумовлює відповідну увагу до нього з боку нашої держави, широкомасштабне та ефективне сприяння його розвитку. На нашу думку, Україна має потужний транспортний потенціал, перспектива реалізації якого вже в найближчому майбутньому є абсолютно реальною. Основне - це задіяти всі наявні економічні, правові, організаційні передумови, виробничі та трудові ресурси, активізувати форми і механізми державної підтримки, стратегічної взаємодії господарюючих суб'єктів тощо.

Тенденції формування та розвитку стратегічного потенціалу підприємств водного транспорту можна дослідити за показниками результатів їх виробничої та фінансової діяльності.

Аналіз статистичних даних засвідчує, що при зростанні загального обсягу перевезення вантажів всіма видами транспорту у 2018 році (на 61 млн. т.), частка перевезень вантажів водним транспортом скоротилася на 0,03%, і у 2018 році становила 0,36% (питома вага морського транспорту в перевезенні вантажів склала 0,12%, річкового – 0,24%). Щодо перевезень пасажирів водним транспортом, то при скороченні загальних обсягів відправлення (перевезення) пасажирів за всіма видами транспорту з 5902 млн. осіб у 2014 році до 4487 млн. осіб у 2018 році, частка перевезень пасажирів морським та річковим транспортом зросла з 0,017% до 0,022% у відповідних роках [10].

Щодо перевезень вантажів та пасажирів водним транспортом за видами сполучень, то слід зазначити, що перевезення вантажів морським транспортом у міжнародному сполученні у 2018 році порівняно з 2014 роком скоротилося на 49,3%, а у каботажному - зросло на 62,3% (з 422 тис.т до 685 тис.т у відповідних роках). Позитивна тенденція прослідковується і при перевезенні вантажів річковим транспортом: у 2018 році порівняно з 2014 роком зростання на 7,5% у міжнародному сполученні та на 23,4% при внутрішніх перевезеннях (табл.1).



Таблиця 1

**Обсяги та структура перевезень вантажів та пасажирів водним
транспортом за видами сполучень у 2014-2018 роках**

Види перевезень	Види водного транспорту	Види сполучень	Роки					Тр 2018/ 2014, %	Тпр 2018/ 2014, %
			2014	2015	2016	2017	2018		
Пасажири, тис. осіб	морський	міжнародне	21	16	19	11	1	4,8	-95,2
		каботажне	8	10	11	18	71	887,5	+787,5
	річковий	міжнародне	5	2	7	11	15	300	+200
		каботажне	560	549	442	552	581	103,8	+3,75
Вантажі, тис. т	морський	міжнародне	2383	2046	1903	1408	1207	50,7	-49,3
		каботажне	422	1246	1130	845	685	162,3	+62,3
	річковий	міжнародне	1153	1189	1398	1205	1240	107,5	+7,5
		каботажне	1992	1967	2244	2435	2458	123,4	+23,4

Дані сформовано з [10]

Зростання обсягів перевезень вантажів водним транспортом у каботажному плаванні характеризується позитивними тенденціями, які є не надто стрімкими, проте, і не від'ємними. В розрізі видів вантажу, то найбільше морським транспортом переправляли у 2018 році різні метали (53,2%), хлібні вантажі в контейнерах (25%), будівельні (3,75%), руду (2%), нафту і нафтопродукти (1,6%), інші вантажі (12,2%). Щодо структури перевезень за видами вантажів річковим транспортом, то лідируючі позиції займають будівельні вантажі (39,5%), руда (14,2 %), хлібні (11,3%), метали (10,3%), вугілля (3,9%), добрива (5,1%), інші вантажі (15,0%) [10].

Щодо характеристики обсягу перевезень пасажирів морським транспортом, то у 2018 році порівняно з 2014 роком відбулося скорочення кількості пасажирів у міжнародному сполученні на 95,2 %, але зростання у каботажі на 787,5%. Протилежна тенденція вищезазначеного показника на річковому транспорті – зросла кількість пасажирів у міжнародному сполученні на 200% та у каботажі на 3,75% [10].

Аналізуючи статистичні дані, можна зробити висновок, що ринок перевезень водним транспортом на тлі загальної нестабільності економіки характеризується позитивною тенденцією. Варто відзначити, що незважаючи на вплив негативних факторів (нестабільність політичної обстановки, тимчасова окупація частини території України, збройне протистояння на сході нашої держави, недостатня розвиненість інфраструктури, наявність застарілих технологій тощо), підприємства водного транспорту намагаються розвиватися і шукають для цього нові шляхи.

