

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ГОНЧАРОВА ІРИНА МИКОЛАЇВНА

УДК 65.012.34:338.47

ДИСЕРТАЦІЯ

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ**

051 «Економіка»
05 «Соціальні та поведінкові науки»

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень.
Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання
на відповідне джерело І.М. Гончарова

Науковий керівник

КОВАЛЬ Віктор Васильович,
доктор економічних наук, професор,
Ізмаїльський державний гуманітарний
університет

Київ - 2025

АНОТАЦІЯ

Гончарова І.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 «Економіка». Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ, 2025.

Дисертаційне дослідження присвячено розвитку теоретичних, методичних і практичних основ організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції (далі – сільгоспвиробників). У дисертації вивчено сучасний стан організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників та з'ясовано, що існують певні проблеми в інфраструктурній, технічній та інформаційно-цифровій сферах, компоненти яких задіяні в механізмі організації надання сільгоспвиробникам послуг із транспортного обслуговування.

У дисертації уточнено поняття «транспортне обслуговування виробників», вивчено методичні підходи до формування інструментів аналізу ефективності організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників у процесі здійснення інновацій, зокрема інноваційних проєктів, наведено дорожню карту інновації, безпосереднє використання якої при створенні спеціалізованих маршрутів пасажирських перевезень у зоні активного виноградарства дозволила знизити середній відсоток витрат на транспортні послуги в собівартості 1 т винограду з 16,4%, до 11,7%, зокрема на доставку робітників з 3,9% до 2,1%, середні втрати робочого часу через нераціональність транспортного обслуговування – з 4,1% до 1,3%; середні потенційні втрати врожаю через відсутність кваліфікованих робітників – з 6,2% до 3,4%.

Удосконалено систему диференціації та ранжування факторних і результативних ознак, яка, на відміну від відомих підходів, застосовує систему ознак за методом гронування. Це дозволяє здійснити комплексну оцінку впливу кожної факторної ознаки на результативну, ураховуючи як якісні, так і кількісні методи аналізу.

Удосконалено методичний підхід до розроблення концепції мережі заготівельно-логістичних пунктів із комбінованими функціям на первинному етапі. Запропоновано створення мережі пунктів первинного обслуговування, де планується організувати первинне перероблення й сортування продукції для зменшення транспортних втрат, використання екологічного транспорту на альтернативних джерелах енергії та часткову енергетичну автономність, що сприяє ефективному використанню вантажних потужностей, зниженню втрат продукції на початковому етапі логістики для первинного транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Запропонована схема заготівельно-логістичних пунктів дозволить знизити до 15% втрати готової продукції у післязбиральному періоді у виробництві фруктів та овочів, які зараз становлять до 60% від обсягів урожаю, а поточні втрати прибутку сільгоспвиробників (до 25%), які виникають через неякісне транспортування, знизити до 5%.

Розроблено й обґрунтовано інноваційний комплексний проєкт модернізації технічних засобів для транспортного обслуговування сільгоспвиробників, що поєднує енергоефективні транспортні технології, цифрові інструменти логістики та інституційний механізм взаємодії стейкхолдерів, які дозволяють знижувати витрати, скорочувати втрати продукції та підвищувати доступність транспорту в сільських районах, сприяючи сталому розвитку агросектора.

У рамках удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників запропоновано комплексний інноваційний проєкт із забезпечення альтернативної енергетикою, зокрема для застосування її вантажними

автомобілями з нульовими викидами до атмосфери, засобом комунікації між виробниками і надавачами послуг із транспортного обслуговування, є основою сталого розвитку аграрного регіону, яким є Болградський район Одеської області. Проєкт спрямовано на підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників територіальних громад Болградського району Одеської області. Запропонований проєкт має два головні напрями: підвищення енергетичної незалежності підприємств, що надають послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробникам, та створення умов для якісних комерційних комунікацій між замовниками і надавачами послуг із транспортного обслуговування шляхом розроблення й упровадження спеціалізованого мобільного додатку.

Для забезпечення енергетичної незалежності запропоновано встановити на дахах адміністративних і допоміжних будівель підприємств, які здійснюють транспортне обслуговування сільгоспвиробників у Болградському районі Одеської області, фотоелектричні елементи потужністю 565 Вт, а саме ТОВ «Болградтранс» - 1460 елементів, ТОВ «Агротранс» - 845 елементів та ПСП «Колос» - 1280 елементів. Із розрахунку власних потреб підприємств в електричній енергії, кількості та вартості отриманої електричної енергії економічний ефект від впровадження запропонованого проєкту, розрахованого на мінімальний строк експлуатації фотоелектричних елементів (15 років), складає понад 47 млн. грн для ТОВ «Болградтранс», 19 млн. грн – для ТОВ «Агротранс», 29 млн. грн – для ПСП «Колос». Окрім економічного ефекту від упровадження проєкту особливе значення має можливість скорочення використання енергії з вичерпних джерел у загальному обсязі 9,525 ГВт·год, зокрема 4,5 ГВт·год ТОВ «Болградтранс», 20,25 ГВт·год ТОВ «Агротранс» та 3 ГВт·год ПСП «Колос».

Уся електрична енергія, яка має бути отримана транспортними підприємствами з альтернативних джерел, має бути використана для здійснення послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників: адміністративного забезпечення функціонування транспортних підприємств

та застосування електричного транспорту. Загальний розрахунковий пробіг, що може бути здійснений за період функціонування проєкту, складає 87225 км за основний період функціонування проєкту.

Запропонований у дослідженні в рамках комплексного інноваційного проєкту комунікативний інструмент – спеціалізований мобільний додаток для формування цифрового інструменту взаємодії надавачів та споживачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників – має три основні змістовні модулі: інтерфейс взаємодії з користувачами, програмний компонент оброблення заявок на надання послуг із транспортного обслуговування та базу даних про надавачів послуг зі структуруванням відповідно до запропонованої в дослідженні рейтингової системи з використанням бального оцінювання виконання угод на здійснення послуг із транспортного обслуговування. Орієнтовна вартість розроблення мобільного додатку – 2373 тис. грн; орієнтовні витрати на просування – 105 тис. грн, орієнтовні витрати на впровадження – 42 тис. грн (разом 2520 тис. грн). Прогнозовані прибутки від упровадження мобільного додатку складають у перший рік 42 тис. грн, другий рік – 63 тис. грн, третій рік та надалі – мінімум 84 тис. грн. Прогнозований строк виходу на отримання стабільного прибутку (за умови постійного вдосконалення додатку) – 4 роки.

Запропонована за допомогою мобільного додатку комунікація надавачів послуг і споживачів, макет якого поданий в рамках комплексного проєкту з покращення якості транспортного обслуговування сільгоспвиробників Болградського району Одеської області, може бути застосований у більшому масштабі за умови адаптації баз даних відповідно до регіонів його використання.

Обґрунтовано методичні засади оцінки ефективності інноваційних проєктів у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників. На відміну від існуючих методик, у дослідженні наведено технологію комплексного врахування логістичного ефекту як інтегрального чинника підвищення ефективності агровиробництва. У процесі дослідження отримано

систему інтегральної оцінки ефективності інноваційного проєкту, яка розподіляє ефекти впливу на економічний (0,204), технічний (0,096), ресурсний (0,139), соціальний (0,121), екологічний (0,189), маркетинговий (0,117) та логістичний (0,134). У результаті детального оцінювання впливу логістичного ефекту на ефективність інноваційного проєкту у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників виявлено, що на логістичну ефективність впливають такі показники: збільшення кількості продукції, яка вчасно транспортована (0,78), та зменшення долі витрат на здійснення транспортних послуг у кінцевій вартості продукції (0,22). Це забезпечує більш точне прогнозування результатів упровадження інноваційних проєктів у сфері сільськогосподарської логістики. У рамках попереднього оцінювання комплексного інноваційного проєкту логістичний ефект від упровадження інновацій склав для ТОВ «Болградтранс» 0,18, для ТОВ «Агротранс» - 0,171, а для ПСП «Колос» - 0,16.

Розроблення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників ґрунтується на необхідності систематичного впровадження інновацій як окремих, так і комплексних. Особливу значущість має запропонований макет мобільного додатку для здійснення комунікацій між сільгоспвиробниками і надавачами послуг із транспортного обслуговування, оскільки на теперішній час 72,3% опитаних сільгоспвиробників уважали, що здійснювали нераціональний вибір перевізника через відсутність інформації.

Ключові слова: організаційно-економічний механізм, надзвичайні виклики, інструменти регулювання, діджиталізація, прогноз, галузь, механізм регулювання, інновації, транспортне обслуговування, сільськогосподарська продукція, транспортна система, інфраструктура, ефективність виробництва, маркетинг, логістика, мультимодальні перевезення, сільське господарство.

ANNOTATION

Honcharova I.M. Organizational and economic mechanism for providing transport service for agricultural product producers. – The qualification scientific work in the form of a manuscript.

The dissertation on acquisition of Doctor of Philosophy degree of a specialty 051 «Economy». National University of Life Resources and Environmental Management of Ukraine. Kyiv, 2025.

The dissertation research is devoted to the development of theoretical, methodological and practical foundations of the organizational and economic mechanism for providing transport services to agricultural producers (hereinafter referred to as agricultural producers). The dissertation studies the current state of the organizational and economic mechanism for providing transport services to agricultural producers and finds that there are certain problems in the infrastructure, technical and information and digital spheres, the components of which are involved in the mechanism for organizing the provision of transport services to agricultural producers.

The dissertation clarifies the concept of "transport service of producers", studies methodological approaches to the formation of tools for analyzing the effectiveness of the organizational and economic mechanism for providing transport service to agricultural producers in the process of implementing innovations, in particular innovative projects, and provides a roadmap for innovation, the direct use of which when creating specialized passenger transportation routes in the area of active viticulture allowed reducing the average percentage of costs for transport services in the cost price of 1 ton of grapes from 16.4% to 11.7%, in particular for the delivery of workers from 3.9% to 2.1%, average losses of working time due to irrational transport service - from 4.1% to 1.3%; average potential crop losses due to the lack of qualified workers - from 6.2% to 3.4%.

The system of differentiation and ranking of factors and effective features that affect the effectiveness of marketing activities in the process of improving the organizational and economic mechanism for providing transport services to agricultural producers has been improved. The proposed system, unlike known approaches, uses a system of features using the clustering method. This allows for a comprehensive assessment of the impact of each factor feature on the effective one, taking into account both qualitative and quantitative analysis methods.

The methodological approach to developing the concept of a network of procurement and logistics points with combined functions at the primary stage has been improved. A network of primary service points has been proposed, which provides for primary processing and sorting of products to reduce transport losses, the use of environmentally friendly transport using alternative energy sources, and partial energy autonomy, which contributes to the effective use of cargo capacities, reducing product losses at the initial stage of logistics for primary transport services to agricultural producers. The proposed scheme of procurement and logistics points will reduce up to 15% of the loss of finished products in the post-harvest period in the production of fruits and vegetables, which currently account for up to 60% of the harvest; reduce the current loss of profit of agricultural producers (up to 25%), which occurs due to poor-quality transportation, to 5%. An innovative comprehensive project for the modernization of technical means for the transport service of agricultural producers has been developed and substantiated, combining energy-efficient transport technologies, digital logistics tools and an institutional mechanism for stakeholder interaction, which allows reducing costs, reducing product losses and increasing the availability of transport in rural areas, contributing to the sustainable development of the agricultural sector.

As part of improving the organizational and economic mechanism for providing transport services to agricultural producers, a comprehensive innovative project has been proposed to provide alternative energy, including for its use by trucks with zero emissions into the atmosphere, a means of communication between producers and providers of transport services, which is the basis for the

sustainable development of the agricultural region, which is the Bolgrad district of the Odessa region. The project is aimed at improving the quality of providing transport services to agricultural producers in the territorial communities of the Bolgrad district of the Odessa region. The proposed project has two main directions: increasing the energy independence of enterprises that provide transport services to agricultural producers, and creating conditions for high-quality commercial communications between customers and providers of transport services by developing and implementing a specialized mobile application.

In order to ensure energy independence, it is proposed to install photovoltaic cells with a capacity of 565 W on the roofs of administrative and auxiliary buildings of enterprises that provide transport services to agricultural producers in the Bolgrad district of the Odesa region, namely, LLC "Bolgradtrans" 1460 cells, LLC "Agrotrans" 845 cells and PSP "Kolos" 1280 cells. Based on the calculation of the enterprises' own needs for electricity, the estimated quantity and cost of the received electricity, the economic effect of implementing the proposed project, calculated for a minimum operating life of photovoltaic cells of 15 years, is over 47 million UAH, for LLC "Bolgradtrans", 19 million UAH, PSP "Kolos" 29 million UAH. In addition to the economic effect of the project implementation, the possibility of reducing the use of energy from renewable sources in the total amount of 9.525 GWh is of particular importance, including 4.5 GWh of Bolgradtrans LLC, 20.25 GWh of Agrotrans LLC, and 3 GWh of Kolos PSP.

All electrical energy that should be obtained by transport enterprises from alternative sources should be used to provide transport support services to agricultural producers, both for administrative support of the functioning of transport enterprises, and for the provision of transport services by implementing a system of services provided to agricultural producers through the use of electric transport. The total estimated mileage that can be carried out during the project period is 87,225 km during the main period of the project, however, further use of the established system is possible both under the condition of using photovoltaic elements, the properties of which were used in the process of conducting the

research, and by modernizing technical means in accordance with the current state of technology.

The communication tool proposed in the study as part of a comprehensive innovation project, namely a specialized mobile application, for forming a digital tool for interaction between providers and consumers of transport services for agricultural producers, has three main content modules: an interface for interaction with users, a software component for processing applications for the provision of transport services, and a database of service providers structured in accordance with the rating system proposed in the study using a point assessment of the implementation of agreements for the provision of transport services. The estimated cost of developing a mobile application is 2,373 thousand UAH; estimated costs for promotion are 105 thousand UAH, estimated costs for implementation are 42 thousand UAH, a total of 2,520 thousand UAH. The projected profits from the implementation of the mobile application are 42 thousand UAH in the first year, 63 thousand UAH in the second year, and at least 84 thousand UAH in the third year and thereafter. The projected time to achieve stable profit (subject to constant improvement of the application) is 4 years.

Communication between service providers and consumers, proposed using a mobile application, the layout of which is presented within the framework of a comprehensive project to improve the quality of transport services for agricultural producers in the Bolgrad district of the Odessa region, and can be applied on a larger scale provided that the databases are adapted in accordance with the regions of its use.

The methodological principles for assessing the effectiveness of innovative projects in the field of transport services for agricultural producers, which are implemented in the process of improving the organizational and economic mechanism for providing transport services for agricultural producers, are substantiated. In contrast to existing methods, the study presents a technology for comprehensive consideration of the logistics effect as an integral factor in increasing the efficiency of agricultural production. In the process of research, a

system of integrated assessment of the effectiveness of an innovative project was obtained, which distributes the effects of the impact on economic (0.204), technical (0.096), resource (0.139), social (0.121), environmental (0.189), marketing (0.117), and logistics (0.134). As a result of a detailed assessment of the impact of the logistics effect on the effectiveness of an innovative project in the field of providing transport services to agricultural producers, it was found that the logistics effectiveness is affected by such indicators as an increase in the number of products transported on time (0.78) and a decrease in the share of costs for transport services in the final cost of products (0.22). This provides a more accurate forecast of the results of the implementation of innovative projects in the field of agricultural logistics. As part of the preliminary assessment of the comprehensive innovation project, the logistical effect of implementing innovations was 0.18 for Bolgradtrans LLC, 0.171 for Agrotrans LLC, and 0.16 for Kolos PSP.

The developed and substantiated components of the organizational and economic mechanism for providing transport services to agricultural producers are based on the need for systematic implementation of innovations, both individual and complex. Of particular importance is the proposed layout of a mobile application for communication between agricultural producers and transport service providers, since currently 72,3% of the surveyed agricultural producers believe that they made an irrational choice of carrier due to lack of information.

Key words: organizational and economic mechanism, extraordinary challenges, regulatory tools, digitalization, forecast, industry, regulatory mechanism, innovations, transport services, agricultural products, transport system, infrastructure, production efficiency, marketing, logistics, multimodal transportation, agriculture.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових виданнях,

включених до міжнародних наукометричних баз даних

Scopus та/або Web of Science Core Collection

1. Koval V., Shmygol N., Durovic S., Pavicevic D., **Honcharova I.** Analysis of Innovative Electromobility Development and the Advancement of Eco-Friendly Transport Infrastructure. Sustainability. 2025. № 17 (3). 1010. *(Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Shmygol N. здійснено аналіз попередніх досліджень за темою. Durovic S. підібрано потенційні методики дослідження. Pavicevic D. розроблено рекомендації для політиків за підсумками дослідження. Honcharova I. проведено аналіз поточного стану інфраструктури, яка забезпечує функціонування електричних транспортних засобів у країнах Європейського Союзу, аналіз забезпеченості країн ЄС вантажними автомобілями з електричними двигунами та виконано прогноз необхідності кількості точок зарядки для електромобільного транспорту для розширення можливостей переходу вантажного автомобільного транспорту на електричні двигуни).*

2. Penev N., Shyriaieva L., Legeza D., Merkulov M., **Honcharova I.** Marketing analysis of multimodal transportation dynamics in logistics infrastructure. E3S Web of Conferences. 4th International Conference on Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering (ISCMEE 2024). 2024. Vol. 558. 01030. *(Penev N. здійснено загальне керівництво колективом авторів та фінальне редагування статті. Shyriaieva L. проведено аналіз попередніх досліджень. Legeza D. досліджено особливості різних методик із визначенням переваг і недолік кожної в контексті проведеного дослідження. Merkulov M. здійснено збір та попередню обробку статистичної інформації. Honcharova I. проаналізовано обсяги мультимодальних перевезень типу залізничний транспорт – водний транспорт у країнах Європейського Союзу, виявлено країни, в яких мультимодальність потребує покращення).*

3. Koval V., Nenchewa I., Metil T., **Honcharova I.**, Valiavska N. Assessment of marketing affects on innovation advancement in the transport cluster. E3S Web of Conferences. 4th International Conference on Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering (ISCMEE 2024). 2024. Vol. 558. 01023. *(Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Nenchewa I. виконано аналіз раніше опублікованих досліджень. Metil T. вивчено особливості транспортного кластеру. Honcharova I. запропоновано багатofактору модель для дослідження маркетингових впливів на інновації у транспортних кластерах, представлено доведення для моделі з трьох факторів. Valiavska N. сформовано анотацію до статті).*

Статті у наукових виданнях,

включених до Переліку наукових фахових видань України

4. Koval V., **Honcharova I.**, Lysenko N. Management of an integrated model of innovation in maritime trade. Philosophy, Economics and Law Review. 2023. Vol. 3. No. 2. P. 80–87. *(Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Honcharova I. проведено аналіз потреб у інноваціях у морському транспорті для підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників продукції, зокрема сільськогосподарської. Lysenko N. здійснено аналіз попередньо опублікованих праць за темою дослідження).*

5. Honcharova I. Study of the dynamics of the main indicators of the activity of transport enterprises in the conditions of the introduction of innovation. Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. 2024. Vol. 26. P. 80–89.

