



FINANCE, BANKING AND INSURANCE

ФІНАНСИ, БАНКІВСЬКА СПРАВА ТА СТРАХУВАННЯ

УДК 656

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Богдан Керничний; Сергій Радинський

*Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя,
Тернопіль, Україна*

Резюме. Стаття присвячена аналізу стану та актуальним проблемам транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних підприємств в сучасних умовах стратегічних пріоритетів і завдань, спрямованих на досягнення комплексного ефекту. Предметом статті є транспортно-логістична система як складний багатофункціональний комплекс, обслуговуючий потреби населення і галузевих суб'єктів бізнес-середовища. Метою дослідження є виявлення тенденцій розвитку регіональних транспортно-логістичних систем на основі аналізу статистичних і фінансово-економічних показників транспортних послуг та умов їх реалізації. Гіпотеза дослідження складається в припущенні про те, що на перший план виходить функціонально-цільовий підхід до формування транспортно-логістичних систем, який відповідає науковим уявленням про пріоритетну роль попиту і враховує закономірності розвитку потреб до якості ключових характеристик транспортних послуг: безпеки, швидкості, технології обслуговування й оплати, страхуванню. Результати роботи полягають в аналізі фінансово-економічних показників транспортної логістики. Автори провели порівняльний аналіз індексів транспортної галузі за основними видами діяльності за останні 10 років, дослідили обсяги вантажообігу підприємств транспортної логістики, визначили основні тенденції зміни обсягів перевезення вантажів. Зазначимо, важливим питанням на сьогодні залишається збереження стратегічного балансу між введенням необхідних обмежень, з одного боку, та одночасним підтриманням діяльності регіональних підприємств, – з іншого. Адже після закінчення пандемії потрібно буде відновлювати нормальний ритм життєдіяльності соціальної та економічної сфер, реанімувати процеси, які є надзвичайно важливими для забезпечення регіонального розвитку. Основні напрямки майбутніх досліджень пов'язані з розробленням методичного підходу щодо оцінювання внеску регіональних транспортно-логістичних систем в економіку країни. Тому у статті розроблено ряд рекомендацій для органів влади, які допоможуть подолати негативний вплив пандемії на соціально-економічний розвиток регіону.

Ключові слова: транспортно-логістичне обслуговування, транспорт, логістика, інформаційні технології, транспортна інфраструктура.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2021.02.083

Отримано 04.03.2021

UDK 656

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE AND TRENDS OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICAL SERVICE OF DOMESTIC INDUSTRIAL ENTERPRISES

Bohdan Kernychnyi; Serghiy Radynskyy

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil, Ukraine

Summary. *The paper is devoted to the analysis of the state and current problems of transport and logistics services of domestic enterprises under current conditions of strategic priorities and tasks aimed at achieving the comprehensive effect. The subject of the paper is the transport-logistics system as a sophisticated multifunctional complex, serving the demands of the population and industry entities of the business environment. The objective of this investigation is to identify trends in the development of regional transport and logistics systems based on the analysis of statistical and financial and economic indicators of transport services and the conditions of their implementation. The research hypothesis is based on the assumption that the functional-targeted approach to the formation of transport and logistics systems dominates, corresponding to the scientific ideas about the priority role of demand and taking into account the patterns of requirements for quality characteristics of transport services: safety, speed, service technology and payment, insurance. The results of the work are the analysis of financial and economic indicators of transport logistics. The authors carried out the comparative analysis of indices of the transport industry according to the main activities over the past 10 years, investigated the volume of cargo turnover of transport logistics enterprises, identified the main trends in the volume of cargo transportation. It should be noted that the important issue today is to maintain the strategic balance between the introduction of necessary restrictions, on the one hand, and simultaneous support of regional enterprises, on the other. After the pandemic termination, it will be necessary to restore the normal rhythm of life in the social and economic spheres, to revive the processes that are extremely important for regional development. The main directions of further investigations are related to the development of the methodological approach for assessing the contribution of regional transport and logistics systems to the economy. Therefore, a number of recommendations for the authorities which help to overcome the negative pandemic impact on the socio-economic development of the region are developed in this paper.*

Key words: *transport and logistics service, transport, logistics, information technologies, transport infrastructure.*

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2021.02.083

Received 04.03.2021

Постановка проблеми. Найважливішою складовою виробничої та соціальної інфраструктури України є транспорт, який поряд з іншими інфраструктурними галузями забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства, будучи важливим інструментом досягнення соціально-економічних цілей країни. Географічне розташування країни і його особливості визначають пріоритетну роль транспорту в розвитку конкурентних переваг території з точки зору транспортного потенціалу. Україна приваблива своїми природними ресурсами, ємними ринками збуту споживчих і промислових товарів, а також зручним транзитним становищем. Проте в умовах недостатньої розвиненості транспортної та логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортно-логістичного комплексу країни знижується. Звідси впливає висока актуальність вирішення завдань, направлених на розвиток транспортно-логістичного обслуговування в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку вітчизняного транспортно-логістичного обслуговування присвячені роботи таких вчених: Гірної О. Б., Кобилух О. Я, Яцюти О., Головка А. Є., Радченко О. В., Залозної Ю., Трушкіна Н. В та ін.