Проведений аналіз динаміки кількості діючих підприємств водного транспорту у 2010-2018 роках засвідчує, що їх кількість в 2018 році скоротилася порівняно з 2010 роком на 278 одиниць, підприємств морського пасажирського транспорту на 269 одиниць, морського вантажного - на 22 одиниці. А кількість підприємств річкового транспорту (як

пасажирського (з 11,7% до 29,4%), так і вантажного (з 5,4% до 13,6%) зросла в загальній кількості господарюючих суб'єктів водного транспорту [10].

На нашу думку, особливу увагу слід звернути на показники діяльності фізичних осіб-підприємців в галузі водного транспорту, оскільки саме мале підприємництво є невід'ємним, економічно та соціально значущим сектором сучасної ринкової економіки, і рівень його розвитку – це важливий показник здатності суспільства протистояти внутрішнім і зовнішнім потрясінням.

З 2010 року по 2018 рік загальна кількість фізичних осіб-підприємців скоротилася на 260, в галузі морського транспорту скорочення кількості підприємців відбулося за всіма видами перевезень (як пасажирськими, так і вантажними). А ось в галузі річкового транспорту за 8 років загальна кількість підприємців скоротилася всього на 2 особи, проте кількість фізичних осіб-підприємців, які спеціалізувалися на вантажних перевезеннях річками, каналами, озерами та іншими внутрішніми водами, у тому числі всередині гаваней і морських портів, а також наданням в оренду суден з екіпажем для вантажних перевезень у внутрішніх водах, зросла на 2 особи [10].

Ми вважаємо, що з об'єктивної точки зору неможливо ігнорувати реальні позитивні кількісні зрушення малого бізнесу в галузі водного транспорту, обнадійливі тенденції в його розвитку.

Комплексний аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку потенціалу підприємств водного транспорту не обмежується трансформаціями за видами перевезень. Він має доповнюватися дослідженнями стану основних засобів підприємств водного транспорту, оцінкою ступеню зносу та розміром капітальних інвестицій (табл.2).

Таблиця 2

Стан основних засобів та оцінка ступеня їх зносу у 2013-2017 роках

Роки	Основні засоби за первісною (переоціненою) вартістю, млн. грн	Ступінь зносу основних засобів, відсотків
2013	6397001	96,7
2014	9747315	97,9
2015	1412354	51,7
2016	1553781	50,8
2017	1274999	47,6

Дані сформовано з [10]

Аналізуючи ступінь зносу основних засобів на підприємствах водного транспорту простежуємо досить позитивну тенденцію протягом 2013-2017 років – зниження показника з 96,7% у 2013 році до 47,6 у 2017 році, що, на нашу думку, формує надійне підґрунтя для активного використання всіх основних засобів підприємств водного транспорту, в тому числі рухомого

складу як основного ресурсу розвитку господарюючих суб'єктів в галузі [10].

Ще одним важливим ресурсом для стратегічного розвитку підприємств водного транспорту є величина капітальних інвестицій. Проведений аналіз показав, що величина коштів, які спрямовуються на відтворення основних засобів, розширення та реконструкцію і модернізацію підприємств водного транспорту, зросла у 2018 році порівняно з 2010 роком на 152,6 млн. грн., проте за останні роки (після 2015 року) обсяг капітальних інвестицій суттєво скоротився (на 33,7% у 2018 році порівняно з 2015 р.), що призводить до зменшення очікуваних майбутніх економічних вигод. До 2015 року обсяги капітальних інвестицій на водному транспорті мали тенденцію до зростання [10].

Важливими показниками, що характеризують стан розвитку підприємств водного транспорту, є чисельність зайнятих у цій галузі та рівень середньомісячної заробітної плати працівників, передусім з точки зору безпосереднього впливу господарюючих суб'єктів галузі на створення нових робочих місць, розв'язання проблеми безробіття, забезпечення соціальної стабільності в суспільстві. Досвід розвинених країн світу свідчить про вирішальну роль підприємств водного транспорту в зазначених процесах.

Динаміка зайнятості на підприємствах водного транспорту у 2010-2018 роках характеризується в цілому негативними тенденціями (табл. 3).