6. Коваль В. В., Меркулов М. М., Кравченко М. С., **Гончарова І. М.** Система управління трансформацією логістичної діяльності підприємств на засадах цифрової економіки та екологічного регулювання. Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. 2024. № 1 (31).

С. 220–234. (Ковалем В. В. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Меркуловим М. М. проведено попередній аналіз методик проведення дослідження із визначенням переваг і недоліків кожної в контексті дослідження. Кравченко М. С. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Гончаровою І. М. проведено аналіз середньої завантаженості транспортних засобів ТОВ «Марвен Фуд Європа» та обчислено середньорічні викиди азоту в процесі виконання транспортних операцій із доставки продуктів переробки сільськогосподарської продукції до країн Європи).

7. Koval V., Dobrovolskyi O., Myroniuk O., **Honcharova I.**, Prokopenko Y. Anti-crisis management approaches and risk factor analysis in railway transport. Bulletin National University of Water and Environmental Engineering. 2024. Vol. 3. No. 107. P. 50–61. (Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Dobrovolskyi O. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Myroniuk O. проведено збір та попередню обробку статистичної інформації з теми дослідження. Prokopenko Y. підготовлено анотацію до статті, взято участь у відборі статистичної інформації з іноземних джерел. Honcharova I. проведено аналіз транспортного забезпечення виробників продукції, зокрема сільськогосподарської, для США, Німеччини та Румунії, виявлено залежності між ВВП країн і вантажообігом на залізничному транспорті, створено перелік факторів ризику для проведення антикризових заходів).

8. Koval V. V., Kozak K. B., Savenko I. I., Drozdova V. A., Asaulenko N. V., **Honcharova I. M.** Management of Food Security and Transport Services of Agricultural Enterprises of the Grain Market. Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. 2025. Vol. 30. P. 36–46. (Koval V. V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Kozak K. B. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Savenko I. I. досліджено питання продовольчої безпеки та надано рекомендації щодо плану проведення дослідження.

Drozdova V. A. запропоновано коло показників для проведення дослідження. Asaulenko N. V. здійснено роботу над анотацією до статті. Honcharova I. M. проведено комплексне дослідження експортно-імпортних операцій на ринку зерна, розглянуто показники ефективності різних видів транспорту в процесі забезпечення послугами із транспортного обслуговування виробників зерна в Україні, надано практичні рекомендації щодо поліпшення якості цих послуг).

Стаття у науковому виданні іншої держави

9. **Honcharova I., Metil T., Koval V., Neskhodovskyi I.** Marketing innovations in cross-border passenger transportation. *Agora International Journal of Economical Sciences*. 2023. Vol. 17. No. 1. P. 24–30. *(Honcharova I. проведено аналіз попиту на створення міжнародних пасажирських маршрутів, запропоновано загальну дорожню карту впровадження цієї інновації у роботу транспортних підприємств півдня Одеської області. Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Neskhodovskyi I. надано пропозиції щодо бази статистичної інформації, яка була використана у процесі написання статті).*

Статті у колективних монографіях

10. **Koval V., Honcharova I., Metil T., Stepanova N.** Conceptual approaches to creating innovations in the field of crossborder transport. *Innovative management of business integration and education in transnational economic systems*. Riga, 2023. P. 170–180. *(Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Honcharova I. проведено аналіз проблем, що виникають у процесі виконання транспортних послуг на замовлення сільськогосподарських виробників, у процесі виконання міжнародних угод на поставки продукції, запропоновано систему*

прикордонних логістичних пунктів, яку надалі було взято за основу при формуванні концепції логістичного вузлу індустріального парку «Болград Індастрі». Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Stepanova N. вивчено юридичні особливості впровадження інновацій на транспорті).

11. Гончарова І. Маркетинг інновації в організації доставки вантажів. Соціально-економічні та науково-технологічні аспекти безпекоорієнтованого розвитку прикордонного регіону: колективна монографія. Ізмаїл, 2022. С. 170–180.

Тези наукових доповідей

12. Гончарова І. Інтегрований ланцюг як базовий елемент в процесі формування комплексу маркетингу інновацій на транспорті. Науковий пошук студентів XXI ст.: актуальні питання гуманітарних та соціально-економічних наук: VII Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 16 листопада 2021 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2021. С. 290–294.

13. **Honcharova I., Metil T.** The innovative nature of the modern development of economic entities in the transport sector of the Danube region. Problems and challenges of the regional economy in the context of globalization: VII National Scientific and Practical Conference, Comrat, Moldova, December 23, 2021. Comrat, 2021. С. 16–21. *(Honcharova I. розкрито сутність інноваційної активності як основи сучасного розвитку транспортного сектору в регіоні Дунаю, наведено приклади можливостей покращення системи комунікацій між представниками транспортних компаній різних країн за допомогою спеціалізованих цифрових засобів. Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження).*

14. Гончарова І. Міжнародні логістичні центри як основа розвитку малого та середнього бізнесу в Південному Придунав'ї. An Innovative Entrepreneurship: The Present and Future Prospects: VII All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference. Київ, 2022. С. 290–293.

15. Гончарова І. Математичне моделювання як засіб створення плану маркетингу інновацій. Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента: Всеукраїнська науково-практична конференція. Ізмаїл, 2022. Вип. 12. С. 204–209.

16. Гончарова І. Підходи до формування логістичної інфраструктури підприємств транспортної сфери. Науковий пошук студентів XXI ст.: VIII Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 17 листопада 2022 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2022. С. 192–195.

17. Honcharova I., Metil T. Finding areas of innovative activity of the enterprise. Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: III Міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 22 листопада 2022 року: тези доповіді. Київ, 2022. С. 27–29. *(Гончаровою І. М. було запропоновано способи пошуку об'єктів інноваційної активності в процесі вдосконалення роботи транспортних підприємств. Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження).*

18. Гончарова І. Вплив Дунайської стратегії на перебіг інноваційних процесів у транспортній сфері регіону. Економіка, наука і освіта в умовах транскордонного співробітництва: VIII Дунайські наукові читання. Ізмаїл, 2022. С. 14–21.

19. Гончарова І. План маркетингу інновацій: особливості в транспортній галузі. Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента. Вип. 13. Ізмаїл, 2023. С. 273–276.

20. Гончарова І. Характер і зміст розвитку транспорту в системі інтегрованого логістичного забезпечення території Придунав'я. Науковий пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук, м. Ізмаїл, 17 листопада 2023 року: тези доповіді. 2023. Вип. 9. С. 228–232.

21. Гончарова І. Моделювання ланцюгів поставок як основа функціонування транспортної інфраструктури об'єднаної територіальної

громади. Українська Бессарабія як модель полікультурного розвитку держави: IX Дунайські наукові читання. Ізмаїл, 2023. С. 5–11.

22. Гончарова І. Попит на інновації: особливості для транспортної галузі. Пріоритети розвитку національної економіки і умовах євроінтеграції України: VI Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 15 квітня 2024 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2024. С. 22–26.

23. Коваль В., Метіль Т., **Гончарова І.** Розвиток інфраструктури активних транспортних мереж як виду туристичної послуги. Природні лікувальні активи, реабілітація та курорти: I Міжнародна науково-практична конференція, м. Одеса, 14–15 листопада 2024 року: тези доповіді. Одеса, 2024. С. 136–139. *(Ковалем В. В. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Метіль Т. К. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Гончаровою І. М. запропоновано застосування дорожньої карти інновацій, адаптованої до вимог активних транспортних мереж, у системі транспортного обслуговування в туристичній галузі).*

24. Гончарова І. Дунайський транспортний кластер як базовий компонент регіональних інвестиційних проектів. Транскордонне співробітництво як чинник активного поступу інновацій в економіці, науці та освіті: X Дунайські наукові читання. Ізмаїл, 2024. С. 22–26.

25. Гончарова І. Діджиталізація як основа інновацій у кластері. Науковий пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук: X Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 15 листопада 2024 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2024. С. 251–255.

ЗМІСТ

ВСТУП	20
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ МЕХАНІЗМУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ.....	30
1.1. Організаційно-економічний механізм транспортного обслуговування сільгоспвиробників як основа ефективності виробництва сільськогосподарської продукції.....	30
1.2. Теоретичні засади поліпшення механізмів транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.....	44
1.3. Методичні підходи до формування компонентів організаційно- економічного механізму вдосконалення системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників	52
Висновки до розділу 1.....	78
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ.....	81
2.1. Сучасний стан і тенденції та проблеми транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.....	81
2.2. Аналіз застосування підходів до транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції у країнах світу.....	99
2.3. Сталий розвиток як основа вдосконалення компонентів організаційно- економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.....	110
Висновки до розділу 2.....	124
РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ З ПОЛІПШЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ СІЛЬГОСПВИРОБНИКІВ.....	127
3.1. Шляхи поліпшення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників на рівні підприємств-надавачів послуг	127
3.2. Вплив державної політики у сфері транспорту на якість транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.....	164
Висновки до розділу 3.....	182
ВИСНОВКИ.....	185
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	189
ДОДАТКИ.....	216

ВСТУП

Актуальність теми. Сільське господарство України займає одну з головних позицій у формуванні валового внутрішнього продукту, має вирішальне значення для гарантування внутрішньої продовольчої безпеки та відіграє важливе значення в міжнародних програмах боротьби з голодом. За останні роки відсоток ВВП у поточних цінах, який утворений у сільськогосподарському виробництві, складав 9,3% у 2020 р., 10,9% у 2021 р., 9,3% у 2022 р., 7,6% у 2023 р. та 7,1% у 2024 р., що є доволі значними показниками, зумовлюючи сталий попит на здійснення послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції (далі – сільгоспвиробників).

Експорт продукції сільськогосподарського виробництва та продуктів його переробки складає значну частину в структурі експорту України: 45,1% у 2020 р., 40,7% у 2021 р., 53% у 2022 р., 60,8% у 2023 р. та 59,1% у 2024 р., що потребує значного обсягу транспортних послуг, які потрібно надавати сільгоспвиробникам як із забезпечення транспортування продукції до безпосередніх споживачів за міжнародними угодами, так і до виробничих потужностей підприємств, що переробляють сільськогосподарську продукцію.

Значні обсяги виробництва та переробки сільськогосподарської продукції створюють не тільки потребу в транспортному обслуговуванні, але й формують попит на послуги відповідної якості, що висуває необхідні умови щодо планування й упровадження інновацій різних типів. Різноманіття інновацій, упровадження яких має відбуватись одночасно, призводить до формування комплексних інноваційних проєктів, які мають на меті інтеграцію позитивних ефектів від їх упровадження в якість послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Державна аграрна політика України спрямована на формування умов для оновлення сільського господарства та всіх сфер діяльності, які

забезпечують функціонування сектора сільськогосподарського виробництва. Для підтримки виробників та підприємств транспортної галузі в Україні функціонують дві основні державні програми: «Доступні кредити 5-7-9» та програма компенсації 25% вартості до нарахування ПДВ на техніку вітчизняного виробництва. У рамках цих програм підприємства, які надають послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробників, можуть реалізовувати інноваційні проєкти, спрямовані на поліпшення якості послуг.

На сьогодні у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників існує багато проблем, які впливають на ефективність сільськогосподарського виробництва через відсутність можливості своєчасно та в повному обсязі отримати такі послуги. Транспортне обслуговування сільгоспвиробників розвинене нерівномірно через недосконалість транспортної інфраструктури та відсутність налагоджених комунікацій. Ці проблеми можуть бути вирішені шляхом одночасної реалізації інфраструктурних проєктів та програм імплементації сучасних цифрових засобів у систему транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Теоретичні та методологічні основи організаційно-економічних засад транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні досліджували такі науковці: Ареф'єва О.В. [59], Бондаренко О.С. [21], Вдовенко Н.М. [218], Власенко Д.О. [92], Войтович О.А. [68], Гончаров М.Ю. [20], Загірняк Д.М. [98], Каличева Н.Є. [6,150,160], Коваль В.В. [18,49], Ковтун Т.А. [123], Котвицька Н.М. [106], Круглов В.В. [81,188], Морозова Г.С. [91], Новікова М.М.[90], Павлов К.В. [145,155], Перебийніс В.І. [140, 144, 154], Прокопчук Л.М. [167], Рибчук А.В. [127], Савченко Т.В. [215], Собкевич О.В. [88,183], Шкарупа О.В. [92], та багато інших.

Напрацювання вчених-економістів сформували основу теорії та методики пошуку шляхів покращання якості надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Отримані ними результати потребують подальшого продовження щодо впливу на якість надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників

комплексних інноваційних проєктів із формування умов для сталого розвитку в галузі надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Національного університету біоресурсів і природокористування України «Прикладні рішення регулювання розвитку сільського та рибного господарства в умовах надзвичайних викликів для національної безпеки України» (номер державної реєстрації 0122U001643), «Наукове обґрунтування агротехнологічних рішень регулювання розвитку циркулярної та блакитної економіки в сільському і рибному господарстві для реабілітації військовослужбовців і повоєнної відбудови України» (номер державної реєстрації 0125U001973) та Ізмаїльського державного гуманітарного університету за темою «Управління сталим розвитком стратегічних галузей національної економіки» (№ ДР 0123U104265, 2023-2027 рр.), де в межах виконання тематики автором запропоновано науково-практичні рекомендації щодо впровадження системи комплексних інноваційних проєктів з енергоефективності та вдосконалення засобів комунікації між замовниками послуг із транспортного обслуговування та їх надавачами у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є обґрунтування організаційно-економічних засад покращення транспортного обслуговування сільгоспвиробників та розроблення практичних рекомендацій щодо впровадження комплексного інноваційного проєкту на підприємствах, що надають послуги з транспортного обслуговування.

Для досягнення зазначеної мети в дисертації було поставлено такі завдання:

- узагальнити теоретичні підходи до формування компонентів організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників;

- систематизувати методичні підходи до вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників;
- виявити особливості попиту на інновації серед надавачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників;
- розробити дорожню карту інновацій у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників;
- удосконалити системи диференціації й ранжування факторних та результативних ознак у процесі аналізу організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників;
- оновити підхід до системи первинного обслуговування сільгоспвиробників;
- розробити комплексний інноваційний проєкт модернізації технічних та комунікаційних засобів у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам;
- удосконалити методичний підхід до інтегрального оцінювання комплексних інноваційних проєктів у транспортній сфері.

Об'єктом дослідження є процеси, спрямовані на покращення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.

Предметом дослідження є сукупність компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення та вдосконалювання системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну основу дисертаційного дослідження складають два основні методи пізнання явищ та процесів: загальнонаукові та спеціальні. Дослідження особливостей галузі транспортного обслуговування сільгоспвиробників ґрунтується на системному підході з використанням методу аналізу. Синтез застосовується для вивчення організаційно-економічних засад транспортного

обслуговування та способів удосконалення транспортного обслуговування шляхом розроблення й упровадження комплексних інноваційних проєктів.

У процесі моніторингу інноваційного проєкту застосовується метод індукції, а в процесі удосконалення інтегрального оцінювання комплексних інноваційних проєктів застосовується метод дедукції.

У процесі опрацювання наукових праць та публікацій, законодавчої бази та фахової літератури застосовується метод теоретичного аналізу, а для розгляду наукової основи для визначення методів впливу на якість послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників – системний метод. Для наочного інтерпретування результатів застосовується графічний метод. Аналогія застосовується при порівнянні підходів до транспортного обслуговування сільгоспвиробників у різних країнах світу. При переході від досліджень теоретичних питань до практичних висновків та пропозицій щодо впровадження комплексного інноваційного проєкту для транспортних підприємств застосовується метод абстрагування, а з метою узагальнення одержаних результатів та формування висновків було застосовано логічний метод.

Інформаційною базою наукового дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених з проблем удосконалення якості послуг при здійсненні транспортного обслуговування сільгоспвиробників; матеріали вітчизняних та міжнародних науково-практичних конференцій, семінарів, фахових періодичних видань; законодавчі та нормативно-правові документи України та Європейського Союзу; статистичні відомості Державної служби статистики України та статистична інформація Світового Банку; інформація Міністерства аграрної політики та продовольства, Фонду підтримки підприємництва, транспортних підприємств Болградського району Одеської області; ресурси мережі Інтернет.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розробленні практичних рекомендацій щодо покращення якості транспортного

обслуговування сільгоспвиробників у контексті сталого розвитку та в умовах переходу до цифрової економіки.

Основні положення і результати дисертаційної роботи, що виносяться на захист і характеризують наукову новизну, полягають у такому:

набули подальшого розвитку:

- систематизація теоретичних основ функціонування організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників;

- обґрунтування методичних основ аналізу ефективності системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників відповідно до особливостей виробництва, що дозволило визначити пріоритетні напрями аналізу в процесі формування адаптованого інструментарію оцінювання якості транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств;

- компоненти організаційно-економічного механізму вдосконалення системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників, що надало змогу ефективно виявляти попит на інновації серед надавачів таких послуг.