Метою статті є аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств та визначення перспектив його розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу. Глобалізація та інтернаціоналізація світових економічних процесів зумовлює необхідність адаптації до умов та особливостей розвитку вітчизняних промислових підприємств. Зазначені процеси впливають на всі сфери розвитку промислового сектора економіки в цілому та вітчизняних промислових підприємств зокрема, в тому числі на фінансово-господарську діяльність, виробничі активи та особливості їх використання, створений продукт та його комерціалізацію, а також, що найбільш важливо, на побудову та розвиток транспортно-логістичної системи промислового підприємства. В аспекті функціонування та розвитку даної системи транспортно-логістичних технологій глобалізація проявляється в упровадженні цифрових технологій, роботизації транспортно-логістичних процесів, розвитку інтермодальних транспортних перевезень, що позитивно впливає на сучасні логістичні процеси промислових підприємств. Лише зважена на сучасні реалії та новітні процеси правильно побудована транспортно-логістична система промислового підприємства дає можливість не тільки розвитку окремо взятого суб'єкта господарювання, але й національної економіки в цілому. Беручи до уваги досвід високорозвинених країн світу (США, Німеччина, Японія, Китай) саме побудова ефективної транспортно-логістичної інфраструктури дала можливість якісного та швидкого розвитку торговельних процесів, розвитку промислового виробництва та стимулювання інноваційних процесів в національній економіці даних країн.

Транспортно-логістична система України виступає основою економічної системи країни та складовою міжнародної транспортно-логістичної системи і дає змогу зайняти лідируючі позиції та конкурентоспроможність на міжнародних логістичних ринках. Визначаючи особливості побудови вітчизняної транспортно-логістичної системи, дослідимо сучасну динаміку розвитку транспортної інфраструктури та транзитний потенціал України. Аналізуючи транспортну інфраструктуру України, необхідно відзначити наявність різноманітних видів транспорту (авіаційний, автомобільний, водний, залізничний та трубопровідний). У світовому вимірі розвиток транспортної інфраструктури в національній економіці відображає Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index) і один із його параметрів «Інфраструктура».

Загальні інвестиції у формування та розвиток Транс'європейської транспортної мережі за період 2014–2020 рр. склали орієнтовно 600 млрд євро [5]. Наша країна також отримала значний пласт фінансових ресурсів у контексті реалізації даної програми на розвиток власної транспортної мережі.

На жаль, сьогодні, хоча і в більшості модернізується, проте транспортна система України не відповідає основним критеріям і вимогам побудови транспортної інфраструктури країн ЄС. Основними проблемами в побудові ефективної транспортної інфраструктури в Україні стали:

- невідповідність транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг загального користування сучасним вимогам;
- невідповідність критерій та характеристик залізничного транспорту нормам ЄС;
- висока вартість логістичного транспортування товарів, що на 40% вища, ніж у Європі [9 с.131];
- використання всього 3% транспортного потенціалу річок, при цьому частка річкового транспорту в транспортній системі країни менше 0,9% через обміління річок і критично застарілу інфраструктуру [9, с. 131];
- значне відставання темпів розвитку дорожньої мережі від темпів автомобілізації суспільства.

Зазначені проблеми вплинули на стан, структуру та динаміку транспортних перевезень протягом 2011–2020 рр., що відображено у таблиці 1.

Таблиця 1. Тенденції перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2011–2020 рр., млн т

Table 1. Trends in cargo transportation by various types of transport in Ukraine during 2011–2020, million tons

Показник	Роки									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт усього, у т.ч.	1885	1853	1837	1623	1474	1543	1582	1643	1579	1511
залізничний	469	457	444	386	350	343	339	322	313	306
морський	4,1	3,5	3,2	3,1	3,0	3,3	2,1	2,2	2,1	2,2
річковий	5,7	4,3	3,3	3,2	3,1	4,1	4,2	4,4	3,9	3,4
автомобільний	1252	1260	1261	1131	1021	1086	1122	1206	1147	1113
авіаційний	0,09	0,12	0,16	0,18	0,13	0,18	0,17	0,13	0,09	0,1
трубопровідний	154	128	126	100	97	107	115	109	112	86,5

Примітка: складено автором на основі [3].