Таблиця 3

Стан основних засобів та оцінка ступеня їх зносу у 2013-2017 роках

Показник	Роки						
	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис	9,6	4,3	3,6	3,8	3,4	2,3	2,6
% до попереднього року	-	44,8	83,7	105,6	89,5	67,6	113,04
% до 2010 року	-	44,8	37,5	39,6	35,4	23,9	27,1
Середньомісячна заробітна плата штатних працівників, грн	2986	3445	3622	5076	6974	7590	10467
% до попереднього року	-	115,4	105,1	140,1	137,4	108,8	137,9
% до 2010 року	-	115,4	121,3	170	233,6	254,2	350,5

Дані сформовано з [10]

Так, у 2018 році порівняно з 2010 роком середньооблікова кількість штатних працівників скоротилася на 6 тис. осіб. Щодо середньомісячної заробітної плати штатних працівників підприємств водного транспорту, то даний показник має позитивну тенденцію. В середньому з 2010 року заробітна плата на підприємствах галузі збільшилася на 7 481 грн.

ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ.

Безумовно, що ефективність функціонування водних підприємств як складових транспортного комплексу багато в чому залежить від організації ринку перевезень вантажів та пасажирів. У зв'язку з цим проводяться різноманітні аналітичні дослідження, які оцінюють показники виконання транспортних послуг за різними параметрами.

Наприклад, на сьогоднішній день одним з популярних методів оцінки транспортних послуг та важливим показником, що дозволяє проводити порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах є Logistics Performance Index (LPI) [11], який розраховується кожні 2 роки Всесвітнім банком як складова процесу визначення конкурентоздатності країни. Ми вважаємо, що цей індекс є відмінним індикатором існуючих проблем в логістичній сфері і вказує, на які проблеми, перш за все, необхідно звернути увагу.

Витрати на логістику в Україні в даний час приблизно на 40% вище, ніж в провідних країнах світу. Наша держава за індексом ефективності логістики сьогодні істотно відстає від США та країн ЄС (2,83 бали проти 4,20 бали).

Індекс ефективності логістики включає в себе 6 найважливіших складових (максимально можлива оцінка по кожному із елементів складає 5 балів): оцінка діяльності митниці (за інтегральною оцінкою в Україні 2,49 балів проти 4,09 балів); розвиток торгівельної і транспортної інфраструктури (2,22 бали проти 4,37 балів); легкість узгодження цін на транспортування (2,83 бали проти 3,86 балів); якість логістичних послуг (2,84 бали проти 4,31 бали); розвиток інформаційних технологій відстеження руху вантажу (3,11 бали проти 4,24 балів); безперебійність і своєчасність надання послуг (3,42 бали проти 4,39 балів) [11].

Ми вважаємо, що розроблення механізмів підвищення ефективності функціонування ринку перевезень вантажів та пасажирів річковим та морським транспортом в Україні безсумнівно потребує творчого запозичення та використання світових досягнень у цій сфері та галузі, насамперед досвіду країн з розвинутою логістикою. Відповідно до даних глобального рейтингу LPI за 2018 рік найбільш високих оцінок заслуговують логістичні моделі країн Євросоюзу (табл. 4).

Таблиця 4

Рівень розвитку логістики в країнах світу у 2018 році в балах

Країна	Рейтинг LPI	Значення LPI	Значення складових LPI					
			оцінка діяльності митниці	розвиток торгівельної і транспортної інфраструктури	легкість узгодження цін на транспортування	якість логістичних послуг	розвиток інформаційних технологій відстеження руху вантажу	Безперебійність і своєчасність надання послуг
Німеччина	1	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Швеція	2	4,05	4,05	4,24	3,92	3,98	3,88	4,28
Бельгія	3	4,04	3,66	3,98	3,99	4,13	4,05	4,41
Австрія	4	4,03	3,71	4,18	3,88	4,08	4,09	4,25

Проживження таблиці 4

Країна	Рейтинг LPI	Значення LPI	Значення складових LPI					
			оцінка діяльності митниці	розвиток торгівельної і транспортної інфраструктури	легкість узгодження цін на транспортування	якість логістичних послуг	розвиток інформаційних технологій відстеження руху вантажу	Безперервність і своєчасність надання послуг
Японія	5	4,03	3,99	4,25	3,59	4,09	4,05	4,25
Нідерланди	6	4,02	3,92	4,21	3,68	4,09	4,02	4,25
Сінгапур	7	4,00	3,89	4,06	3,58	4,10	4,08	4,32
Данія	8	3,99	3,92	3,96	3,53	4,01	4,18	4,41
Об'єднане Королівство	9	3,99	3,77	4,03	3,67	4,05	4,11	4,33
Фінляндія	10	3,97	3,82	4,00	3,56	3,89	4,32	4,28