удосконалено:

- дорожню карту інновації у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників, яка була використана в процесі впровадження системи спеціалізованих маршрутів для фермерів;

- систему диференціації та ранжування факторних та результативних ознак, що дало змогу створити композицію цих ознак у процесі формування аналітичного інструментарію організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників;

- підхід до формування системи первинного транспортного обслуговування сільгоспвиробників шляхом створення комплексних заготівельно-логістичних вузлів, упровадження яких призведе до зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище та зниження втрат сільгоспвиробників від неякісного транспортного обслуговування на первинному етапі виробництва;

- комплексний інноваційний проєкт з оновлення технічних та комунікаційних засобів надавачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, упровадження якого надасть можливість створити принципово новий рівень якості послуг із транспортного обслуговування та дозволить ефективно впроваджувати основні напрями Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.; та розділу 11 «Сільське господарство та розвиток сільських територій» переговорного кластеру 5 «Ресурси, сільське господарство та політика згуртованості» в рамках переговорного процесу щодо вступу України до ЄС;

- методичний підхід до формування критеріїв інтегрального оцінювання комплексних інноваційних проєктів з урахуванням особливостей організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що впровадження в практику роботи транспортних підприємств розробленого комплексного інноваційного проєкту сприятиме переходу на використання вантажних автомобілів із нульовими викидами в процесі надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників у зоні активного агровиробництва, що відобразиться зменшенням кількості шкідливих речовин, які потраплять до кінцевих продуктів, а також дозволить створити умови для активних комунікацій для замовників та надавачів послуг із транспортного обслуговування шляхом використання спеціалізованого мобільного додатку.

Науково-практичні результати дослідження пройшли апробацію і прийняті до впровадження в діяльність транспортних підприємств та органів місцевого самоврядування, зокрема:

пропозиції враховані в процесі формування концепції індустріального парку «Болград Індастрі» через проєктування спеціалізованого модуля із забезпечення якісного транспортного обслуговування сільгоспвиробників

Болградської громади та інших громад Болградського району Одеської області (довідка №1/02-12/25/698 від 27.03.2025 р., додаток А);

рекомендації з планування заходів щодо вдосконалення системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників – у ТОВ «Болградтранс» (довідка №13 від 03.03. 2025 р., додаток Б);

Окремі результати дослідження використовуються в освітньому процесі Ізмаїльського державного гуманітарного університету. Методичні засади оцінки ефективності інноваційних проєктів у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників включено до змісту дисциплін «Економіка, організація і адміністрування інноваційної діяльності», «Проектний аналіз», «Основи логістики» для здобувачів освітнього ступеня бакалавра у рамках освітньо-професійної програми «Менеджмент: бізнес-адміністрування»; дисциплін «Митна та транспортна логістика», «Стратегія розвитку підприємництва» для здобувачів освітнього ступеня бакалавра у рамках освітньо-професійної програми «Підприємництво та торгівля: економічна безпека та логістично-митна справа»; «Управління проєктами та ризиками» для здобувачів освітнього ступеня магістра в рамках освітньо-професійної програми «Менеджмент: адміністрування діяльності суб'єктів господарювання»; «Управління інноваційними проєктами та комерціалізація наукових досліджень» для здобувачів освітньо-наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю «Економіка» (довідка № 1-7/199 від 10.04.2025, додаток В).

Особистий внесок здобувачки. Дисертація є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати та рекомендації, викладені в роботі, одержані автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві, використано лише ідей та результати, які становлять особистий внесок автора, що відображено у списку опублікованих праць.

Апробація результатів дисертації. Основні положення й результати дисертації доповідались і обговорювались на 6-ти міжнародних науково-практичних конференціях: VII, VIII national scientific and practical conference

«Problems and challenges of the regional economy in the conditions of globalization» (м.Комрат, Молдова, 23 грудня 2021 р., 6 грудня 2022 р.), III Міжнародна науково-практична конференція «Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці» (м.Харків, 22 листопада 2022 р.), The 5th Eastern European Conference of Management and Economics (м. Любляна, Словенія, 25 травня 2023 р.), E3S Web of Conferences (м. Ізмір, Туреччина, 2 серпня 2024 р.), 4th International Conference on Environmental Sustainability in Natural Resources Management 2024 (ISCES 2024) (м. Рига, Латвія, 31 жовтня 2024 р.); у рамках двох міжнародних семінарів: «Культурно-историческо наследство – база за развитие на туризма» (Болгарія, община Генерат Тошево, 9-11 червня 2022 р.), “Calitatea serviciilor turistice, o condiție pentru creșterea numărului de turiști din zona” (м. Мурфатлар та м. Констанца, Румунія, 29 червня – 2 липня 2022 р.); в рамках Міжнародного Бессарабського економічного форуму (м. Болград, 18 травня 2024 р.) та I транскордонного форум молодих науковців та аспірантів «Об’єднані наукою майбутнього: повоєнне відновлення Єврорегіону «Нижній Дунай» (м. Ізмаїл, 8 грудня 2024 р.); на 12-ти всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Науковий пошук студентів XXI ст.: актуальні питання гуманітарних та соціально-економічних наук» (м. Ізмаїл, 16 листопада 2021 р.), VII All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference «An innovative entrepreneurship: the present and future prospects» (м. Київ, 30 травня 2022 р.), «Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента» (м. Ізмаїл, 30 червня 2022 р.), «Туристично-рекреаційна діяльність в Українській Бессарабії: перспективи розвитку в сучасних умовах» (м. Болград, 29 вересня 2022 р.), VIII Всеукраїнська студентська науково-практична конференція «Науковий пошук студентів XXI ст.: актуальні питання гуманітарних і соціально-економічних наук» (м. Ізмаїл, 17 листопада 2022 р.), VIII та X Дунайські Наукові Читання «Економіка, наука і освіта в умовах транскордонного співробітництва» (м. Ізмаїл, 8 грудня 2022 р., 20 грудня 2024 р.), XIII

Всеукраїнська студентська науково-практична конференція «Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента», з нагоди Всеукраїнського дня науки (м. Ізмаїл, 18 травня 2023 р.), IX Всеукраїнська студентська конференція «Науковий пошук студентів XXI ст.: актуальні питання гуманітарних і соціально-економічних наук» (17 листопада 2023 р.), VI Всеукраїнська науково-практичної конференція «Пріоритети розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції України» (15 квітня 2024 р.); «Природні лікувальні активи, реабілітація та курорти» (м. Одеса, 14 листопада 2024 р.), «Науковий пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук» (м. Ізмаїл, 15 листопада 2024 р.).

Публікації результатів дослідження. За результатом дисертаційного дослідження автором опубліковано 25 наукових праць, з яких 3 статті у наукових виданнях, включених до міжнародних наукометричних баз Scopus та/або Web of Science Core Collection; 5 статей у наукових фахових виданнях України, 1 стаття у науковому виданні держави, що входить до Організації економічного співробітництва та розвитку та/або Європейського Союзу, іншої держави, 2 статті у колективних монографіях, з яких одна є міжнародною, 14 тез наукових доповідей.

Обсяг і структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації 226 сторінок. Основний текст дисертації викладено на 170 сторінках комп'ютерного тексту. Дисертація містить 11 таблиць, 44 рисунки, 12 формул, список використаних джерел, що включає 220 найменувань, 4 додатки на 11-і сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ МЕХАНІЗМУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ

1.1. Організаційно-економічний механізм транспортного обслуговування сільгоспвиробників як основа ефективності виробництва сільськогосподарської продукції

Теоретичний базис організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників, як і більша частина спеціальних знань, синтез яких здійснювався як відповідь на актуальні практичні виклики, сформувався відносно нещодавно, на початку 1950-х років. Початковий етап формування основ організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників тривав із 1950-х до 1980-х років. Через існування на ті часи командно-адміністративної економічної системи транспортне обслуговування розглядалося як допоміжна ланка сільськогосподарського виробництва. Основна увага приділялася планово-адміністративним методам організації перевезень, централізованому управлінню використання транспорту, мінімізації витрат шляхом стандартизації логістичних операцій. На цьому етапі транспортна система виконувала функцію забезпечення стабільних поставок без урахування ринкової ефективності, а вивчення теоретичних основ командно-адміністративної системи планування виходить за межі даного дослідження.

З початком ринкової трансформації (1990–2000 рр.) відбувається переосмислення ролі транспорту у виробничо-збутовому ланцюзі, оскільки зароджується поняття організаційно-економічного механізму, з'являються дослідження у сфері взаємодії транспортних систем із сільськогосподарським сектором. М.Г. Вергун, досліджуючи транспортні процеси в секторі

сільськогосподарського виробництва, визначив необхідність вивчення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників [1]. Основними напрямками тлумачення принципів функціонування організаційно-економічного механізму на етапі переосмислення ролі транспорту стають економічна доцільність (Бойчик І.М., Харів П.С., Хончан І.М.), шляхи підвищення ефективності використання технічних засобів (Ворку А.І.), системний факторний аналіз економічних процесів (Гончаров М.Ю.).

Формування сучасного теоретико-методологічного апарату вивчення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції можна простежити, вивчаючи доробок багатьох дослідників, таких як Перебійніс В.І., Круглов В.В., Павлов Н.В., Соткевич О.В. та інших, які працюють у напрямі вивчення транспортного забезпечення виробників у різних галузях сільського господарства.

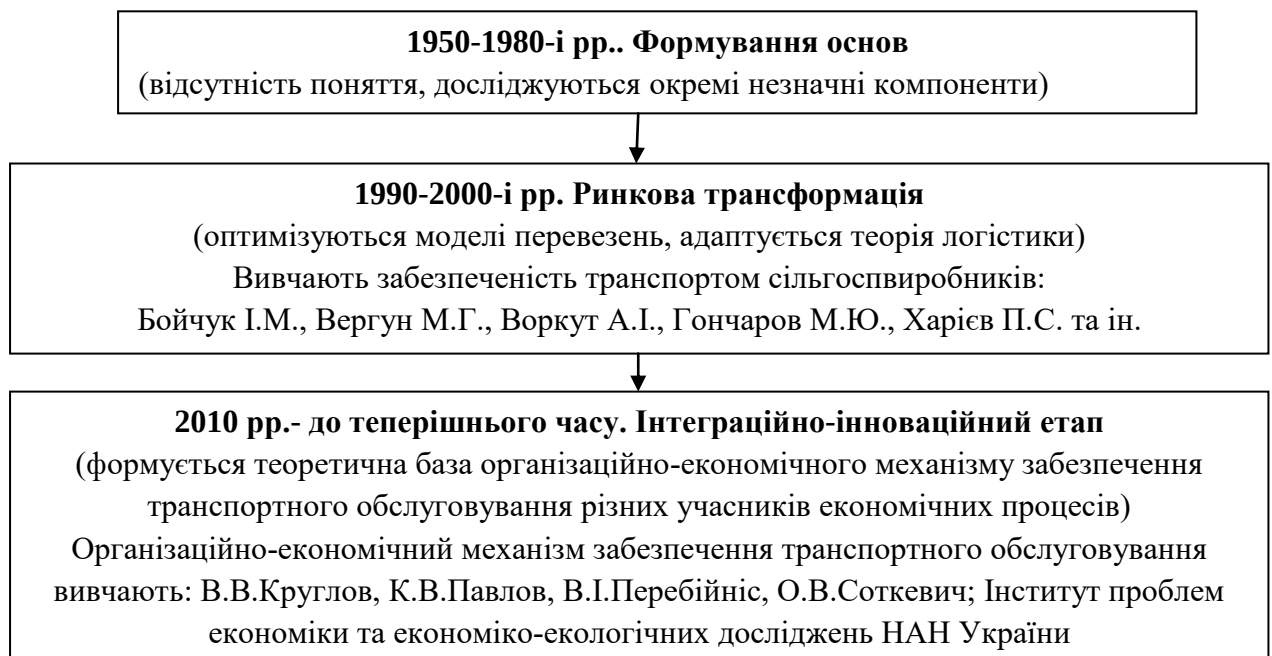


Рис. 1.1. Еволюція наукових поглядів*

Приміка. *Узагальнено авторкою

Узагальнення еволюції наукових поглядів на організаційно-економічний механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції відображено на рис. 1.1.

У процесі поглиблення спеціалізації постійно підвищується потреба в організації переміщення певних компонентів у різноманітних виробничих процесах. Організація та виконання процесів, пов'язаних із транспортуванням вантажів та пасажирів за потребами суб'єктів господарювання, утворює систему транспортного обслуговування [1, С.16]. Узагалі транспортне обслуговування виробників є сукупністю видів економічної діяльності, спрямованих на переміщення вантажів у просторі та в часі, та забезпечення всіх супутніх операцій із вантажами, які виникають у процесі цих переміщень.

До основних аспектів транспортного обслуговування можна віднести:

- організацію логістичних процесів;
- виконання доставки вантажів та пасажирів;
- інфраструктурне забезпечення;
- технічне забезпечення;
- економічну ефективність;
- екологічну сталість [2, С.64].

Організація логістичних процесів полягає в управлінні транспортними потоками для досягнення максимально меншого часу доставки вантажів при мінімальних витратах на оплату транспортних та супутніх послуг. Виконання доставки вантажів та пасажирів здійснюється шляхом залучення транспортних засобів, технічні характеристики яких відповідають вимогам щодо перевезень певних видів вантажів або для перевезень пасажирів [1, С.116].

Під інфраструктурним забезпеченням розуміють сукупність засобів, які дозволяють задовольнити потреби економіки щодо забезпечення процесів руху товарів у межах економічного кругообігу. Логістична інфраструктура має на меті ефективне поєднання матеріальних, фінансових, правових та

інформаційних чинників забезпечення транспортного поєднання елементів існуючої економічної системи задля забезпечення максимальної ефективності використання економічних ресурсів при мінімізації витрат на здійснення логістики [3]. Логістична інфраструктура має надважливе значення для формування потоків сировини, напівфабрикатів та готової продукції в промисловому секторі економіки, при створенні умов доставки трудових ресурсів як для економічного, так і для неекономічних секторів. Оскільки логістична інфраструктура найчастіше складається із секторів, функціонування яких водночас забезпечує держава та підприємництво, то створення й підтримання ефективної логістичної інфраструктури має особливе значення у формуванні системи пріоритетів як держави, так і приватного сектора економіки [4].

Технічне забезпечення складається з двох головних компонентів: рухомого складу та систем керування й контролю. До рухомого складу належать транспортні засоби, які безпосередньо задіяні в наданні послуг із транспортного обслуговування. Набір транспортних засобів обумовлюється сферою економічної діяльності, у якій здійснюється транспортне обслуговування. Існують універсальні та спеціальні транспортні засоби для перевезення вантажів. Універсальні транспортні засоби можуть застосовуватися для перевезення різних типів вантажів, а спеціальні – тільки для окремих видів, тому в процесі функціонування підприємства з транспортного обслуговування потрібно планувати їх максимально можливе навантаження. Прикладом спеціальних транспортних засобів можуть бути спеціалізовані вантажні машини для перевезення кіз та іншої дрібної худоби [5, С.124].

Під економічною ефективністю розуміється зменшення витрат на здійснення послуг із транспортного обслуговування на різних його етапах: як на процеси транспортування, так і на процеси перевантаження й зберігання. Підвищення рентабельності транспортного обслуговування досягається за рахунок оптимізації витрат на здійснення основних і допоміжних послуг,

застосування нових технологій на всіх етапах обслуговування замовників цих послуг [6].

Оскільки транспортні засоби з двигунами внутрішнього згоряння, які використовуються в процесі надання послуг із транспортного обслуговування, містять загрозу для навколишнього середовища через споживання вичерпних джерел енергії та через викиди до атмосфери речовин, що мають негативний вплив, то екологічний аспект транспортного обслуговування є важливим компонентом. Для мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище потрібне застосування як додаткових технічних засобів, що дозволяють зменшити кількість та склад викидів, так і логістичних заходів, спрямованих на досягнення максимально ефективного використання існуючого парку транспортних засобів [5, С.212].

Узагалі система транспортного обслуговування у своїй основі має основні форми організації, тобто основні моделі, за якими формується транспортне обслуговування в процесі надання сукупності послуг, які утворюють комплекс із транспортного обслуговування (рис. 1.2).

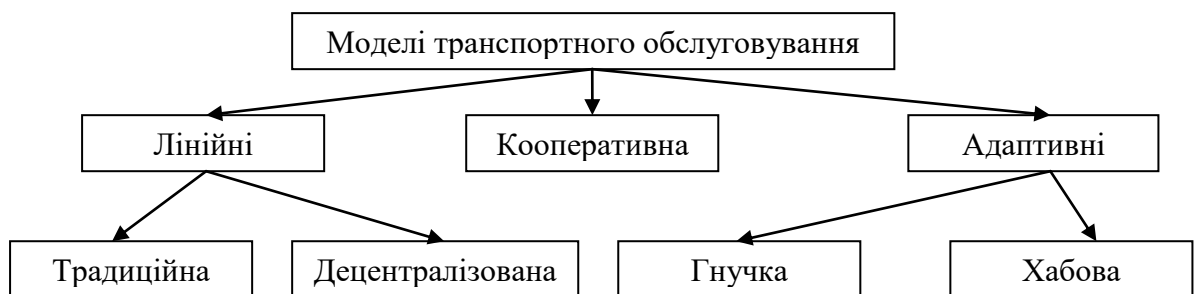


Рис. 1.2. Моделі транспортного обслуговування*

Приміка. *Складено авторкою на основі [5]

У рамках традиційної лінійної моделі транспортного обслуговування перевезення та інші послуги, які супроводжують процеси перевезення вантажів та пасажирів, здійснюються за фіксованими маршрутами із регулярним графіком. Найчастіше цю модель використовують у пасажирських перевезеннях та в спеціалізованих перевезеннях пасажирів на замовлення виробників, тобто із житлових зон до промислових. Перевагами

традиційної лінійної моделі транспортного обслуговування є стабільність та прогнозованість, а до недоліків можна віднести низьку гнучкість та залежність фінансового результату діяльності від завантаженості маршруту [10, С.139].