Протягом досліджуваного періоду (2011–2020 рр.) спостерігається зниження обсягів транспортування вантажів в Україні, відповідний показник знижується із 1885 млн т у 2011 році до рівня 1511 млн т у 2020 році. Досліджуючи обсяги перевезень різновидами транспорту, необхідно відзначити зниження розмірів перевезень вантажів практично усіма видами транспорту. Зокрема обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом знижується на 34,75% за весь досліджуваний період, морським – на 46,34%, річковим – на 40,35%, автомобільним – на 11,1% та трубопровідним – на 43,83%. Досліджуючи структуру перевезення вантажів різноманітними видами транспорту необхідно відзначити, що найбільше у звітному році перевозилося вантажів автомобільним транспортом – 73,66%; залізничним транспортом – 20,25%; трубопровідним – 5,72%; річковим – 0,23%. На інші види транспорту припадало 0,16% (рис. 1).

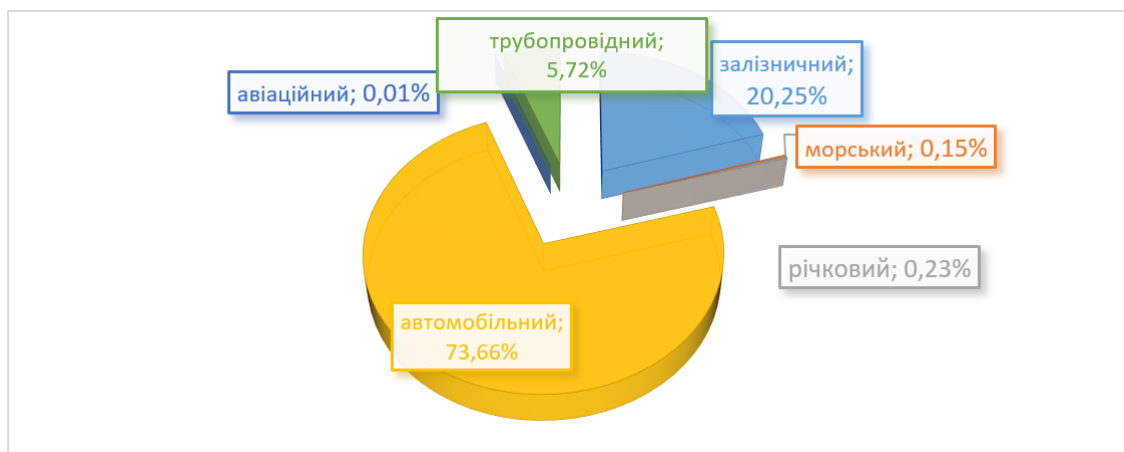


Рисунок 1. Структура перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні у 2020 році

Figure 1. The structure of cargo transportation by various types of transport in Ukraine in 2020

Необхідно відзначити, що протягом досліджуваного періоду структура вантажних перевезень не змінювалася. Найбільші обсяги вантажних перевезень спостерігалися в розрізі автомобільного транспорту, залізничного та трубопровідного. Для прогнозування динаміки транспортних перевезень вантажів в Україні за період 2011–2025 рр. скористаємося даними трендового аналізу і представимо дані на рисунку 2.

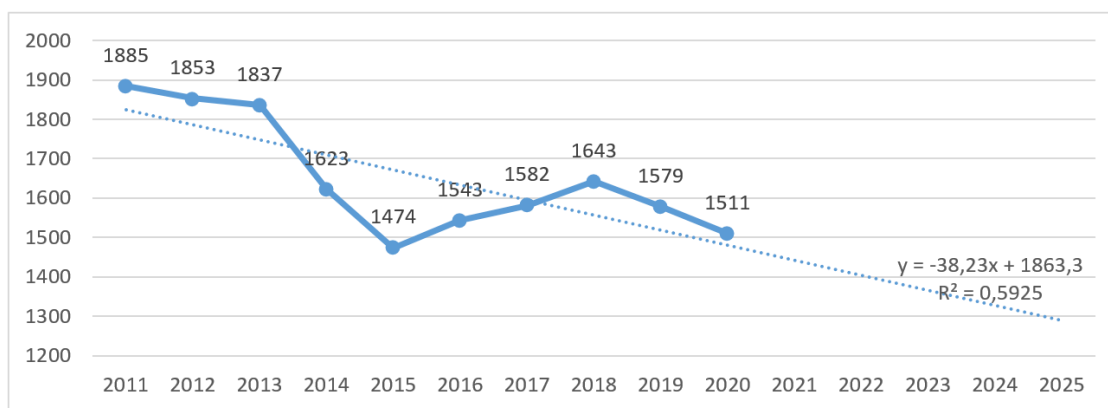


Рисунок 2. Прогнозування динаміки перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2011–2025 рр., млн т