Дані сформовано з [11]

Так, світовим лідером за оцінкою загального рівня розвитку логістики є Німеччина, зі значенням індексу 4,2 бали. Найбільш високо з усіх складових глобального індексу Німеччини оцінюється безперервність і своєчасність надання послуг (4,39 бали). Більш високе значення даного показника зафіксовано в Бельгії та Данії - 4,41 бали, що займають відповідно 3 та 8 місця в загальному рейтингу LPI. Друге місце глобального рейтингу займає Швеція, зі значенням індексу 4,05 балів. На четвертому місці - Австрія, її LPI становить 4,03 бали. Потім в рейтингу слідують Японія (4,03), Нідерланди (4,02), Сінгапур (4,0), Об'єднане Королівство (3,99). Замикає десятку лідерів логістична система Фінляндії (3,97)

Проведений аналіз складових індексу LPI переконливо доводить необхідність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту.

На нашу думку, наявний потенціал ринку перевезень саме річковим транспортом залишається нереалізованим. І розвиток річкової логістики в Україні знаходиться на мінімальному рівні. Якщо, наприклад, порівнювати, логістику зерна до морських портів в Європі та Україні, то в першому випадку лівова частка зерна доставляється в порти річковим транспортом по р. Дунай, а в нашій державі близько 98% зернових вантажів доставляється колісним транспортом (автомобільним та залізничним).

Певні зрушення в напрямку розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту є. За рахунок будівництва елеваторів в портах, збільшення перевалочних потужностей і зниження вартості перевалки ціна доставки пшениці з часом зменшується. Так, якщо в 2015 році середня вартість доставки пшениці в порт становила близько 58\$ / т, то в 2016 році витрати на логістику знизилися до 48 \$ / т, і вартість доставки вантажу в Україні наближається до показників, які зараз є в США та ЄС [12]. Однак, з початку поточного року витрати на логістику в нашій

державі знову зросли через підвищення тарифів на залізничному транспорті.

Ми вважаємо, що світова практика функціонування ринку перевезень вантажів та пасажирів водним транспортом є досить показовою в плані доречності її запозичення для забезпечення конкурентних позицій підприємств водного транспорту в Україні. Проте, слід пам'ятати, що будь-які логістичні системи країн – лідерів рейтингу LPI не є ідеальними моделями для копіювання і містять безліч недоліків, а також орієнтовані на специфіку конкретного регіону і сформовані під впливом різних умов, до яких можна віднести політичну та соціально-економічну обстановку в країні, рівень технологічного розвитку, національні та соціальні традиції кожної окремої держави тощо.

ВИСНОВКИ.

Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що проведені нами дослідження дозволяють зробити узагальнюючі висновки щодо стану і перспектив розвитку підприємств водного транспорту в Україні, і виявлені тенденції не відповідають наявним потенційним можливостям. Масштаби галузі водного транспорту в нашій державі залишаються досить скромними, а рівень розвитку господарюючих суб'єктів в ній далеким від оптимального. Перманентно зменшується кількість підприємств водного транспорту, кількість робочих місць на них ще мало позначається на зайнятості в цілому в економіці країни. Залишають бажати кращого і показники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту. Все це обумовлюється впливом сукупності дестабілізуючих зовнішніх та внутрішніх факторів, серед яких є: тимчасова окупація частини території України та втрата контролю над частиною українських портів, збройне протистояння на сході нашої держави, що обумовило зміну пріоритетів в економіці країни, недостатня розвиненість логістичної інфраструктури, наявність застарілих транспортних засобів та технологій тощо. І проведений аналіз стану підприємств водного транспорту дозволяє сформулювати певні напрями розвитку підприємств галузі як важливого чинника інтеграції нашої держави у світовий економічний простір.

На нашу думку, забезпечення потужного стратегічного потенціалу розвитку підприємств водного транспорту та їх високого рівня конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг можливе через формування активної стратегічної взаємодії господарюючих суб'єктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

- [1] Про транспорт (Закон України). Вилучено з <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/232/94-%D0%B2%D1%80>
- [2] Ігнатенко, О. С., & Дмитриченко, А. М. (2011). Глобальна логістика у регулюванні транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*, (8), 79-83.