Лінійна децентралізована модель транспортного обслуговування полягає у формуванні разових доставок від одного пункту до іншого без додаткових зупинок та зміни типу транспортного засобу, що робить такий тип транспортного обслуговування найбільш швидким для споживачів, але в разі таких доставок не завжди використовуються ресурси в повному обсязі, тому споживач має оплачувати повну вартість витрат на переміщення транспортного засобу, але найчастіше цей транспортний засіб недовантажений через особливості угоди на здійснення послуги за лінійною децентралізованою моделлю. При здійсненні перевезень вантажів із певними особливостями, наприклад негабаритних, така модель транспортного обслуговування повністю задовольняє вимоги споживачів послуг [11]. Найчастіше транспортне обслуговування за лінійною децентралізованою моделлю використовується для доставки складного обладнання, такого як вежі зв'язку, турбіни генераторів для гідроелектростанцій, модулі вітрових генераторів для отримання альтернативної енергії та інших пристроїв, перевезення яких неможливе в умовах функціонування інших моделей транспортного обслуговування.

Кооперативна модель транспортного обслуговування полягає в тому, що декілька перевізників об'єднуються для сумісного використання транспортних засобів, складських потужностей та інших засобів, які використовуються в процесі надання послуг із транспортного обслуговування. Така модель дозволяє формувати потужності, які будуть задіяні ефективно, що сприяє зниженню витрат на оплату послуг із транспортного обслуговування, підвищує ефективність використання транспортних засобів та інших ресурсів, які задіяні в системі надання транспортних послуг [12]. Така модель ефективна для сільгоспвиробників,

виробничих кооперативів, у системі міжнародних перевезень. У рамках функціонування кооперативної моделі транспортного обслуговування виникає потреба в чіткому розподілі обов'язків, що на практиці не завжди можна організувати, як і організувати скоординовану діяльність різних власників у процесі створення комплексу послуг із транспортного обслуговування всіх суб'єктів господарювання, які входять до кооперативної моделі.

Гнучка адаптивна модель використовується в процесі організації перевезень без жорсткого розкладу по мірі нагромадження замовлень від виробників продукції. У рамках цієї моделі здійснюється організація більшості перевезень вантажів на замовлення сільгоспвиробників [13]. Такий тип організації перевезень застосовується як для перевезень готової продукції, так і для доставки добрив та інших витратних матеріалів, що замовляються сільгоспвиробниками в процесі виробництва. Перевагою цієї моделі організації перевезень є оперативність та можливість максимально задовольнити вимоги споживачів до строків здійснення послуг із транспортного обслуговування. Серед недоліків гнучкої адаптованої моделі організації транспортного обслуговування складність керування та потреба в постійному контролі завантаженості транспортних засобів та інших компонентів системи надання послуг [14, С.216].

Адаптивна хабова модель організації системи транспортного обслуговування надає перевагу централізації вантажів, тобто центральним елементом в цій моделі є хаб, у якому збираються вантажі, комплектуються за напрямками та відправляються при максимально ефективному завантаженні транспортних засобів. Така модель транспортного обслуговування дозволяє знизити витрати та підвищити ефективність використання всіх елементів системи транспортного обслуговування. При здійсненні транспортного обслуговування сільгоспвиробників хабова модель неможлива при виконанні перевезень продукції з малими строками реалізації, наприклад, зелені, фруктів, молока та інших продуктів, які окрім невеликих строків реалізації

потребують спеціалізованих умов зберігання [17]. Вибір моделі транспортного обслуговування залежить від типу вантажу, географії та інфраструктурної досяжності перевезень, бюджету та строків доставки, які можуть бути лімітовані особливостями виробничих процесів.

При плануванні й організації транспортного обслуговування виробників залежно від обраної системи існують різні типи підходів, які можуть бути застосовані в умовах різних моделей (рис. 1.3).

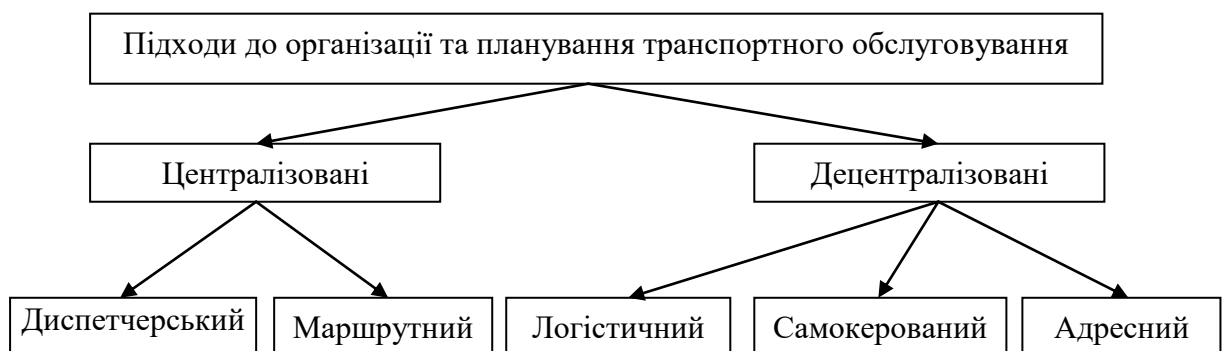


Рис. 1.3. Підходи до організації та планування транспортного обслуговування*

Приміка. *Складено авторкою на основі [5]

Централізований диспетчерський підхід до планування та організації надання послуг із транспортного обслуговування дозволяє керувати транспортними потоками з єдиного центру. Цей підхід може бути застосований як у лінійній децентралізованій, так і в адаптованій хабовій моделі транспортного обслуговування [14, С.184]. Централізованому диспетчерському підходу притаманні високий рівень контролю та оптимальність завантаження транспортних засобів, однак існують певні труднощі в керуванні транспортним обслуговуванням в рамках цього підходу через потреби в потужній інформаційній інфраструктурі, яка має поєднувати всі компоненти системи в рамках транспортного обслуговування споживачів із диспетчерським центром.

Централізований маршрутний підхід до планування та організації транспортного обслуговування застосовується в лінійній традиційній моделі транспортного обслуговування. Планування перевезень у рамках цього підходу здійснюється на підставі фіксованих маршрутів та розкладів. Економічна ефективність здійснення транспортного обслуговування в рамках такого підходу залежить від способу формування маршруту. Якщо, наприклад, це спеціалізований маршрут із перевезення робітників, який здійснюється за попередньої оплати послуг виробниками, до виробничих потужностей яких здійснюється підвезення робітників, то в цьому випадку такий підхід є доцільним. Якщо відсутня постійна клієнтська база, то такий підхід до планування перевезень не дає максимально можливого ефекту [18].

У рамках використання логістичного децентралізованого підходу до планування та організації транспортного обслуговування використовуються методи логістики для оптимального розподілу вантажів і маршрутів. Такий підхід може бути застосований у рамках адаптованої гнучкої або адаптованої хабової моделей транспортного обслуговування. Планування та організація транспортного обслуговування в рамках логістичного децентралізованого підходу дозволяє мінімізувати витрати на доставку вантажів та скоротити строки доставки. Використання цього підходу потребує точних розрахунків, що мають бути виконані за допомогою спеціалізованих цифрових інструментів, які відсутні в багатьох надавачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників [19].

Для кооперативної моделі транспортного обслуговування можна застосувати децентралізований самокерований підхід до організації та планування транспортного обслуговування, однак за наявності спільного інформаційного ресурсу, у якому буде розміщена вся інформація про обсяги та строки виконання певних послуг із транспортного обслуговування. Кожен із суб'єктів господарювання, який у рамках функціонування кооперативної моделі транспортного обслуговування буде самостійно планувати та організовувати діяльність, має за допомогою цифрових інструментів

перевіряти в рамках кооперації аналогічних дій з боку інших учасників, та узгоджувати з ними дії для запобігання виникненню дублювання замовлень.

Децентралізований адресний підхід до планування та організації транспортного обслуговування може бути використаний як за умов функціонування лінійної децентралізованої, так і умов адаптивної хабової моделі транспортного обслуговування. У рамках цього підходу послуги надаються під конкретні замовлення або проєкти. Децентралізованому адресному підходу притаманні точкова ефективність та висока індивідуалізація послуг при складній координації та високій вартості перевезень [20, с.86].

Якщо розглядати практики функціонування систем транспортного обслуговування, то кожному конкретному випадку притаманні різні рівні ефективності, при дослідженні яких можна визначити сильні і слабкі сторони для кожної окремої системи та визначити шляхи їх покращення. Ефективність системи транспортного обслуговування залежить від того, наскільки ефективно використовуються транспортні та інші засоби в процесі надання послуг із транспортного обслуговування, тобто середньорічного відсотка завантаження засобів. Для вивчення своєчасності виконання послуг із транспортного обслуговування можна розрахувати коефіцієнт своєчасності як відношення кількості угод на здійснення транспортного обслуговування, які були вчасно виконані, до загальної кількості угод, що були виконані в одиницю часу, наприклад, за рік. Для визначення економічної рентабельності виконання послуг із транспортного обслуговування потрібно порівняти витрати на здійснення комплексу послуг із транспортного обслуговування споживачів із доходами за підсумками цієї діяльності [21]. Також потрібно зауважити на енергетичну ефективність виконання послуг із транспортного обслуговування шляхом урахування витрат енергоносіїв різних типів у процесі формування комплексу послуг із транспортного обслуговування.

Транспортне обслуговування сільгоспвиробників має певні особливості, які зумовлені сезонністю, специфікою вантажів та вимогам до їх

транспортування, зберігання та пересортування. Через сезонність робіт, які проводять сільгоспвиробники, існують диспропорції в попиті на послуги, що призводить до нерівномірності завантаження транспортних та супутніх потужностей, зорієнтованих на надання послуг за умовами специфіки обслуговування сільгоспвиробників [22]. Від своєчасності надання послуг із транспортного обслуговування в багатьох випадках залежить кінцевий результат виробництва в сільському господарстві. Тому при проведенні відбору надавачів послуг із транспортування виробленої продукції від місць її безпосереднього вироблення до місць попереднього сортування, первинної обробки та підготовки до транспортування до безпосередніх споживачів виробленої продукції, сільгоспвиробники мають здійснювати цей вибір за умови детального аналізу компонентів цих послуг та якості їх виконання на кожному етапі. Від оперативності в прийнятті рішень у процесі забезпечення транспортного обслуговування виробників, які вирощують продукцію у важкодоступних із точки зору забезпеченості логістичною інфраструктурою місцевості, залежить не тільки фінансовий результат діяльності сільгоспвиробника, але й забезпечення продовольчої безпеки, а з урахуванням того, що Україна є одним зі світових гарантів продовольчої безпеки, – рівень можливостей виконання зобов'язань, які має країна в рамках світового співробітництва [23].

Специфікою вантажів, що транспортуються на замовлення сільгоспвиробників, обумовлюються вимоги не тільки до транспортних засобів, які потрібні для здійснення транспортного обслуговування, але й до всього допоміжного обладнання, яке використовується для надання послуг у комплексі. Створення умов щодо якісного транспортування виробленої продукції розпочинається з вивчення потреб виробника в спеціалізованій тарі або в попередній підготовці виробленої продукції. Наприклад, транспортування молока за санітарними нормами неможливе одразу після його отримання, потрібне створення умов для прийняття цього вантажу відповідно до Галузевого стандарту України «Молоко коров'яче незбиране.

Первинне оброблення, зберігання і транспортування. Основні вимоги ГСТУ 46.069-2003», затвердженого наказом Міністерства аграрної політики України від 08.01.2004 №1, до температури $+6^{\circ}\text{C}$, а при доставці споживачам температура не повинна перевищувати $+8^{\circ}\text{C}$ [24]. На прикладі транспортування молока проілюстровано не тільки вимоги до особливостей прийняття до транспортування продукції, але й створення умов для виконання нормативних вимог під час здійснення транспортування від виробника до споживача, яким можуть бути підприємства переробної промисловості.

В Україні надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників регламентується нормативно-правовими актами, що регулюють взаємодію надавачів цих послуг та їх споживачів. Основними документами, що використовуються для регламентування системи транспортного обслуговування, є закони України, також існують підзаконні акти, використання яких дозволяє регулювати більш детально взаємовідносини у цій галузі [25].

До основних законів належать:

Закон України «Про автомобільний транспорт», прийнятий 05.04.2001 р. за № 2344-III з поточними змінами, чинний у редакції від 15.11.2024 р., у якому визначені правові, економічні та організаційні основи функціонування автомобільного транспорту, вимоги до перевізників і пасажирів, а також правила надання транспортних послуг [26];

Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», який був прийнятий 01.07.2004 р. за №1955-IV з поточними змінами, чинний у редакції 01.01.2022 р., який визначає правові та організаційні принципи здійснення транспортно-експедиторської діяльності в Україні, що є запорукою формування системи експедиторського супроводження вантажів у процесі надання послуг із транспортного обслуговування споживачів [27];

Закон України «Про залізничний транспорт», який був прийнятий 04.07.1996 р. за № 273/96-ВР, чинний у поточній редакції від 15.11.2024 р.,

який регулює правові відносини в залізничному транспорті, установлює права й обов'язки перевізників і пасажирів, вимоги до якості та безпечності перевезень [28].

Для забезпечення функціонування системи транспортного обслуговування існує низка підзаконних актів, нормативних документів, правил, ліцензійних умов та інших документів регуляторного спрямування, що супроводжують транспортне обслуговування з метою правового врегулювання всіх спірних питань, які можуть виникнути в процесі надання послуг. Закони та підзаконні акти спрямовані на гарантування безпечних умов праці робітникам та формування оптимальних умов для перевезення вантажів, що має особливе значення при перевезенні продукції сільськогосподарського виробництва [29-37].

Формування оптимальної системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників потребує постійного вдосконалення, оскільки саме сільськогосподарське виробництво постійно змінюється, створюються нові умови, що визначаються змінами природно-кліматичного характеру, технологічного прогресу, змін в структурі попиту на продукцію сільськогосподарського виробництва та міжнародної діяльності України як одного з гарантів продовольчої безпеки у світі [38].

У процесі надання послуг із транспортного обслуговування відповідні підприємства стикаються з низкою проблем різного змісту. Через перевантаженість окремих компонентів транспортної інфраструктури виникають локальні затори, які також спричиняються підвищеним рівнем зношення транспортних шляхів у місцях скупчення транспортних засобів. Такі затори виникають через невідповідність навантаження, яке здійснюється в процесі виконання транспортних послуг, розрахунковому навантаженню на фізичні вузли та інші компоненти інфраструктури [39, С.167]. Через недостатність діджиталізації виникають труднощі координації дій та ускладнюється управління процесами, що супроводжують транспортне обслуговування, особливо це впливає на якість надання послуг виробникам

різних галузей виробництва, зокрема сільськогосподарського. Через недостатність діджиталізації існує загроза неефективного розподілу маршрутів та вантажів, що призводить до недовантаження транспортних засобів та підвищення вартості перевезень. Існує також проблема екологічного навантаження, яке виникає через високий рівень викидів продуктів згоряння до атмосфери в процесі роботи двигунів транспортних засобів [2, С.284].

Вирішення проблем у транспортному обслуговуванні потребує комплексного підходу, що спричиняється особливостями запитів на транспортні послуги, які формуються виробниками різних галузей виробництва. Сільгоспвиробники мають високу залежність від якості та своєчасності отримання транспортних послуг, тому система транспортного обслуговування у сфері агровиробництва потребує поліпшення шляхом всебічного та комплексного вдосконалення як у технічній сфері, так і у сфері діджиталізації процесів [40].

1.2. Теоретичні засади поліпшення механізмів транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції

Формування інноваційного середовища за сучасних умов залежить від багатьох факторів, кожен з яких впливає на розроблення й упровадження інновацій у різних сферах, зокрема в транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників. Зазвичай, середовище інновації має багатоступеневу структуру. Принципову схему середовища інновації подано на рис. 1.4.



Рис. 1.4. Рівні середовища інновацій*

Приміка. *Складено авторкою на основі [39]

На мікроекономічному рівні внутрішнього середовища приділяється увага формуванню в рамках транспортного підприємства інформаційних ресурсів із предмета інновації, для чого аналізуються результати наукових досліджень відповідних установ та практичного досвіду аналогічних підприємств.

Інформаційна підтримка та належне інформаційно-аналітичне забезпечення створюється шляхом формування команди супроводу інновації з числа робітників підприємства. Особлива увага на цьому рівні створення середовища інновації приділяється приведенню рівня навичок кадрів у відповідність до вимог щодо спроможності реалізації інновації. При формуванні команди супроводження для інновацій у транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників ураховується досвід роботи в проєктах, пов'язаних із виконанням замовлень на транспортне обслуговування від сільгоспвиробників за видами такої продукції [41].

На мікроекономічному рівні зовнішнього середовища інновації особливу увагу слід приділити потенційним інвесторам, оскільки зацікавленість інвесторів створює в середовищі інновації певну конкурентну для потенційних інвесторів ситуацію, що сприяє зниженню потенціальних ризиків щодо недостатності фінансування певної інновації. Успішність інновації залежить від сформованості фінансових потоків, які спрямовані на реалізацію інновації, тобто потрібно звернути особливу увагу на інвестиційну привабливість інновації.

На мікроекономічному рівні зовнішнього середовища потрібно розглянути можливість постійного або тимчасового співробітництва з організаціями та установами, які надають сприяння інноваційній діяльності, такі як технопарки, бізнес-інкубатори, інші науково-практичні установи, діяльність яких спрямована на забезпечення обсягів та якості виконання перевезень сільськогосподарської продукції. У рамках співробітництва з іншими учасниками системи транспортного забезпечення можливо організувати обмін досвідом з упровадження інновацій. Така форма

співробітництва в рамках створення середовища інновації розширює поле досвіду з упровадження інновацій. Під час формування середовища інновації зв'язки внутрішнього і зовнішнього компоненту мікроекономічного середовища здебільшого односторонні: від внутрішнього середовища підприємства до зовнішнього [42].

На мезоекономічному рівні формування середовища інновації утворюються зв'язки з можливими фінансовими донорами, тобто з установами, які працюють із різноманітними грантами. На цьому рівні до формування середовища інновації також можуть бути долучені наукові установи, які розробляють, повністю або частково, інновацію. При формуванні середовища інновації на мезоекономічному рівні враховуються не тільки факти впливу зовнішньої частини мікросередовища підприємств, але й факти впливу зовнішніх факторів на умови роботи сільгоспвиробників [43, С.26].