Figure 2. Forecasting the dynamics of cargo transportation by various types of transport in Ukraine for the period 2011–2025, million tons

Дані трендового аналізу засвідчують можливе подальше зниження динаміки перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2011–2025 рр. Формула трендового рівняння $Y = -38,23x + 1863,3$ вказує на подальше зниження розмірів перевезення вантажів на 38,23 млн т щорічно.

Основними чинниками зниження розмірів транспортних перевезень вантажів в Україні стали:

- воєнно-політичний конфлікт на Сході та анексія у 2014 році АР Крим;
- різке падіння обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення;
- зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності;
- зростання вартості вантажних перевезень; збільшення розмірів транспортно-логістичних витрат [8].

На розвиток логістичних процесів та зниження розмірів транспортних перевезень також значний вплив має пандемія COVID-19. Дослідимо вплив наслідків пандемії COVID-19 на динаміку та розвиток вантажних перевезень в Україні, дані представимо у таблиці 2.

Таблиця 2. Вплив наслідків пандемії COVID-19 на динаміку та розвиток вантажних перевезень в Україні за період 2019–2020 рр. (січень–червень)

Table 2. The impact of COVID-19 pandemic effects on the dynamics and development of freight traffic in Ukraine during 2019–2020 (January–June)

Вид транспорту	Показник	Січень	Січень–лютий	Січень–березень	Січень–квітень	Січень–травень	Січень–червень
1	2	3	4	5	6	7	8
Транспорт	Млн т	44,0	90,1	140,7	184,8	229,0	275,5
	У % до відповідного періоду 2019 р.	87,7	89,3	86,9	84,7	83,5	83,7
Залізничний	Млн т	23,9	47,3	73,9	96,8	119,8	143,2
	У % до відповідного періоду 2019 р.	97,4	97,4	95,9	92,5	90,6	91,3
Автомобільний	Млн т	13,2	28,2	43,7	57,6	70,8	85,6
	У % до відповідного періоду 2019 р.	92,6	90,3	82,1	79,8	77,4	75,8

1	2	3	4	5	6	7	8
Водний	Млн т	0,2	0,5	0,9	1,3	1,7	2,2
	У % до відповідного періоду 2019р.	116,8	113,1	87,4	97,1	89,9	89,1
Трубопровідний	Млн т	6,7	14,1	22,2	29,1	36,7	44,5
	У % до відповідного періоду 2019 р.	59,8	68,4	72,4	72,7	75,3	78,2
Авіаційний	Млн т	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03	0,04
	У % до відповідного періоду 2019 р.	90,3	88,7	86,4	90,7	96,3	94,3

Примітка: складено автором на основі [3].

Як бачимо, пандемія COVID-19 вплинула на вантажні перевезення. Зокрема за період січень–травень 2020 року було перевезено 229 млн т або 83,5% від минулорічного показника, за січень–червень 2020 року показник становив 275,5 млн т або 83,7% минулорічного показника. Окремим викликом для транспортної галузі став карантин, який було введено у березні 2020 р. у зв'язку із захворюванням на COVID-19 [1, с. 212].

Опрацювання наукової літератури [1, с. 212; 2, с. 88; 7, с. 118; 11.] дало можливість визначити основні аспекти функціонування транспортно-логістичної системи в умовах пандемії COVID-19: вихід із ринку слабких гравців, зростання попиту на послугу «збірні вантажі», формування повноцінних бірж транспортних послуг, упровадження аутсорсингу, переведення логістичних заходів в онлайн-формат, безконтактна кур'єрська доставка, зростання попиту на послуги ремонту й технічного обслуговування автопарків та відмова від закупівель, розвиток Ant-Logistics, упровадження «цифрових двійників», дотримання санітарних норм з боку логістичних компаній, розвиток «автопілотних» доставок, розвиток внутрішніх вантажоперевезень, переорієнтація із автомобільного транспорту на залізничний, кадрова політика стосовно віддалених умов праці співробітників, проведення логістичних заходів у онлайн-формат. Значні ризики розвитку транспортно-логістичної системи України в подальшому можуть бути зумовлені подальшим поширенням COVID-19. Зазначені тенденції та виклики негативно вплинули на фінансову результативність функціонування підприємств вітчизняної транспортно-логістичної системи. Практично чверть із даних підприємств працювала збитково, про що свідчать дані, наведені в таблиці 3.