- [3] Ігнатенко, О. С., & Цимбал, Н. М. (2011). Визначення стратегії розвитку інфраструктури транспортного комплексу регіону. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*, (8), 83-88.
- [4] Коба, В.Г. & Бабина, О.Є. & Ковбатиук, М.В. & Беник, Н.Г. (2011). Економічний аналіз діяльності підприємств водного транспорту: навчальний посібник. К.: КИТ.
- [5] Бідняк, М. Н. & Біличенко, В.В. (2006). *Виробничі системи на транспорті: теорія і практика*. Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця.
- [6] Цимбал, С.В. (2014). *Розробка методики вибору стратегії розвитку підприємств автомобільного транспорту*. ВІСНИК ЖДТУ, № 2 (69). - с.198-202.
- [7] Вінниця, Л. Н. (2015). Стратегічне управління розвитком транспортних підприємств: аналіз концептуально-методологічних підходів. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія: Економічні науки*, (2), 29-34.
- [8] Шраменко, Н. Ю., & Бекетова, О. Ю. (2013). Формирование стратегии функционирования автотранспортного предприятия при обслуживании грузовладельцев. *Автомобильный транспорт*, (32), 90-94
- [9] Казак, В. М., & Кошляк, І. С. (2010). Комплексна оцінка техніко-економічних показників транспортно-експедиційного підприємства. *Вісник Інженерної академії України*, (3-4), 159-163.
- [10] Статистичний збірник «Транспорт та зв'язок України (2018)»: Державна служба статистики України, 152.
- [11] Глобальный рейтинг 2018. Вилучено з <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- [12] Сільгоспвиробники недоотримують прибуток через неефективну логістику. Вилучено з <http://agro-business.com.ua/agrobusiness/item/10987-silgospvirobniki-nedootrimuyut-ributok-cherez-neefektivnu-logistiku-ekspert.html>

REFERENCES:

- [1] *Pro transport* (Zakon Ukrainy). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/232/94-%D0%B2%D1%80>
- [2] Ihnatenko, O. S., & Dmytrychenko, A. M. (2011). Hlobalna lohistyka u rehuliuванні transportnoho zabezpechennia zovnishnoekonomichnykh zviazkiv Ukrainy. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia*, 8, 79-83.
- [3] Ihnatenko, O. S., & Tsybmal, N. M. (2011). Vyznachennia stratehii rozvytku infrastruktury transportnoho kompleksu rehionu. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia*, 8, 83-88.
- [4] Koba, V. H., Babyna, O. Ye., Kovbatiuk, M. V., Benyk, N. H. (2011). *Ekonomichnyi analiz diialnosti pidpriemstv vodnoho transportu*. Kyiv : KYT.
- [5] Bidniak, M. N., & Bilichenko, V. V. (2006). *Vyrobnychi systemy na transporti: teoriia i praktyka*. Vinnytsia : UNIVERSUM-Vinnytsia.
- [6] Tsybmal, S. V. (2014). Rozrobka metodyky vyboru stratehii rozvytku pidpriemstv avtomobilnoho transportu. *Visnyk ZhDTU*, 2, part 69, 198-202.
- [7] Synytsia, L. V. (2015). Stratehichne upravlinnia rozvytkom transportnykh pidpriemstv: analiz kontseptualno-metodolohichnykh pidkhodiv. *Naukovyi visnyk Poltavskoho universytetu ekonomiky i torhivli. Serii: Ekonomichni nauky*, 2, 29-34.
- [8] Shramenko, N. Yu., & Beketova, O. Yu. (2013). Formyrovanye stratehyi funktsyonyrovaniya avtotransportnoho predpriyatia pry obsluzhyvaniy hruzovladel'tsev. *Avtomobyl'nyi transport*, 32, 90-94
- [9] Kazak, V. M., & Koshliak, I. S. (2010). Kompleksna otsinka tekhniko-ekonomichnykh pokaznykiv transportno-ekspedytsiinoho pidpriemstva. *Visnyk Inzhenernoї akademii Ukrainy*, 3-4, 159-163.
- [10] Transport ta zviazok Ukrainy (2018). *Statystychnyi zbirnyk*. (2019). Kyiv : Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy.
- [11] Globalniy reytyngh 2018. Retrieved from <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- [12] Silhospvyrobnyky nedootrymuyut prybutok cherez neefektivnu lohistyku. Retrieved from <http://agro-business.com.ua/agrobusiness/item/10987-silgospvirobniki-nedootrimuyut-ributok-cherez-neefektivnu-logistiku-ekspert.html>