Макроекономічний рівень формування середовища інновації відіграє надважливу роль у його створенні. До чинників впливу на інноваційне середовище макроекономічного рівня належать такі, як компоненти правового поля, що стосуються предмета інновацій, тобто законодавча база та підзаконні акти, які нормують функціонування компонентів інноваційного середовища, та безпосередньо самої інновації, якщо її втілення пов'язано з використанням авторських або суміжних прав на винахід [44]. Венчурні фонди та інноваційні фонди, які працюють як громадські спеціалізовані об'єднання також створюють певний сегмент макроекономічного середовища інновації. Оскільки діяльність венчурних фондів законодавчо обумовлює участь у ризикованих інвестиційних проєктах, пов'язаних з утіленням інновацій, то вплив цього компонента макросередовища здійснюється різною мірою на всі інші компоненти інноваційного середовища, однак ступінь інтенсивності цього впливу відрізняється для різних рівнів інноваційного середовища.

Створення комплексу розроблення й упровадження інновацій має враховувати вплив кожного з компонентів середовища на інновацію. Усі перелічені вище компоненти середовища інновації зумовлюють підхід до комплексного оцінювання можливостей утілення інновацій та створення відповідного плану маркетингу інновацій з урахуванням особливостей потенційних споживачів, а саме сільгоспвиробників [45].

Для створення комплексу маркетингу інновацій на будь-якому підприємстві потрібно провести всебічний аналіз передумов, який формує уявлення про впровадження та просування інновацій з урахуванням особливостей діяльності конкретного підприємства. Розглянемо основні категорії, об'єкти та предмети загальних передумов інноваційної діяльності (табл. 1.1.).

Табл. 1.1.

Передумови інновації*

Напрямок вивчення передумови	Об'єкт передумови інновації	Предмет передумови інновації
Зовнішнє середовище підприємства	Ринкове середовище	Технологічні тренди
		Потреби цільової аудиторії
		Конкуренція
Внутрішнє середовище підприємства	Організаційні передумови	Досвід у впровадженні інновацій
		Кадри та ресурси
		Гнучкість процесів
Фінансування інновації	Економічні фактори	Бюджет на інновації
		План оцінки ризиків
	Юридично-етичні фактори	Законодавство
		Етичні стандарти
Особливості інновації	Технологічна готовність	Розроблення кінцевого продукту інновації
		Доступність технологій
	Маркетингова стратегія	Політика залучення споживачів
		Цінова стратегія
		Комунікації

Примітка. *Узагальнено авторкою за [46, 47, 48].

Вивчення передумов упровадження інновацій на транспортному підприємстві, яке здійснюватиме транспортне обслуговування сільгоспвиробників, має певні особливості. Оскільки технологічні тренди, які

можуть бути впроваджені в транспортну діяльність мають два напрями, а саме інноваційні технології для транспортних засобів та інноваційні технології управління транспортними потоками, то при вивченні технологічних трендів транспортне підприємство має обрати напрям вивчення технологій [49].

Вивчення потреб цільової аудиторії, зокрема сільгоспвиробників, на транспортному підприємстві вирішується шляхом вивчення очікувань споживачів транспортних послуг відносно тарифів на транспортні перевезення та часу виконання перевезень.

Для вивчення конкуренції потрібно створити кола потенційного обслуговування інших транспортних підприємств, дослідити можливості об'єднання цих кіл, території їх перетину. Потрібно зібрати інформацію про кількість сільгоспвиробників, які розташовані на територіях із найменшим покриттям іншими транспортними компаніями та в безпосередній близькості до транспортного підприємства [50].

Для будь-якого підприємства, також і транспортного, особливо важливо мати досвід впровадження інновацій, або залучати спеціалістів, які допоможуть знайти інноваційне рішення проблеми. Іноді впровадження інновацій супроводжується прийняттям певних ризиків, однак для транспортного підприємства існують обмеження ризиків, оскільки робота транспортних підприємств пов'язана з безпекою життя та здоров'я людей. Для успішного впровадження інновації потрібно мати ресурси на підготовчий етап, а саме бюджет на дослідження, розроблення та просування інноваційних заходів. У разі відсутності потрібно придбати спеціалізоване обладнання та програмні засоби, що дадуть можливість проаналізувати потенційні можливості інновацій у сфері транспорту.

Головним чинником внутрішнього середовища транспортного підприємства під час вивчення передумов інновацій є гнучкість внутрішніх процесів [51, С. 214]. Якщо всередині транспортного підприємства відсутні механізми адаптації до змін, то потрібно змінити підхід до процедури

прийняття рішень у бік їх спрощення, зокрема в процесі формування маршрутів та маршрутних листів.

Для вивчення передумов технологічної готовності транспортного підприємства до надання послуг сільгоспвиробникам, які виникли під час впровадження інновації, або були вдосконалені за допомогою інноваційних засобів, потрібно чітко окреслити рівні безпеки при застосуванні окремих технологічних рішень, запровадити їх систематичний моніторинг та своєчасне навчання посадових осіб, які відповідають за безпеку на кожному етапі впровадження інновації. Також важливим фактором є застосування цифрових інструментів аналізу переваг споживачів та створення умов для задоволення цих потреб з урахуванням існуючих компонентів транспортної інфраструктури, наявних або отриманих у результаті модернізації транспортних засобів, інноваційних рішень у сфері управління транспортними потоками [52].

При проведенні попереднього аналізу інновації потрібно оцінити вплив інноваційних процесів на формування цін та тарифів на здійснення перевезень, які будуть виконуватись у рамках транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Також потрібно проаналізувати, яку позицію у якому ціновому сегменті на ринку транспортних послуг займе транспортне підприємство за результатами зміни цін на транспортні послуги для сільгоспвиробників через додаткові витрати на впровадження інновацій. За необхідності можуть бути розглянуті різні моделі ціноутворення, що також може виступити компонентом інновації.

Для втримання конкурентоспроможності транспортного підприємства, яке надає послуги сільгоспвиробникам, у процесі впровадження інновацій потрібно організувати з найбільшою ефективністю навчання персоналу, застосування реклами та оновлення матеріально-технічної бази відповідно до вимог інноваційних процесів [53]. Тобто обрати такі програми навчання персоналу, які відповідатимуть технологічним вимогам інновації та технічним характеристикам оновлених технічних засобів, зокрема

транспортних, використання яких передбачається в процесі надання транспортних послуг сільгоспвиробникам. Необхідно також провести аналіз окупності інвестицій та передбачити алгоритми дій на випадок економічних спадів, що має призвести до мінімізації можливих втрат.

Оскільки виникнення потреб у процесі здійснення інноваційної діяльності аналогічне до виникнення потреб особистості, то всі потреби, які виникають у суб'єкті господарювання під час здійснення інновацій, можна структурувати за аналогією до піраміди потреб А.Маслоу (рис. 1.5).

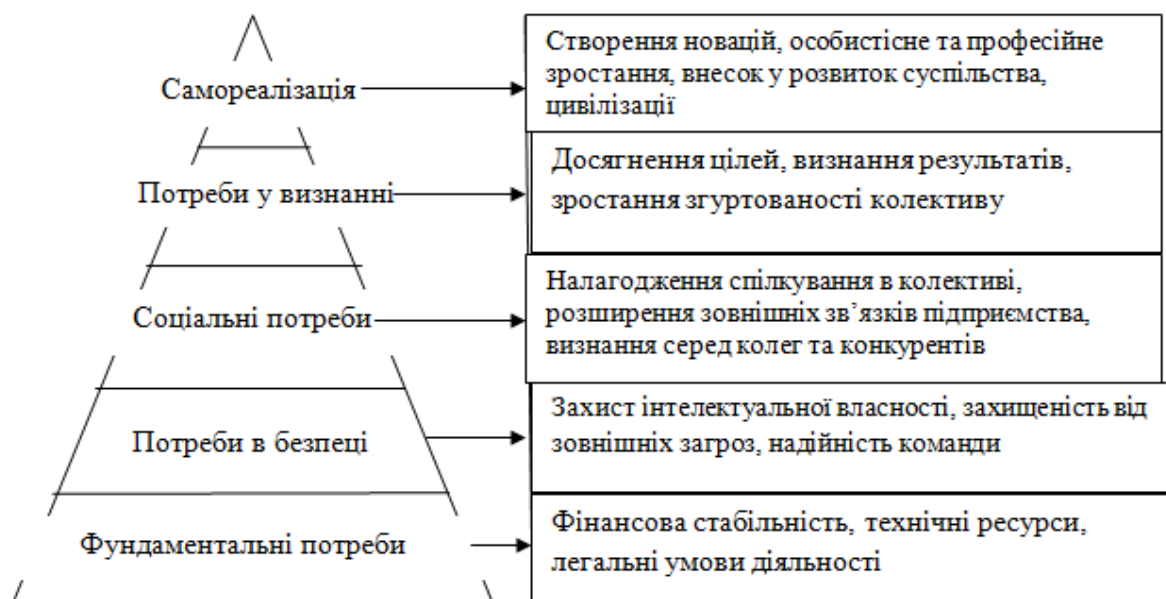


Рис. 1.5. Ієрархія потреб в процесі здійснення інновацій*

Приміка. *Узагальнено авторкою за [10]

Розглянемо більш детально кожний рівень потреб та заходи, які вживаються підприємствами з метою задоволення потреб, що виникають у процесі інноваційної діяльності з маркетингу інновацій транспортного забезпечення сільгоспвиробників.

Початок інноваційної діяльності супроводжується виникненням фундаментальних потреб, таких як фінансова стабільність, наявність та доступність технічних ресурсів, легальність умов інноваційного проєкту. Будь-яка інноваційна діяльність потребує додаткових витрат, які мають бути

сформовані таким чином, щоб не зменшувати доступність фінансів для існуючих процесів.

Ці фінансові витрати спрямовуються на проведення досліджень, закупівлю матеріалів, технологій, проведення пробних рейсів тощо [54, С.112]. Потрібні додаткові витрати на оплату праці власним працівникам або стороннім, які здійснюють діяльність у сфері розроблення інновації, з урахуванням особливостей запитів сільгоспвиробників. Додаткових витрат потребують сучасні програмні засоби, оплата доступу до наукових баз даних, обладнання й устаткування, якого не було на підприємстві до початку впровадження інновації.

Оскільки інноваційна діяльність супроводжується впровадженням нових ідей, які найчастіше є інтелектуальною власністю осіб або компаній, потрібно привести юридичні умови функціонування проєкту до норм чинного законодавства. Також може постати необхідність інших юридичних дій, наприклад, отримання ліцензій, дозволів, інших видів документів, які створюють легальне підґрунтя проєкту [29, 33, 34, 44].

Кожна інноваційна діяльність має потребу в безпеці інтелектуальної власності та безпеці від внутрішніх і зовнішніх загроз. Одним із головних ризиків інноваційної діяльності при впровадженні власних унікальних ідей є реєстрація патентів на винаходи, реєстрація авторських прав на створене програмне забезпечення та інші об'єкти інтелектуальної власності, що захистить від копіювання ідей конкурентами. Важливо в існуючій системі захисту комерційної інформації створити додаткові точки захисту у сфері інформації, яка стосується інноваційної діяльності. Внутрішня безпека підприємства залежить від надійності команди, лояльність якої потрібно постійно підтримувати, забезпечувати професійне зростання та загальне благополуччя робітників. Зовнішні загрози виникають через нестабільність певного ринку або економіки в цілому, швидкого старіння технологій та дій конкурентів [55, 56]. Щоб зменшити вплив ризиків на роботу як підприємства в цілому, так і окремих інноваційних проєктів, потрібно

проводити систематичний аналіз виникнення загроз, розробляти плани щодо запобігання їм та їх усунення.

Для задоволення соціальних потреб, які виникають у процесі здійснення інноваційної діяльності, потрібне створення професійних та особистих зв'язків, які зумовлені необхідністю внутрішньої і зовнішньої взаємодії. Колективи, які мають стабільні та налагоджені комунікації всередині команди, досягають найкращих результатів у впровадженні інновацій. Для підтримання здорового клімату в колективі потрібні взаєморозуміння між членами команди, усунення джерел виникнення конфліктних ситуацій, побудова атмосфери довіри всередині колективу [57].

Успішність інновацій зумовлена чіткістю побудови зовнішніх зв'язків підприємства. Потрібно налагодити зв'язки з науковими центрами та університетами, уміти зацікавити інвесторів, систематично брати участь у профільних заходах, конкурсах, які проводяться як усередині країни, так і на міжнародному рівні. Особливо слід зважати на участь у спільних проєктах із розвитку технологій, оскільки такі проєкти розширюють коло можливостей залучення фахівців та інформації, яка не доступна в обмеженому колі комунікацій [58].

Здійснення кожного інноваційного проєкту має супроводжуватися досягненням поставленої мети, що є важливим мотиваційним компонентом як для членів команди, яка брала участь у роботі над інноваційним проєктом, так і для всіх працівників підприємства. Можливі кар'єрні пересування всередині підприємства, створення нових вакансій, утворення окремих підрозділів підприємства, що будуть обслуговувати продукт або послугу, яка була створена під час здійснення інноваційного процесу [59].

Завершення інноваційного процесу зазвичай супроводжується зворотним зв'язком від споживачів та партнерів. Успішне здійснення інноваційних проєктів підвищує престиж підприємства в професійному суспільстві, що сприяє задоволенню потреби в самореалізації. Результатами інноваційної діяльності можуть бути створення нових напрямів діяльності,

зміна ринку збуту, вирішення глобальних та цивілізаційних проблем, таких як екологічні або соціальні. Успішно втілений інноваційний проєкт підвищує конкурентоспроможність підприємства та вартість активів, а також, наприклад, задовольняє потреби споживачів у клієнтоорієнтованих продуктах інноваційної діяльності, таких як удосконалення сфери транспортного обслуговування сільгоспвиробників [50].

Головним надбанням упровадженого інноваційного проєкту є здобутий досвід роботи над проєктом, який може бути застосований в інших напрямках діяльності підприємства. За підсумками впровадження певної інновації можуть створитись умови для пошуку наступної інновації задля досягнення довготривалого успіху.

1.3. Методичні підходи до формування компонентів організаційно-економічного механізму вдосконалення системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників

При виборі підходу до створення комплексу маркетингу інновацій з метою покращання компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників потрібно проаналізувати умови, які висувають ініціатори інноваційної діяльності до відповідного комплексу маркетингу інновацій. Інноваційна діяльність здійснюється в рамках виробничого процесу транспортного підприємства, яке здійснює поточну діяльність у транспортній сфері, тому маркетинг інновацій має враховувати особливі умови, до яких потрібно адаптувати інновації.

Якщо розглядати підходи до створення комплексу маркетингу інновацій, то їх можна поділити на дві підгрупи: внутрішньо та зовнішньо орієнтовані (рис. 1.5).

Найчастіше тип підходу до створення комплексу маркетингу інновацій обирається з урахуванням особливостей товару, послуги або їхніх груп, що

будуть підлягати інноваційній діяльності, тому в процесі формування заходів із покращання транспортного обслуговування сільгоспвиробників потрібно проводити адаптацію до видових характеристик послуг, якість яких планується поліпшити.

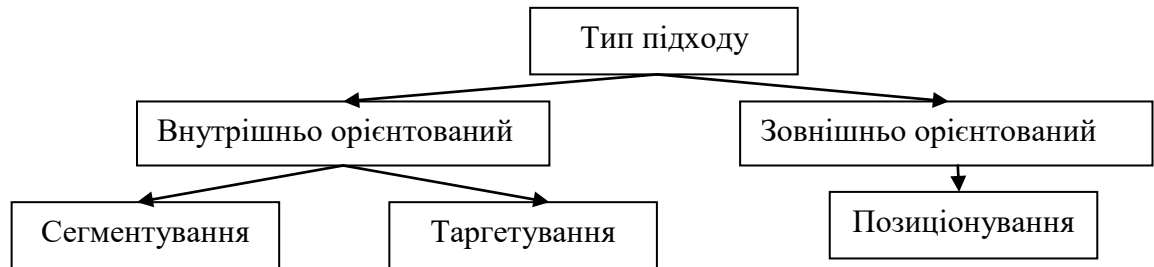


Рис. 1.5. Підходи до створення комплексу маркетингу інновацій*

Примітка. *Узагальнено авторкою на основі [39]

Якщо розглядати орієнтацію типу підходу, то для формування маркетингу інновацій важливими є кількість виробничих операцій, що будуть підлягати інноваціям, та кількість працівників, які задіяні до інноваційних процесів. Значною мірою на орієнтацію типу підходу до інновацій впливає перелік споживчих якостей, що будуть оновлені в результаті впровадження інновацій.

Внутрішньо орієнтованими підходами до створення комплексу маркетингу інновацій є сегментування та таргетування. Сегментування полягає у створенні комплексу маркетингу інновацій, при якому формуються внутрішні сегменти інновації, а інноваційні заходи плануються для кожного сегменту окремо. Сегментування як підхід до створення комплексу маркетингу інновацій може бути застосоване при впровадженні інновацій у випадках, коли оновленню підлягає декілька виробничих процесів або певний складний процес, що може бути сегментований на підпроцеси [20, С.384].

Прикладом сегментування може бути впровадження в певному логістичному вузлі автоматизованого перевантаження вантажів. При впровадженні автоматизації розглядаються окремо інновації на етапі

прийому вантажів, тобто розвантаження транспортних засобів, які доставляють товари до цього логістичного вузла. Другим окремим процесом, що буде підлягати інноваціям, є складування за певними ознаками: умови вивантаження та перевантаження, зберігання та транспортування. Третім відокремленим процесом є формування подальшого транспортування з урахуванням вимог до умов транспортування та економічної ефективності транспортування. Створення сегментованого плану маркетингу інновацій дозволяє розглянути кожний сегмент як окремий план маркетингу та таким чином підвищити ефективність усіх інноваційних заходів, які планується здійснити на підприємстві [58].