Таблиця 3. Фінансові результати підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за період 2011–2020 рр.

Table 3. Financial results of enterprises by type of economic activity «Transport, warehousing, postal and courier activities» during 2011–2020

Роки	Чистий прибуток (збиток), млн грн	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
		У % до загальної кількості підприємств	Фінансовий результат, млн грн	У % до загальної кількості підприємств	Фінансовий результат, млн грн
2011	2839,8	61,4	9890,9	38,6	7051,1
2012	3127,7	60,1	9728,6	39,9	6600,9
2013	-1423,5	62,1	7406,8	37,9	8830,3
2014	-22591,6	61,6	9991,4	38,4	32582,9
2015	-17847,8	70,5	18969,8	29,5	36817,7
2016	7408,7	71,1	23614,2	28,9	16205,5
2017	-16796,7	71,1	23399,0	28,9	40195,7
2018	-24265,4	73,6	25870,6	26,4	50136,0
2019	8369,5	73,3	37261,7	26,7	28892,2
2020*	-18744,3	45,6	31439,5	54,4	50183,8

*-показник за січень–вересень 2020 року.

Досліджуючи динаміку фінансової результативності діяльності підприємств, зайнятих у транспортно-логістичними процесами, бачимо, що підприємства прибутково працювали лише у 2011, 2012, 2016 та 2019 рр. (рис. 3). Це свідчить про низьку ефективність реалізації транспортно-логістичних операцій.

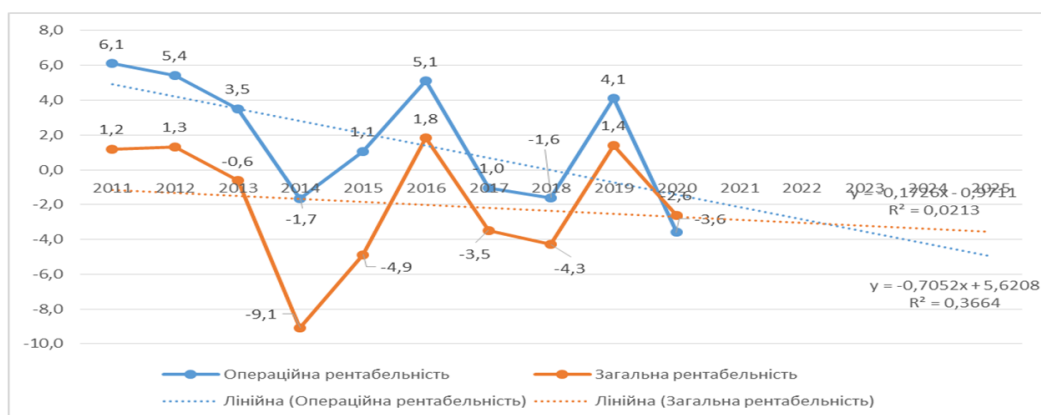


Рисунок 3. Динаміка рівня операційної та загальної рентабельності підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за період 2011–2025 (прогноз) рр., %

Figure 3. Dynamics of the level of operating and total profitability of enterprises by type of economic activity «Transport, warehousing, postal and courier activities» for the period 2011–2025 (forecast), %

Динаміка рівня рентабельності (операційної та загальної) підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за період 2011–2025 (прогноз) рр. вказує на подальшу збитковість підприємств у прогнозованому періоді. Наслідком його може стати банкрутство та подальше згортання ефективних транспортно-логістичних процесів на вітчизняних підприємств.

На узагальнюючі фінансові результати діяльності підприємств сфери транспортної логістики значний вплив мав ряд чинників впливу – чистий дохід від реалізації послуг, розмір основного капіталу та рівень капітальних інвестицій, вкладених у галузь. Проаналізуємо рівень впливу даних чинників на фінансові показники.

Аналізуючи рівень реалізації транспортно-логістичних послуг в економіці України необхідно відзначити динаміку до зростання, що представлено у таблиці 4.