Вибір сегментування як типу підходу до створення комплексу маркетингу інновацій у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам може мати певні недоліки, серед яких відсутність зв'язку з кадрами, недостатність інформації для клієнтів та підрядних організацій. Відсутність зв'язку з кадрами може призвести до недостатнього розуміння важливості інноваційних процесів із боку персоналу та спричинити уповільнення інноваційних процесів. Сегментування як тип підходу до створення комплексу маркетингу інновацій не передбачає формування взаємозв'язків із потенційними споживачами, оскільки цьому підходові притаманна внутрішня концентрація інноваційних заходів. Тобто вибір цього типу підходу до формування комплексу маркетингу інновацій буде доцільним для товарів та послуг внутрішнього виробничого споживання, напівфабрикатів, комплектуючих тощо. Сегментування як тип підходу до формування комплексу маркетингу інновацій може бути доповнене елементами інших типів, що дасть можливість розширити коло його застосування [60].

Іншим типом внутрішньо орієнтованого підходу до створення комплексу розроблення й впровадження інновацій є таргетування. Цей тип підходу відрізняється від попереднього тим, що орієнтованість комплексу маркетингу інновацій спрямована на цільові категорії співробітників, які

будуть залучені до впровадження цієї інновації або комплексу інновацій. Таргетування у формуванні маркетингу інновації – це метод виділення цільових компонентів під кожний елемент інновації зі створенням маркетингових елементів для кожної цільової групи працівників, які залучені до втілення цієї інновації [61].

Прикладом застосування таргетування як підходу до створення комплексу маркетингу інновації є інновації в транскордонних перевезеннях сільськогосподарської продукції. Цільовими компонентами в цій інновації є системи оформлення вантажів у кожній країні, яка бере участь у перевезеннях, елементами інновації – програмне забезпечення для приведення інформації, що міститься в цих системах, до спільних стандартів, цільовими групами працівників є працівники брокерських фірм, які обслуговують транскордонне просування вантажів [53].

Таргетування як підхід до створення комплексу маркетингу інновацій має такі недоліки, як недостатня глибина відокремлювання різних компонентів інновації, оскільки орієнтиром таргетування є цільові групи працівників, тобто йдеться про командну роботу, що сприяє об'єднанню процесів, а не їх диференціації. Таргетування в сенсі підходу до створення комплексу маркетингу інновацій зосереджується на створенні плану розроблення й упровадження без масштабної взаємодії з потенційними споживачами товару або послуги [39, С.108].

Зовнішньо орієнтованим типом підходу до створення комплексу маркетингу інновацій є позиціонування. При виборі цього підходу до створення комплексу маркетингу інновацій з метою оновлення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення різноманітних процесів виробляється такий план розроблення й упровадження, який базується на формуванні місця розташування товару або послуги в уяві потенційних споживачів. Такий підхід до створення комплексу маркетингу інновацій у транспортній сфері особливо корисний при розробленні нових маршрутів пасажирських перевезень. Для створення плану маркетингу інновацій

методом позиціонування необхідно врахувати доцільність планування окремих елементів, які будуть безпосередньо контактувати з потенційними споживачами. Усі маркетингові заходи, які спрямовані на просування певної інновації, повинні містити компонент впливу на уяву споживача [10, С.84]. Недоліками просування як типу підходу до створення комплексу маркетингу інновацій є більш узагальнені заходи з просування інновації, ніж при застосуванні внутрішньо орієнтованих, що може сповільнити просування інновації.

Підходи до інновацій у транспортній сфері формуються за трьома типами взаємодії. Першим типом взаємодії є взаємодія безпосередньо зі споживачами транспортних послуг або послуг, які надають інфраструктурні логістичні об'єкти. Другим типом взаємодії є взаємодія між соціумом і елементами транспортної системи, оскільки існують певні типи взаємодії, які мають на меті відтворення більш масових комунікацій під час створення маркетингу інновацій у ході оновлення компонентів організаційно-економічного механізму в процесах взаємодії в транспортній сфері. До третього типу взаємодії належать підходи, що містять застосування технологічних особливостей інновацій, для яких створюється маркетинг (рис. 1.6).

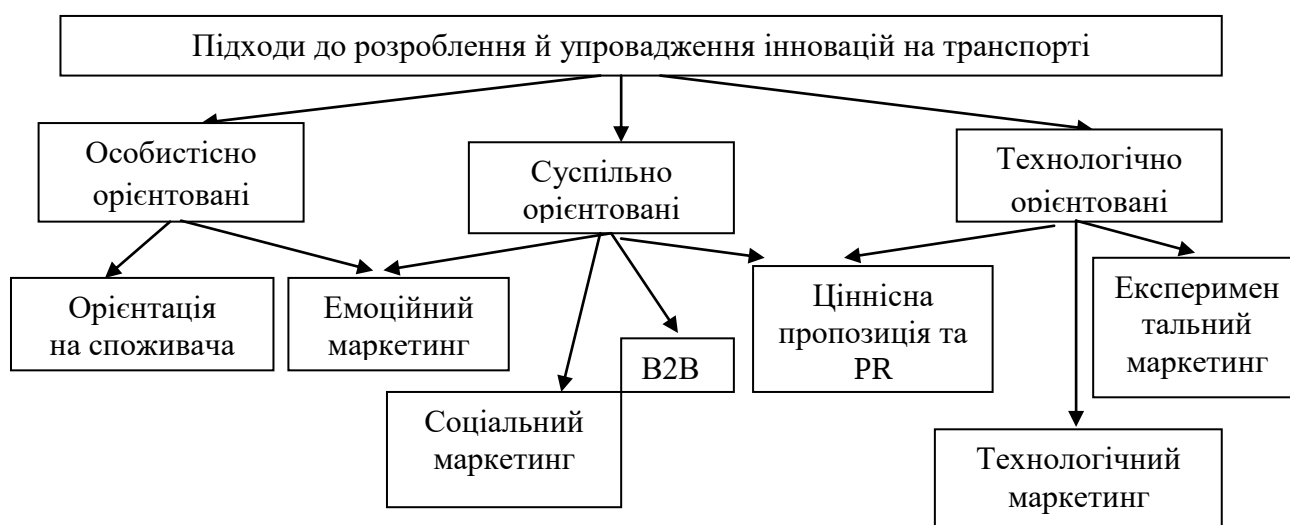


Рис. 1.6. Класифікація підходів до створення маркетингу інновацій*

Приміка. *Узагальнено авторкою за [3,13, 41]

Для застосування підходу до маркетингу інновацій у транспортному обслуговуванні, який зорієнтований на потреби сільгоспвиробників, проводиться аналіз поведінки цих виробників як споживачів, їхніх уподобань, а на підставі отриманих результатів проводиться розроблення продуктів та послуг з урахуванням виявлених потреб споживачів. У цьому випадку використовуються відгуки сільгоспвиробників для доопрацювання інновацій, для чого потрібно ефективно аналізувати великі бази даних та мати сучасний механізм їх оброблення [62].

Особистісно орієнтований підхід до розроблення й упровадження інновацій у вигляді емоційного маркетингу базується на емоційних зв'язках, візуальному стилі та цінності компанії. Сьогодні найбільш поширений напрям емоційного маркетингу на транспорті полягає в екологічному спрямуванні інновацій, оскільки турбота про навколишнє середовище має значний емоційний вплив на потенційних споживачів транспортних послуг. Для створення не тільки особистісно орієнтованих, але й суспільних маркетингових пропозицій найчастіше використовується прийом інтеграції інновацій на транспорті в комплексні проєкти, спрямовані або на підвищення якості життя суспільства, або на зміцнення виробничої бази, зокрема сільськогосподарської [39, С. 94].

Якщо розглядати суспільно орієнтовані підходи до маркетингу інновацій як компоненти вдосконалення організаційно-економічного механізму на транспорті, то соціальний маркетинг має значний вплив на просування інноваційних ідей та залучення інвестицій. Оскільки для сучасного суспільства притаманне підвищення значущості інформації, яка поширюється через соціальні мережі, то при впровадженні інновацій на транспорті потрібно застосовувати можливості соціальних мереж для розширення кола кінцевих споживачів маркетингової інформації. Для чого можна застосовувати, наприклад, механізми співробітництва з блогерами або засоби таргетованої реклами. Соціальні мережі можуть також бути використані для створення спільнот користувачів певного інноваційного

продукту, інформацію з яких можна використати для вдосконалення продукту або послуги, що є кінцевим результатом інноваційної діяльності. Для залучення інвестицій можна скористатися спеціальними платформами, такими як DREAM [63].

B2B орієнтований комплекс із розроблення й упровадження інновації є прикладом суспільно орієнтованого підходу до маркетингу інновацій на транспорті, оскільки більшість проєктів, пов'язаних з інноваціями в транспортній сфері, перебуває в полі зору держави. Держава може запропонувати партнерство в упровадженні інновацій на транспорті шляхом участі в державних програмах або в спеціалізованих заходах, організованих органами державної влади для формування інноваційного клімату та ринку інноваційних рішень у державі [44].

Якщо розглядати ціннісно орієнтований комплекс із маркетингу інновацій та PR, то його можна віднести як до суспільно орієнтованого, так і до технологічного підходу до маркетингу інновацій у процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування, оскільки, з одного боку, використовується просування інновацій через медіа, також і через соціальні мережі, та шляхом участі в суспільних дебатах, створенні документальних та науково-пізнавальних фільмів про технологічні особливості інновацій. З іншого боку, застосовується ефект технологічної новизни, для чого створюються керовані інформаційні потоки з пропагандою інноваційних технологічних рішень, які суттєво впливають на споживчі якості продуктів та послуг [51, С. 201].

Розглядаючи технологічно орієнтований напрям підходу до маркетингу інновацій у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, слід зауважити, що значний вплив має технологічний комплекс із маркетингу інновацій, спрямований на просування, яке ґрунтується на демонстрації унікальності запропонованих технологічних рішень. Для формування цілісного професійного кола спілкування в рамках технологічного маркетингу створюються спільні проєкти, які мають поєднувати технологічні

новації декількох напрямів, наприклад, великі компанії з надання послуг перевезення морським транспортом великих партій зерна з компаніями зі створення міні-елеваторів для фермерів та дрібними зернотрейдерами для мінімізації перебування зерна без дотримання умов його зберігання [64].

У рамках технологічно орієнтованого підходу до маркетингу інновацій у процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортним обслуговуванням також можна розглянути експериментальний комплекс із маркетингу інновацій, який зосереджується на безпосередньому тестуванні дослідних зразків користувачами. Прикладом експериментального маркетингу є випробування експрес-тестів для вимірювання діастазного числа при транспортуванні меду від індивідуальних виробників до підприємств харчової промисловості. Оскільки експериментальний комплекс із маркетингу інновацій спрямований на отримання зворотного зв'язку від споживачів, то потрібні заходи, у рамках яких якомога більше споживачів зможе ознайомитися з технологічними інноваціями та зробити аналіз запропонованих рішень [54, С.68].

Кожний напрям та елемент із підходів до розроблення й упровадження інновацій у процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування може бути трансформований або адаптований для досягнення певної мети. Найчастіше при створенні підходу до маркетингу інновацій синтезується унікальний комплекс розроблення й упровадження, у якому на різних етапах еволюції інновації застосовуються певний набір елементів плану з їх розроблення й упровадження. Для кожного продукту або послуги, які створюються в процесі здійснення інноваційної діяльності, комплекс маркетингу залежить від виду орієнтованості на групу зацікавлених, від ступеня залучення їх до суспільної діяльності та від технологічних особливостей [65].

Транспортне забезпечення сільгоспвиробників із точки зору інноваційних процесів має певні особливості, які зумовлені тим, що на транспорт покладаються такі функції, яких немає в жодній іншій галузі

економічної діяльності. Від налагодженості роботи транспорту залежить результативність багатьох процесів та явищ, тому інновації в транспортній галузі мають першочергове значення.

Для інновацій, які застосовуються в процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму транспортного забезпечення виробників різних галузей, притаманні такі якості:

- унікальність, оскільки для кожної географічної території ці інновації мають певні особливості;
- повнота охоплення, що виходить із того, що найчастіше інновації на транспорті повністю охоплюють певний маршрут;
- чіткість у впровадженні, оскільки від якості впровадження інновації залежить життя та здоров'я учасників дорожнього руху [66].

Розглянемо основні фази маркетингу інновацій на транспорті. У табл. 1.3 наведено основні фази та їх зміст. Для початкового усвідомлення необхідності інновацій перевізник має отримати уявлення про проблемні питання, які можуть бути вирішені за допомогою інновацій.

Табл. 1.3.

Фази маркетингу інновацій у транспортній сфері*

Фаза	Змістовне значення
Початкове усвідомлення	Перевізник дізнається про зміст можливих інновацій, збирає інформацію про сутність інновації, матеріально-технічне та інфраструктурне забезпечення інновації.
Розпізнавання	Перевізник виявляє інтерес до інновації, вивчаються власні можливості для здійснення інновації, проводиться попередній аналіз потенційних переваг та недоліків інновації.
Ідентифікація	Перевізник вивчає коло споживачів, які потенційно готові протестувати нову транспортну послугу, їх географічне розташування.
Розширення	Перевізник розширює коло споживачів транспортної послуги інноваційного змісту, вивчає додаткові та супутні споживчі якості, які виникають у процесі розширення усвідомлення інновації.
Прийняття рішення	Перевізник остаточно аналізує можливі витрати, додаткові доходи від упровадження інновації та приймає рішення про інвестування в інновацію.

Примітка. *Узагальнено авторкою за [41, 60, 67]

Усвідомлення потреби в інноваціях виконується шляхом проведення порівняльного аналізу якості послуг, що надаються конкурентами, із якістю послуг, які надає споживачам перевізник, зацікавлений в інноваційній діяльності.

Для формування мотиваційного середовища для початкового усвідомлення необхідності в інноваціях може бути задіяний державний регуляторний апарат через певну систему стандартів надання послуг, зокрема в транспортній галузі [39, С.54].

Розпізнавання інновації проводиться перевізником через формування власної зацікавленості в інновації, створенні приблизного переліку необхідних умов для впровадження інновації та формування приблизного переліку необхідних технічних засобів, а також набору професійних якостей персоналу, які будуть необхідні для формування комплексу обслуговування функціонування інновації. Оскільки інновації в транспортних послугах не завжди мають визначене коло споживачів, то під час ідентифікації транспортної послуги потрібно провести всебічне вивчення кола потенційних споживачів, їхніх споживчих запитів та побажань до якості й особливостей транспортних послуг [68].

Під час ідентифікації транспортної послуги з точки зору інноваційних можливостей можуть виникнути та, як правило, виникають додаткові споживчі якості транспортної послуги, у процесі надання якої здійснюються інновації. Розширення набору споживчих якостей транспортної послуги призводить до автоматичного розширення кола потенційних споживачів, що має наслідки у формуванні необхідного набору технічних та операційних засобів забезпечення інноваційної активності.

Для прийняття рішення про інвестування в інновацію надавачу транспортних послуг потрібно провести кількісний та якісний аналіз існуючих можливостей, вивчити обсяги необхідних інвестицій, розглянути можливості фінансування інвестицій в інновації та період, за який

транспортна послуга, у межах якої здійснювались інновація або інновації, вийде в перелік прибуткових [5, С.317].

Базуючись на основних фазах маркетингу інновацій у транспортній галузі, можна скласти загальні принципи розроблення й упровадження інновацій у транспортній сфері, які наведені на рис. 1.7. Для досягнення практичного результату інновацій у транспортному забезпеченні сільгоспвиробників особливу увагу слід приділити застосуванню компонентів транспортної інфраструктури, її потенційних можливостей та врахування особливостей існуючої транспортної інфраструктури при плануванні інноваційної діяльності.

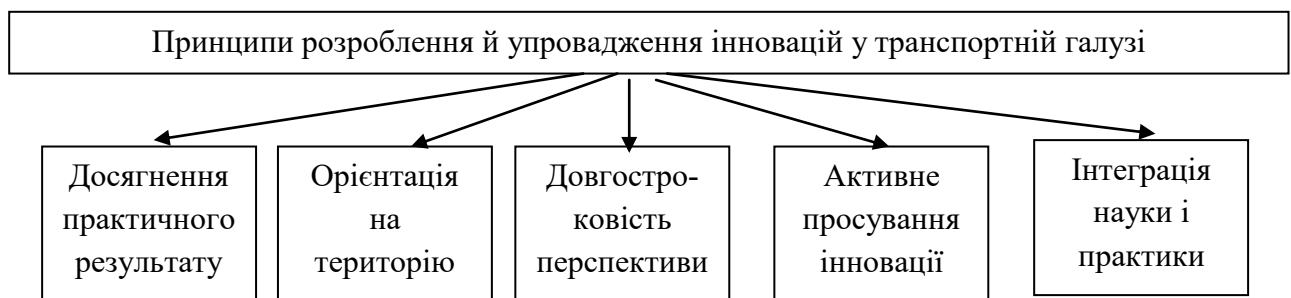


Рис. 1.7. Принципи маркетингу інновацій*

Приміка. *Узагальнено авторкою на основі [69]

Оскільки транспортне забезпечення сільгоспвиробників має значну залежність від інфраструктурних та природних умов, то при проектуванні інновацій та маркетингу особливо важливим фактором є врахування природно-кліматичних особливостей, граничних значень температурних режимів при перевезенні окремих видів сільськогосподарської продукції, особливостей витрат пального на пересування певною місцевістю та багато інших факторів [70].

Маркетинг інновацій, спрямованих на вдосконалення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування, будується на засадах довгостроковості, що зумовлює потребу в урахуванні потенційних змін у транспортній інфраструктурі.

Довгостроковість застосування результатів розроблення й упровадження інновацій у транспортній сфері має бути запорукою високої якості надання транспортних послуг та високої ефективності транспортного забезпечення взагалі [5, С.336].

У процесі впровадження інновацій з метою вдосконалення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників, які є безпосередніми споживачами транспортних послуг, потрібно використовувати стратегії та практики активного просування інноваційних послуг, проводити цілеспрямовані дослідження вимог споживачів та планувати й уживати заходів впливу на інтереси споживачів. Активне й ефективне впровадження маркетингу інновацій можливе завдяки інтеграції сучасної науки, дослідництва, маркетингової діяльності та діяльності з надання транспортних послуг.