Таблиця 4. Обсяг реалізації послуг за видами транспорту в Україні за період 2011–2020 рр., млн грн

Table 4. Volume of services by types of transport in Ukraine during 2011–2020, UAH million

Роки	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Наземний і трубопровідний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	Поштова та кур'єрська діяльність
2011	210633,11	92306,93	1549,87	15364,90	97863,04	3548,37
2012	199740,68	74963,46	1594,36	16425,91	102810,17	3946,78
2013	196266,63	71203,13	1517,97	12833,97	106651,29	4060,26
2014	192561,41	69753,41	1471,12	13800,42	103698,41	3838,05
2015	282228,61	104836,86	2107,67	22059,08	15596,56	4159,54
2016	340806,43	141464,91	2346,42	29565,76	162623,77	4805,57
2017	410383,98	178705,46	2472,32	39753,88	185010,16	4442,15
2018	468282,42	204390,62	2653,97	49094,76	206609,82	5533,25
2019	510259,35	220757,17	2885,62	15364,90	230399,03	3548,37
2020*	413513,26	178901,47	77399,43	33485,87	14487,23	6267,72

*січень–вересень 2020 року.

Дані аналітичної таблиці 4 засвідчують динаміку до зростання розмірів реалізації послуг, причому найбільшу частку реалізації послуг у 2019 році дали наземний та трубопровідний транспорт (43,26%), а також складське господарство (45,15%).

Іншим важливим чинником розвитку галузі повинні стати капітальні інвестиції. Досліджуючи стан та динаміку капітальних інвестицій в формування й оновлення транспортно-логістичного обслуговування в Україні, слід відзначити динаміку зростання показника за період 2011–2018 рр. та подальше його зниження за період 2019–2020 рр. (таблиця 5).

Досліджуючи структуру капітальних інвестицій у сферу транспортно-логістичного обслуговування в Україні необхідно відзначити найбільшу частку вкладення капіталу у наземний та трубопровідний транспорт, а також у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту. Структуру капітальних інвестицій за видами транспорту в Україні у 2019 році представлено на рисунку 5.

Таблиця 5. Обсяг капітальних інвестицій за видами транспорту в Україні за період 2011–2020 рр., млн грн

Table 5. Volume of capital investments by types of transport in Ukraine during 2011–2020, UAH million

Роки	Транспорт складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Наземний і трубо-провідний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	Поштова та кур'єрська діяльність
2011	25498,2	8837,8	130,1	841,0	15538,2	151,1
2012	32413,0	15076,9	98,7	774,3	16077,6	385,5
2013	18472,6	4535,1	116,2	536,1	13073,7	211,5
2014	15498,2	3916,2	204,8	410,2	10837,0	130,0
2015	18704,0	8120,1	302,5	647,8	9529,4	104,2
2016	25107,8	15931,1	233,9	616,1	8126,3	200,4
2017	37943,5	22245,7	253,7	1302,5	13757,7	383,9
2018	50078,3	31005,7	198,2	1527,7	16962,7	384,0
2019	43792,8	24569,7	252,4	1767,9	17143,5	59,3
2020*	15396,1	9310,9	140,4	327,5	5263,6	353,7

*січень–вересень 2020 року.

Примітка: складено автором на основі [3].

Відповідно, найбільші обсяги інвестицій вкладено у наземний і трубопровідний транспорт – 56,1%, складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту – 39,15%, авіаційний транспорт – 4,04%. У цілому структура капітальних інвестицій протягом досліджуваного періоду не змінювалася, що зумовлено визначенням найважливіших напрямів капітального інвестування в транспортно-логістичне забезпечення в Україні.



Рисунок 4. Структура капітальних інвестицій у сферу транспортно-логістичного обслуговування в Україні у 2019 році

Figure 4. The structure of capital investments in the field of transport and logistics services in Ukraine in 2019

Для визначення кореляційного взаємозв'язку між чистим прибутком та обсягом капітальних вкладень визначимо коефіцієнт Фехнера (таблиця 6).

Таблиця 6. Коефіцієнт Фехнера (кореляційний зв'язок між чистим прибутком та обсягом капітальних інвестицій) у сфері транспортно-логістичного обслуговування в Україні за період 2011–2020 рр.

Table 6. Fechner's ratio (correlation between net profit and the volume of capital investment) in the field of transport and logistics services in Ukraine during 2011–2020

Роки	Чистий прибуток, млн грн	Обсяг капітальних інвестицій, млн грн	Різниця до середньої величини		Збіг (+) або не збіг знаків (-)	Коефіцієнт Фехнера
			Для x	Для y		
2011	2839,8	25498,2	10832,16	-2792,25	-	0
2012	3127,7	32413	11120,06	4122,55	+	
2013	-1423,5	18472,6	6568,86	-9817,85	-	
2014	-22592	15498,2	-14599,2	-12792,3	+	
2015	-17848	18704	-9855,44	-9586,45	+	
2016	7408,7	25107,8	15401,06	-3182,65	-	
2017	-16797	37943,5	-8804,34	9653,05	-	
2018	-24265	50078,3	-16273	21787,85	-	
2019	8369,5	43792,8	16361,86	15502,35	+	
2020*	-18744	15396,1	-10751,9	-12894,4	+	
Середня	-7992,36	28290,45			5 (-), 5 (+)	

*січень–вересень 2020 року.