Формування маркетингових інструментів у процесі створення інновації для підвищення якості надання транспортних послуг сільгоспвиробникам здійснюється на підставі результатів виконання всебічного аналізу передумов інновації [71]. Передумови можуть бути досліджені як теоретично, так і експериментально. Передумови інновації мають два основні рівні (зовнішні і внутрішні), як і рівні попереднього аналізу при формуванні маркетингу інновацій. До зовнішніх теоретичних напрямів аналітичної діяльності належать вивчення цільової аудиторії, аналіз ринкового й конкурентного середовища та вивчення регуляторних важелів діяльності у сфері впровадження інновації. До внутрішніх теоретичних напрямів аналітичної діяльності належать аналіз технологій, економічних передумов упровадження інновацій, проведення SWOT-аналізу та дослідження цифрової інформації, яка зібрана під час інших засобів аналітичної діяльності, зокрема теоретичних та експериментальних [62].

Вивчення цільової аудиторії є одним із головних питань у формуванні комплексу маркетингу інновації. Оскільки транспортна сфера характеризується певними природними обмеженнями в географічному

вимірі, то для розроблення й упровадження інновації потрібно провести географічну сегментацію та досліджувати сегментацію територій, на яких розташовані виробничі потужності сільгоспвиробників, відповідно до рівня можливостей охоплення території певним видом інновацій у сфері транспорту. Для кожного сегменту, який було відокремлено в процесі географічної сегментації, потрібно створити карту пріоритетів потреб, для чого можна застосувати такі методи, як інтерв'ю, анкетування, що проводяться як під час безпосереднього спілкування з потенційними споживачами інноваційного продукту або послуги, так і за допомогою цифрових засобів, наприклад, відстеження маршрутів пересування товарів, які пропонують сільгоспвиробники на ринку [51, С.104].

Дослідження ринкової ситуації допоможе визначити контекст, до якого потрібно адаптувати заходи в процесі розроблення й упровадження інновації. Оцінювання поточного стану ринкової ситуації здійснюється для виявлення поточного обсягу ринкової пропозиції, щільності пропозиції в географічних сегментах, які досліджуються в процесі попереднього аналізу ситуації для створення маркетингу інновації, присутності в кожному географічному сегменті конкурентів, їхніх конкурентних переваг. Окрім короткострокових тенденцій розвитку обсягів запитів сільгоспвиробників на здійснення транспортного забезпечення, розглядаються довгострокові тенденції, такі як ставлення суспільства до проблеми шкідливих викидів та перехід до використання транспортних засобів з екологічними двигунами, розроблення й упровадження безпілотних технологій, розвиток транспортних сервісів на попереднє замовлення. Потрібно також розглянути бар'єри, які виникають при втіленні короткострокових та довгострокових проєктів у системі транспорту [72].

Сприйняття конкурентного середовища як потенційного фактору впливу на розроблення й упровадження інновацій починається з його вивчення. Потрібно дослідити конкурентів у розрізі кожного географічного сегменту, визначити спільних конкурентів по кожному географічному сектору

дослідження, що проводиться для формування концепції маркетингу інновації. Оскільки конкуренти систематично проводять інноваційні заходи, потрібно вивчити ступінь зацікавленості кожного з конкурентів у впровадженні інновацій як у відокремлених географічних сегментах, так і на всій території діяльності компанії. Також потрібно змодельовати реакцію конкурентів на появу безпосередньо того продукту або послуги, які транспортне підприємство планує увести або вдосконалити за підсумками інноваційної діяльності [60].

Окремим напрямом аналітичної діяльності при формуванні концепції маркетингу інновації в процесі вдосконалення інструментів організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування виробників є вивчення особливостей законодавчого регулювання діяльності у сфері діяльності, для якої буде розроблений план маркетингу інновації. Україна є одним із найважливіших експортерів сільськогосподарської продукції в Європі, тому для розроблення й упровадження інновацій у сфері транспортного забезпечення сільгоспвиробників потрібно дослідити законодавчі вимоги декількох держав, вивчити та порівняти ці вимоги, за підсумками вивчення скласти основний перелік обмежень, які мають бути враховані при формуванні концепції маркетингу інновацій у наданні транскордонних транспортних послуг сільгоспвиробникам. Також потрібно вивчити можливості співробітництва з органами державної влади та місцевого самоврядування з урахуванням географічної сегментації дослідження [5, С.216].

Для формування оптимальної концепції маркетингу інновації потрібно досконало вивчити технологічні особливості не тільки безпосередньо інновації, але й особливостей, до яких мають бути адаптовані об'єкти транспортної інфраструктури для гармонічного й ефективного використання продуктів або послуг, що будуть результатами здійснення інноваційної діяльності сільгоспвиробникам. Для підвищення ефективності аналітичної діяльності необхідні відомості, що описують технологічні особливості не

тільки тієї інновації, для якої формується концепція маркетингу, але й аналогічних технологій для їх порівняння [7].

Здійснення технологічного аналізу дає багато інформації для проведення економічного дослідження передумов формування концепції розроблення й упровадження інновації. Постає можливість оцінити вартість витрат на застосування в практичній діяльності, входження на ринок та обслуговування інновації. За підсумками розрахунків витрат на впровадження інновації, прогнозу попиту на кінцевий продукт інновації можна розрахувати точку беззбитковості проєкту, надати прогностичні результати потенційним інвесторам, серед яких можуть бути представники великих агрофірм, які зацікавлені в якості та обсягах транспортного забезпечення їхньої діяльності.

Для проведення SWOT-аналізу під час формування концепції маркетингу інновації у сфері транспорту потрібно врахувати різні аспекти. Сильними сторонами є такі: ступінь впливу на навколишнє середовище та впливу на якість життя населення на територіях, що належать до географічних сегментів дослідження. До слабких сторін інновацій у транспортній сфері можна віднести високу вартість та залежність від інфраструктури. Серед можливостей інновацій найголовнішими є підвищений інтерес суспільства до інновацій у транспортній галузі, особливо до їх екологічних аспектів, зацікавленість із боку держави та потенціал масштабування на інші географічні сектори. До загроз можна віднести високу конкуренцію, економічну нестабільність, недосконалість існуючих технологій та їх повільний розвиток, законодавчі бар'єри [55, 56].

Окрім теоретичних досліджень під час формування концепції маркетингу інновації на транспорті може бути проведено пілотне випробування, яке полягає в тестуванні прототипу продукту або послуги в певному регіоні, або географічному секторі, вивчення думки споживачів, які брали участь у тестуванні та висування пропозицій щодо корегування очікуваного кінцевого результату інноваційної діяльності.

Під час теоретичних та експериментальних заходів аналізу передумов формування концепції маркетингу інновації формується великий обсяг інформації, який потрібно структурувати, проаналізувати та надати результати у вигляді, зручному до застосування при формуванні концепції маркетингу інновації [73, С.29].

За підсумками аналітичної діяльності створюється певний набір дозволів та обмежень, за якими формується концепція маркетингу інновації, спрямованої на вдосконалення інструментів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортними послугами, яка дозволяє мінімізувати ризики та створити конкурентоспроможний продукт або послугу, що користується попитом у споживачів.

Транспортне обслуговування сільгоспвиробників має певні технічні та технологічні особливості, тому при плануванні маркетингових заходів на транспортному підприємстві потрібно застосовувати засоби диференціації [51, С.147]. Прикладом диференціації послуг є створення послуг, які були досі недоступні.

Розглянемо як приклад підхід до створення нового спеціалізованого маршруту для доставки робітників до місць розташування виробничих потужностей сільгоспвиробників (рис. 1.8).



Рис. 1.8. Дорожня карта інновації: «Новий спеціалізований маршрут» *

Примітка. *Створено авторкою на основі [5]

При вивченні ринку з метою створення нового маршруту спеціалізованих перевезень особливу увагу слід приділити опитуванню потенційних споживачів пропонованої послуги. Для отримання об'єктивної та достовірної інформації необхідно провести повномасштабне опитування робітників усіх підприємств сільгоспвиробників, які мешкають у всіх населених пунктах за запропонованими схемами маршруту.

Проводиться вивчення можливостей перевізників, що здійснюють пасажирські перевезення на території, у якій планується створення спеціалізованого маршруту, щодо наявності рухомого складу, якості рухомого складу, формування професійного складу водіїв для перевезення пасажирів. Однією з місій відкриття спеціалізованих пасажирських маршрутів є зменшення вуглецевого сліду шляхом зменшення кількості приватного автомобільного транспорту, використання якого робітниками сільськогосподарських підприємств для щоденного діставання до місця роботи стане економічно недоцільним. Досягненню цієї мети має сприяти дотримання політики підвищення якості рухомого складу та утворення спеціалізованих маршрутів. Тому, розглядаючи нові можливості здійснення перевезень, необхідно розглядати рухомий склад як із точки зору комфорту перевезення пасажирів, так і з точки зору безпеки для навколишнього середовища [2, С.108].

Для дослідження ефективності потенційного спеціалізованого пасажирського маршруту потрібно провести низку розрахунків. Спочатку для кожної ділянки від населеного пункту до місця розташування виробничих потужностей сільгоспвиробників потрібно визначити кількість потенційних пасажирів (PP) за певну одиницю часу, наприклад, за місяць, а потім визначити кількість можливих місць (PS), наданих перевізниками [39, С. 214]. За формулою 1.1 можна розрахувати щільність попиту (y %).

$$DD = \frac{PP}{PS} * 100\% \quad (1.1)$$

У випадку, коли щільність попиту нижче 50%, маршрут буде економічно неефективним, однак для обслуговування потенційних клієнтів його можна

прокласти так, щоб робітники декількох сільськогосподарських підприємств могли ним користуватися, але з пересадкою. Якщо кінцевий потенційний попит становить від 50% до 75%, необхідні подальші дослідження, щоб визначити частоту маршруту, що залежить від сезону або змінності роботи сільськогосподарських підприємств. При отриманні щільності попиту вище 75% необхідно планувати систематичний рух цим маршрутом [53].

Якщо більш детально розглянути наслідки для регіону після впровадження нового маршруту спеціальних пасажирських перевезень, то ширше розкриється мотивація впровадження спеціальних перевезень узагалі і зокрема через розроблення й упровадження нового маршруту. Вплив, який справляє формування нового спеціалізованого пасажирського маршруту, можна розділити на дві основні категорії: економічні та соціальні (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Наслідки для регіону після відкриття нового спеціалізованого пасажирського маршруту*

Приміка. *Узагальнено авторкою на основі [53]

Економічні наслідки включають відкриття нових ринків для населення. Головним буде відкриття нового ринку праці, оскільки на практиці досить часто виникають диспропорції в професійному складі безробітних та наявних вакансій. Нові спеціалізовані пасажирські маршрути можуть допомогти створити рівні можливості для всіх робітників та роботодавців шляхом

перерозподілу робочої сили. Це також допоможе в задоволенні потреб у кадровому забезпеченні сільгоспвиробників, оскільки спеціалізовані маршрути будуть складатися за запитами підприємств та фермерів [70].

У Болградському районі до впровадження інновації у вигляді спеціалізованого пасажирського маршруту середній відсоток витрат на транспортні послуги в собівартості 1 т винограду складав 16,4%, зокрема витрати на доставку робітників – 3,9%, середні втрати робочого часу через нераціональність транспортного обслуговування – 4,1%, середні потенційні втрати врожаю через відсутність кваліфікованих робітників – 6,2%. Після введення інновації середній відсоток витрат на транспортні послуги у собівартості 1 т винограду склали 11,7%, зокрема витрати на доставку робітників – 2,1%; середні втрати робочого часу через нераціональність транспортного обслуговування – 1,3%; середні потенційні втрати врожаю через відсутність кваліфікованих робітників – 3,4%.

Створення спеціалізованих пасажирських маршрутів, які націлені на виконання запитів сільгоспвиробників дозволять зменшити потребу у формуванні парку власних транспортних засобів для перевезення робітників, ефективність використання яких на теперішній час є доволі низькою. Можливість скорочення безробіття, збільшення податкових надходжень від найманих працівників, домогосподарств і фермерів є мотивом для місцевої влади та транспортних підприємств у регіоні створювати умови для відкриття нових спеціалізованих пасажирських маршрутів [74].

Доступ до товарів і послуг є не лише економічним, але й соціальним наслідком, тому що зменшується вуглецевий слід через зниження інтенсивності використання власних транспортних засобів, які найчастіше використовуються одноосібно. Особливе значення має додаткова можливість для міжособистісних комунікацій серед фахівців, що матиме позитивні наслідки для їхнього професійного розвитку.

Наведений приклад демонструє можливості диференціації маркетингових заходів у межах транспортного підприємства залежно від

результатів опитування потенційних споживачів транспортних послуг за допомогою різних методів зворотного зв'язку. Для побудови маркетингового плану інноваційної діяльності необхідно здійснити низку підготовчих заходів, основою яких є статистичні дані, отримані за результатами процесів, що належать до сфери інноваційної діяльності. Для формування уявлення про необхідність інновацій, основні етапи впровадження інновацій, ступінь впливу інноваційної діяльності на результат необхідно спрогнозувати вплив проміжних факторів на результат [66]. У будь-якому виробничому процесі, також і при здійсненні транспортних послуг, є багато кількісних показників, які необхідно враховувати й обирати з них ті, що впливають на результат або результати діяльності підприємства. Однак, щоб визначити ступінь впливу кожного фактору, необхідно проаналізувати їх та обрати ті, що найбільше впливають на результат.

Для виконання цього аналізу кількісний показник певної факторної ознаки стає результативним, з'ясовуються факторні ознаки, що впливають на цей результат, будується модель, у якій проводиться ранжування факторних ознак та формується черговість проведення інноваційних заходів щодо оновлення напрямів, що досліджуються [75]. Ця умовна схема подана на рис. 1.10.

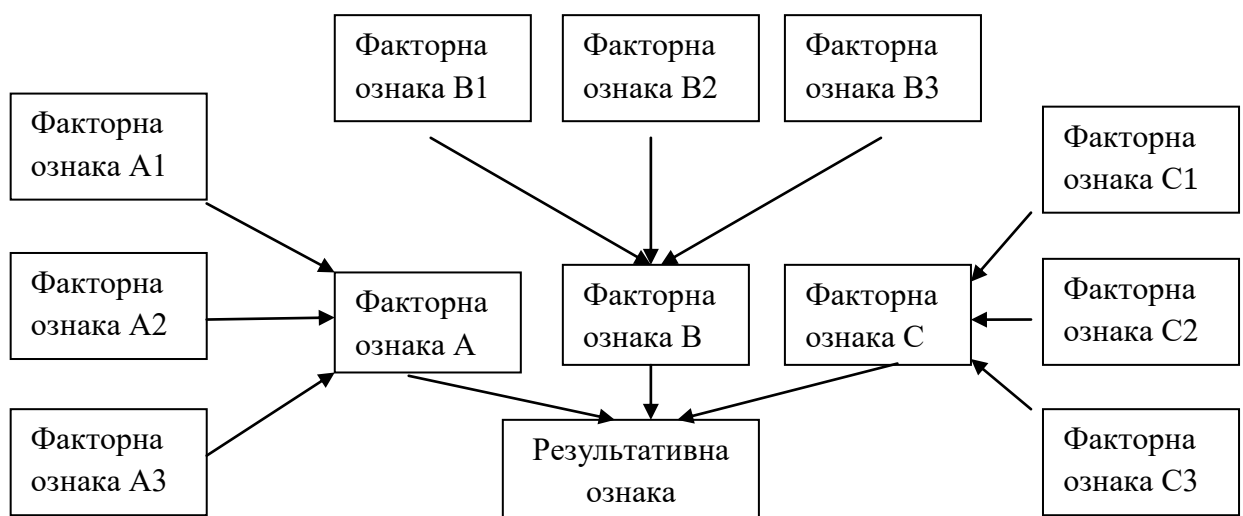


Рис. 1.10. Принципова схема впливу на результативну ознаку*

Приміка. Розроблено авторкою

Отже, поступово розглядаючи величину впливу кожної з факторних ознак другого рівня на факторну ознаку першого рівня та, як наслідок, вплив на результативну ознаку, можна чітко сформулювати план маркетингу інновацій на кожному окремому етапі виробництва або надання послуг. Запропонована схема може бути розгалужена на необхідну кількість ознак та включати необхідну кількість рівнів факторних ознак [75].

Будь-яка факторна ознака може бути обрана в подальшому ранжуванні як результативна та досліджена за допомогою побудови аналогічної моделі. Кількість факторних ознак зумовлюється особливостями інноваційного процесу, для якого складається план розроблення й упровадження.

Для здійснення інновацій з метою вдосконалення організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників потрібно враховувати вплив економіко-географічних особливостей географічних секторів, у яких планується здійснювати обслуговування виробників, оскільки такі складові, як існуюча інфраструктура та кліматичні особливості мають бути враховані при попередньому аналізі та формуванні концепції маркетингу інновації [48]. Також особливу увагу необхідно приділити дослідженню структури транспортних підприємств, оскільки на результат впливає не лише якість та кількість рухомого складу, але й засоби технічного забезпечення та логістично-керівна база. Для отримання інформації з приводу наведених факторів впливу транспортне підприємство самостійно обирає ознаки, які впливають на результативну ознаку, а створює ієрархію ознак фахівець із розроблення й упровадження інноваційної діяльності.

Якщо розглядати рівні, які утворюються при ранжуванні факторів, що використовуються при створенні комплексу маркетингу інновацій, то утворюються два основні рівні та довільна кількість допоміжних рівнів. Першим рівнем ранжування при створенні комплексу розроблення й упровадження інновації є загальний рівень. Зазвичай загальний рівень складається з трьох факторних ознак: безпекова, споживчо орієнтована та

економічна. Другий рівень ранжування надає можливість отримати опис та загальну характеристику факторних ознак першого рівня. Решта рівнів є уточнюючими, кількість цих рівнів утворюється залежно від особливих обставин, які зумовлюються сформованістю запиту на деталізовану інформацію по запиту, що виник у результаті ранжування факторних ознак [75].