Примітка: складено автором на основі [3].

Дані аналітичної таблиця 7 засвідчують відсутність кореляційного зв'язку між двома економічними величинами – обсягом реалізації послуг та капітальними інвестиціями в галузь. При цьому показник тісноти зв'язку нульовий, що акцентує увагу на відсутності впливу капітальних інвестицій на обсяг реалізації послуг у даній сфері економіки.

Для визначення кореляційного взаємозв'язку між чистим прибутком та обсягом реалізації послуг визначимо коефіцієнт Фехнера (таблиця 8).

Таблиця 7. Коефіцієнт Фехнера (кореляційний зв'язок між чистим прибутком та обсягом реалізації послуг) у сфері транспортно-логістичного обслуговування в Україні за період 2011–2020 рр.

Table 7. Fechner's ratio (correlation between net profit and sales of services) in the field of transport and logistics services in Ukraine during 2011–2020

Роки	Чистий прибуток, млн грн	Обсяг реалізації послуг, млн грн	Різниця до середньої величини		Збіг (+) або не збіг знаків (-)	Коефіцієнт Фехнера
			Для x	Для y		
2011	2839,8	210633,1	10832,16	-111834	-	-0,2
2012	3127,7	199740,7	11120,06	-122727	-	
2013	-1423,5	196266,6	6568,86	-126201	-	
2014	-22592	192561,4	-14599,2	-129906	+	
2015	-17848	282228,6	-9855,44	-40239	+	
2016	7408,7	340806,4	15401,06	18338,84	+	
2017	-16797	410384,0	-8804,34	87916,39	-	
2018	-24265	468282,4	-16273	145814,8	-	
2019	8369,5	510259,3	16361,86	187791,8	+	
2020*	-18744	413513,3	-10751,9	91045,67	-	
Середня	-7992,4	322467,6			6 (-), 4 (+)	

*січень–вересень 2020 року.

Примітка: складено автором на основі [3].

Дані аналітичної таблиця 8 засвідчують обернено пропорційний кореляційний зв'язок між двома економічними величинами – чистим прибутком та обсягом реалізації послуг. При цьому показник тісноти зв'язку 0,2, що акцентує увагу на незначний вплив обсягу реалізації послуг на чистий прибуток у даній сфері економіки.

В цілому необхідно визначити негативні тенденції в розвитку галузі транспортно-логістичного обслуговування в Україні, що зумовлено зниженням розміру перевезення вантажів та збитковістю галузі у звітному періоді (подальші невтішні прогнози зниження показників при діючій динаміці), неефективним використанням основного капіталу та зниженням розмірів капітального інвестування у галузь, негативними наслідками пандемії COVID-19, що зумовила зниження ключових показників функціонування даної сфери економіки.

Висновки. Покращення транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств лежить у площині вироблення зваженої на сучасні реалії стратегії розвитку. Основними напрямками реалізації стратегії розвитку системи транспортно-логістичного обслуговування в Україні повинні стати:

- залучення достатнього обсягу інвестиційних ресурсів до транспортно-логістичного обслуговування, у тому числі за рахунок реалізації проектів державно-приватного партнерства, та коштів міжнародних фінансово-кредитних інституцій;
- упровадження інноваційних фінансових інструментів і механізмів для залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури (зелених інвестицій, проміжного фінансування, проектного фінансування, включаючи облігації й основні інструменти розподілу ризиків і приросту вартості) з підтримкою держави або міжнародних фінансових інститутів;
- постійне оновлення та модернізація основного капіталу, акцентувати увагу на

використанні нових інноваційних технологій удосконалення транспортно-логістичного обслуговування промислових підприємств;

– імплементація вітчизняної транспортно-логістичної системи в євроінтеграційні процеси, котрі слугують драйверами реформ та вироблення інноваційних рішень, у тому числі й тих, що стосуються транспортної інфраструктури країни. Позитивним кроком стало схвалення КМУ в 2018 р. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. «Drive Ukraine 2030», метою якої є «створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності й ефективності національної економіки».

Conclusions. Improvement transport and logistics services for domestic industrial enterprises underlies the development of balanced development strategy. The main areas of implementation of the strategy for the development of transport and logistics services in Ukraine should be as follows:

– attracting sufficient amount of investment resources to transport and logistics services, especially due to the implementation of public-private partnership projects, and funds of international financial institutions;

– introduction of innovative financial instruments and mechanisms in order to attract private investment in the development of transport infrastructure (green investment, intermediate financing, project financing, including bonds and basic instruments of risk allocation and value added) with the support of the state or international financial institutions;

– constant renewal and modernization of fixed capital focusing on the use of new innovative technologies for the improvement of transport and logistics services for industrial enterprises;

– implementation of domestic transport and logistics system in the European integration processes, which serve as drivers of reforms and development of innovative solutions, including those related to the country's transport infrastructure. Thus, a positive step was the approval by the Cabinet of Ministers in 2018 of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 «Drive Ukraine 2030» aimed at the creation of the integrated to the world transport network safely functioning and efficient transport complex of Ukraine, meeting the needs of the population in transportation and improving the conditions for doing business in order to ensure the competitiveness and efficiency of the national economy».

Список використаної літератури

1. Гірна О. Б., Кобилюх О. Я. Реалії та перспективи для транспортної логістики. Молодий вчений. 2020. № 7. С. 202–214. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-7-83-45>
2. Гірна О. Б. Логістика і ланцюг поставок: виклики пандемії COVID-19. Причорноморські економічні студії. 2020. Випуск 55–1. С. 87–93.
3. Державна служба статистики України: веб-сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 2.02.2021).
4. Залозна Ю., Трушкіна Н. В. Транспортно-логістична система України: проблеми та перспективи розвитку. Економічний вісник Донбасу. 2018. № 3 (53). С. 113–119.
5. Збірник Державної служби статистики України (Транспорт-2019). URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf (дата звернення 9.02.2021).
6. Індекс глобальної конкурентоспроможності – 2019 (The Global Competitiveness Index 2019). URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата звернення: 1.02.2021)
7. Кобилюх О. Я., Гірна О. Б., Гаєва Л. І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії COVID-19. Вчені записки ТНУ ім. В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2020. Том 31 (70). № 4. С. 117–122. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/70-4-21>
8. Радченко О. В., Клімович С. О. Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. URL http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_

Radchenko-Klymovych.pdf (дата звернення: 5.02.2021).

9. Тарашевський М. М. Стан управління ризиками на транспортних підприємствах України. *Бізнес-Інформ*. 2020. № 8. С. 125–133. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-125-133>

References

1. Girna O. B., Kobylyukh O. Y. (2020) Realii ta perspektyvy dlia transportnoi lohistyky, [Realities and prospects for transport logistics.] *A young scientist*. No. 7 (July). P. 202–214. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-7-83-45>
2. Girna O. B. (2020) Lohistyka i lantsiuh postavok: vyklyky pandemii COVID-19. [Logistics and supply chain: the challenges of the COVID-19 pandemic]. *Black Sea Economic Studies*. Issue 55–1. P. 87–93.
3. Derzavna sluzba statutuku Ukrainu. [State Statistics Service of Ukraine]: website. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (access date: 2.02.2021).
4. Zalozna Y., Trushkina N. V. (2018). Transportno-lohistrychna systema Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku [Transport and logistics system of Ukraine: problems and prospects of development]. *Economic Bulletin of Donbass*. No. 3 (53). P. 113–119.
5. Zbirnyk Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy (Transport-2019) [Collection of the State Statistics Service of Ukraine (Transport 2019)]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf (access date 9.02.2021).
6. The Global Competitiveness Index – 2019. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (access date: 1.02.2021).
7. Kobylyukh O. Y., Girna O. B., Gaeva L. I. (2020) Kliuchovi aspekty transportnoi lohistyky v umovakh pandemii COVID-19 [Key aspects of transport logistics in the context of the COVID-19 pandemic]. *Scientific notes of TNU. VI Vernadsky. Series: Economics and Management*. Volume 31 (70). No. 4. P. 117–122. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/70-4-21>
8. Radchenko O. V., Klimovich S. O. Otsinka stanu rozvytku transportu ta transportnoi infrastruktury Ukrainy uprodovzh ostannikh rokov [Assessment of the state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine during the last years]. URL: http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_Radchenko-Klymovych.pdf (access date: 5.02.2021).
9. Tarashevsky M. M. (2020) Stan upravlinnia ryzykamy na transportnykh pidpriemstvakh Ukrainy [The state of risk management in transport enterprises of Ukraine]. *Business Inform*. No. 8. P. 125–133. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-125-133>