Для формування кількісного уявлення про величину впливу кожного з обраних факторів найзручніше використовувати гравітаційну модель. Розглянемо приклад моделі для певної результативної ознаки (Y) та трьох факторів (A , B , C), що впливають на цю ознаку. Розглянемо цю модель (формула 1.2) та знайдемо натуральний логарифм від обох частин рівності (формули 1.3 та 1.4).

$$Y = A^{\alpha} B^{\beta} C^{\gamma} \quad (1.2)$$

$$\ln Y = \ln A^{\alpha} + \ln B^{\beta} + \ln C^{\gamma} \quad (1.3)$$

$$\ln Y = \alpha \ln A + \beta \ln B + \gamma \ln C \quad (1.4)$$

Уведемо такі позначення (формула 1.5):

$$Y' = \ln Y, A' = \ln A, B' = \ln B, C' = \ln C \quad (1.5)$$

Тоді отримаємо адаптований для ранжування факторних ознак вигляд (формула 1.6):

$$Y' = \alpha A' + \beta B' + \gamma C' \quad (1.6)$$

Якщо знайдемо значення коефіцієнтів, то можна оцінити вплив кожного з факторів (A , B , C) на величину результативної ознаки (Y). За результатами знайдених величин оцінки впливу обраних факторів можна з'ясувати ступінь потреби в інноваціях або порядок проведення інновацій (інноваційні заходи плануються по факторах згідно зі збігом знайдених коефіцієнтів). Після отримання інформації про порядок здійснення інновацій взагалі по підприємству можна повторити відповідно до запропонованого вище алгоритму дії для кожного з елементів, що справляють вплив на результативну ознаку [75].

Усі оновлення потребують залучення додаткових коштів. Оцінювання аналітичних показників у процесі вивчення ефективності використання залучених коштів, які спрямовуються на підвищення якості транспортного обслуговування сільгоспвиробників, відбувається за трьома головними напрямками: фінансово-економічному, операційному та споживчому. При вивченні фінансово-економічних показників проводиться спостереження за такими показниками [76, С.18-43].

ROI (Return on Investment) – повернення по інвестиціях, це величина, яка може бути обчислена за формулою (1.7).

$$ROI = \frac{\text{поточна вартість} - \text{початкові вкладення}}{\text{початкові вкладення}} \quad (1.7)$$

Ця величина показує, наскільки раціонально прогнозовані витрати на впровадження інновацій по певному сегменту діяльності підприємства. Якщо обчислений показник виявиться нижчим за запланований, то при формуванні заходів щодо коригування плану розроблення й упровадження інновації потрібно переглянути бюджет інновації.

CPL (Cost per Lead) – вартість залучення одного ліда (потенційного споживача, замовника транспортних послуг із числа сільгоспвиробників), яку можна розрахувати за формулою (1.8).

$$CPL = \frac{\text{Бюджет рекламної компанії}}{\text{Кількість лідів}} \quad (1.8)$$

При порівнянні фактично розрахованого CPL із плановим показником потрібно з'ясувати, чи не перевищує розрахунок заплановану вартість одного ліду, та якщо таке перевищення було виявлено – переглянути ефективність обраних рекламних засобів.

ROMI (Return on Marketing Investment) – повернення від вкладень на маркетингову активність, яке можна розрахувати за формулою (1.9).

$$ROMI = \frac{\text{дохід від маркетингу інновацій} - \text{витрати на розробку та впровадження інновацій}}{\text{витрати на розробку та впровадження інновацій}} \quad (1.9)$$

Якщо отриманий показник ROMI менший за плановий, то потрібно переглянути не тільки канали здійснення маркетингу, але й проаналізувати

ситуацію на ринку аналогічних маркетингових послуг, оскільки за час від планування на впровадження інновації на цьому ринку могли виникнути певні зміни, та врахувати їх під час формування коригування плану розроблення й упровадження інновації.

Аналіз операційних показників виконується шляхом порівняння:

- планової і фактичної долі ринку, яка дозволяє вимірювати ефективність інновації в порівнянні з конкурентами;
- планового і фактичного часу виходу на ринок, за підсумками обчислення якого можна виявити швидкість впровадження інновації та швидкість реагування на запропоновані інновації споживчої аудиторії;
- відсотку виконання плану надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, який показує наскільки фактичні результати відповідають прогнозам, що були зроблені в процесі формування комплексу маркетингу інновації у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників [76, С.117].

Для виконання якісного коригування плану маркетингу інновації потрібно під час проведення оцінки аналітичних показників дослідити споживчі показники, тобто отримані висновки про якість наданих послуг від замовників – сільгоспвиробників по виконанню замовлень із виконання доставки готової продукції до кінцевих споживачів та з доставки добрив, комплектуючих для сільськогосподарської техніки, своєчасного виконання договорів на перевезення великої сільськогосподарської техніки, зокрема комбайнів, на замовлення сільгоспвиробників.

CSAT (Consumer Satisfaction Score) – оцінка рівня задоволення споживачів інновацій, що обчислюється за формулою (1.10).

$$CSAT = \frac{\text{кількість оцінок "дуже добре"} + \text{кількість оцінок "добре"}}{\text{загальна кількість оцінок}} \quad (1.10)$$

Якщо отриманий результат CSAT менше, ніж запланований, при складанні плану коригування маркетингу потрібно розглянути способи

покращання якості надавання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників [76, С.74].

NPS (Net Promoter Score) – показник, який свідчить про ймовірність того, що клієнти будуть радити іншим скористатись транспортною послугою, до якої застосовано інновацію. NPS розраховується за формулою (1.11), у якій відсоток промоутерів визначається шляхом обчислення відсотка найбільш задоволених транспортною послугою клієнтів від загальної кількості клієнтів, а відсоток критиків – обчисленням відсотка найменш задоволених транспортною послугою клієнтів.

$$NPS = \% \text{ промоутерів} - \% \text{ критиків} \quad (1.11)$$

Якщо NPS нижчий від запланованого показника, то потрібно вносити корективи до плану маркетингу інновації з урахуванням пропозицій від критиків послуги у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників. У разі перевищення NPS запланованого показника потрібно врахувати думку промоутерів для покращення процесу масштабування інновації [77].

CRR (Consumer Retention Rate) – рівень збереження клієнтів після впровадження інновації у транспортні перевезення, який розраховується за формулою (1.12).

$$CRR = \frac{\text{кількість клієнтів на кінець періоду} - \text{кількість клієнтів, які прийшли за період}}{\text{кількість клієнтів на початку періоду}} \quad (1.12)$$

Оскільки CRR розраховується для вже впровадженої інновації та не має планових показників, потрібно попередньо обрати плановий показник рівня збереження клієнтів. Зазвичай, оптимальним плановим показником CRR вважається показник більший за 0,75.

Усебічний аналіз аналітичних показників дає змогу виявити проблемні питання, які потребують коригування. Найчастіше проблеми у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників виникають через:

- недостатню конверсію маркетингових зусиль продажу транспортної послуги;
- надвисокі операційні витрати;

- невідповідність строків упровадження інновацій до запланованих;
- низький рівень задоволення споживачів;
- недостатність обізнаності на ринку про транспортну послугу, до якої застосовуються інновації [78].

Розроблення заходів, спрямованих на коригування плану маркетингу інновації послуг у процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників, має чотири головні напрями: оптимізація маркетингових каналів, зміни в ціноутворенні, удосконалення транспортної послуги, перегляд позиціонування на ринку.

Оптимізація маркетингових каналів досягається за рахунок перерозподілу бюджету на користь більш ефективних каналів. За сучасних умов цей перерозподіл найчастіше здійснюється на користь цифрових маркетингових каналів, оскільки це більш дешевий та ефективний засіб збільшення кількості лідів [76, С.119]. Зміни в ціноутворенні можуть бути прийняті після тестування оновлених цінових моделей, наприклад, у вигляді постійних квіток на використання маршруту або інших акційних пропозицій для підвищення лояльності потенційних споживачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

За підсумками комунікування з клієнтами можуть бути змінені особливості транспортних перевезень на певному маршруті, наприклад, змінений розклад руху, кількість та тривалість зупинок, додавання нових функцій, які відповідають очікуванням потенційних споживачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Після розроблення плану з коригування маркетингу інновації розпочинається його реалізація відповідно до оновлених строків реалізації, із можливими змінами фахівців, які відповідають за певні елементи плану. По завершенні виконання плану коригування маркетингу інновації проводиться моніторинг та черговий аналіз основних показників для здійснення оперативного реагування [77].

Висновки до розділу 1

На підставі дослідження теоретико-методичних засад транспортного обслуговування сільгоспвиробників можна зробити такі висновки.

1. Транспортне обслуговування виробників є особливим видом діяльності, який спрямований на забезпечення виробничих процесів у різних сферах економічної діяльності. Наявні моделі транспортного обслуговування дають змогу сформувати систему послуг, яка спрямована на задоволення потреб різних груп споживачів, з урахуванням особливостей, які виникають у процесі надання послуг із транспортного обслуговування. Для планування та організації транспортного обслуговування в рамках різних моделей існують різні підходи, які допомагають адаптувати моделі до потреб конкретних споживачів послуг.

2. Здійснення комплексу заходів із транспортного обслуговування сільгоспвиробників має особливості, які пов'язані з особливостями виробничих процесів замовників послуг із транспортного обслуговування. Для надання якісних послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників підприємство, яке надає ці послуги, має враховувати сезонність, асортимент продукції та нормативні вимоги щодо здійснення транспортування окремих видів продукції.

3. Транспортне обслуговування сільгоспвиробників перебуває в постійному вдосконаленні, тому маркетинг інновацій, спрямованих на покращання організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників, зводиться до маркетингу інновацій, які потрібні для виконання сучасних вимог до транспортного обслуговування в аграрній сфері.

4. Виникнення потреби в інноваціях спричиняють різні фактори, які справляють вплив на сферу транспортного обслуговування сільгоспвиробників на різних рівнях (мікроекономічному, мезоекономічному, макроекономічному). Формування орієнтованої на клієнта системи

транспортного обслуговування сільгоспвиробників є головною потребою в інноваціях у транспортній сфері.

5. Для створення якісного маркетингового інструменту супроводження інноваційного процесу під час вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників, існує набір маркетингових інструментів, використання яких є процесом гнучким та адаптивним. При виборі типу підходу потрібно враховувати низку факторів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища об'єкта, для якого будується комплекс маркетингу інновацій. Задоволення потреб сільгоспвиробників в унікальних інноваційних рішеннях має здійснюватися з використанням спеціалізованих дорожніх карт. Наведено приклад дорожньої карти, яка використана в процесі розроблення спеціалізованого пасажирського маршруту для доставлення робітників сільськогосподарських підприємств.

6. Здійснення аналітичної діяльності в процесі формування маркетингових інструментів з удосконалення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників складається з якісних і кількісних методів, що допомагає визначити набір факторних та результативних ознак, оцінити важливість впливу кожної факторної ознаки на первину результативну ознаку ефективності розроблення й упровадження окремих або комплексних інновацій.

7. Запропоновано диференціацію та ранжування ознак (факторних і результативних) за кількісними показниками їхнього впливу на обрану результативну ознаку з показників ефективності маркетингових заходів. Розглянуто основні показники ефективності маркетингових заходів у процесі аналізу потенційної ефективності інноваційного проекту, які можуть бути застосовані на підприємствах, що здійснюють транспортне обслуговування сільгоспвиробників.

Теоретико-методичні засади транспортного обслуговування сільгоспвиробників, особливостей маркетингу інновацій в процесі удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників дозволяють комплексно підійти до аналізу поточного стану транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Основні положення розділу опубліковані [13; 17; 19; 40; 41; 45; 46; 48; 53; 61; 67; 71; 75].

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

2.1. Сучасний стан і тенденції та проблеми транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції

Зростання населення Землі, нерівномірність у підходах до раціонального землекористування в країнах із різним рівнем розвитку порушує питання щодо перерозподілу продуктів сільськогосподарського виробництва між різними частинами світу. Підвищення рівня спеціалізації, формування локальних моновиробництв сільськогосподарської продукції сприяє підвищенню попиту на транспортне обслуговування з боку сільгоспвиробників у різних частинах світу. Незважаючи на те, що взагалі по світу спостерігається зменшення відсотку валового внутрішнього продукту, який утворюється за рахунок доданої вартості у сфері сільського, лісового та рибного господарства у 1,75 разів, за останні 40 років (рис. 2.1) питання продовольчої безпеки є гострим.

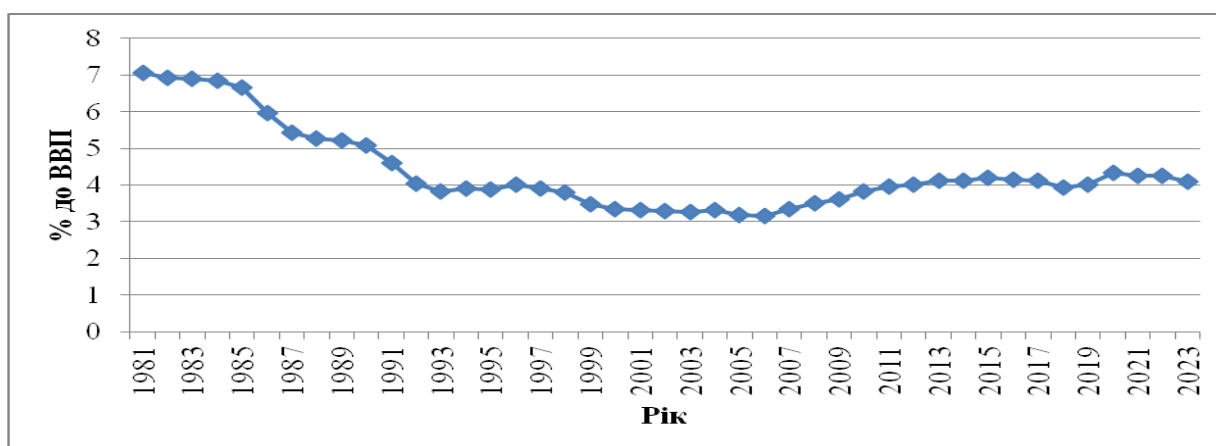


Рис. 2.1. Відсоток доданої вартості від ВВП світу, який утворився у сфері сільського, лісового та рибного господарства*

Примітка. *Складено авторкою на основі [79]

У багатьох країнах світу спостерігається залежність від обсягів імпортованих продуктів сільськогосподарського виробництва, тому своєчасність і надійність транспортного обслуговування сільгоспвиробників має стратегічне значення та у багатьох випадках розглядається як складова національної безпеки.

Вибір транспортних засобів, які використовуються для транспортного обслуговування сільгоспвиробників, залежить від багатьох факторів, таких як вид вантажу, особливості його транспортування, наявність відповідних компонентів логістичної інфраструктури на відповідному маршруті.

Якщо розглянемо структуру приватних підприємств та колективних підприємств аграрного сектору (табл. 2.1), то індивідуальні підприємства мають у середньому 35% від загальної кількості сільгоспвиробників, що зумовлює потребу в засобах транспортного обслуговування, які мобільні та не мають прив'язки до таких елементів транспортної інфраструктури як залізничні колії або водні шляхи.

Табл. 2.1.

Кількість сільськогосподарських підприємств в Україні, 2012–2023 рр. *

Рік	Підприємства, кількість	%	Індивідуальні підприємства, кількість	%	Усього, кількість
2012	47656	69,6	20841	30,4	68497
2013	49848	70,2	21210	29,8	71058
2014	46012	60,8	29648	39,2	75660
2015	46744	59	32540	41	79284
2016	44988	60,3	29622	39,7	74610
2017	50115	65,4	26478	34,6	76593
2018	50504	66,2	25824	33,8	76328
2019	50239	66,6	25211	33,4	75450
2020	49152	67,3	23916	32,7	73068
2021	47753	67,4	23050	32,6	70803
2022	32844	61,6	20437	38,4	53281
2023	40899	64,9	22071	35,1	62970

Приміка. *Складено авторкою за [80]

Для забезпечення переважної більшості індивідуальних підприємств, які виробляють сільськогосподарську продукцію, широко застосовуються автомобільні транспортні засоби:

- вантажні автомобілі для перевезення зерна, овочів, фруктів, добрив у фасованому вигляді та кормів як в умовах внутрігосподарських перевезень, так і для здійснення зовнішніх операцій;

- самоскиди – для перевезення зерна, піску, добрив у розсипному вигляді;

- рефрижератори – для транспортування продукції, яку потрібно зберігати в певних температурних умовах;

- харчові цистерни – для перевезення води та молока,

- зерновози – спеціалізовані транспортні засоби для перевезення великої кількості зерна;

- сільськогосподарська техніка з транспортними властивостями, наприклад, трактори з бортовими причепами, комбайни із зерновими бункерами [39, С.53].

Найчастіше перелічені транспортні засоби наявні в сільгоспвиробників, але їх стан незадовільний через застарілість та невідповідність набору транспортних засобів вимогам сільгоспвиробників до транспортного обслуговування. Крім того, через низький рівень завантаженості цієї техніки, у підприємства відсутні вільні кошти на її оновлення. У розпорядженні індивідуальних підприємств найчастіше відсутні відповідні транспортні засоби, що створює попит на послуги з транспортного обслуговування цієї групи сільгоспвиробників [81].

Залізничний транспорт має у своєму рухомому складі спеціалізовані вагони для перевезення зерна, цистерни для транспортування молока, олій та рідких добрив. Для перевезення продукції, яка швидко псується, застосовуються рефрижераторні вагони. Оскільки залізничні вагони мають середню вантажомісткість 20 т, то залізничний транспорт обслуговує

переважно великі підприємства з випуску сільськогосподарської продукції та здійснює перевезення добрив [82].

Водний транспорт (як річковий, так і морський) надає для здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників баржі та спеціалізовані транспортні засоби для перевезення зерна та добрив, танкерні судна для транспортування рідких добрив та олій. Послугами водного транспорту сільгоспвиробників користуються для здійснення експортно-імпортних операцій. [83]. У мирний час в Україні широко використовувались авіаційні засоби, літаки та дрони, для оброблення насаджень від шкідників [84].

Різноманіття завдань, які покладаються на систему транспортного обслуговування сільгоспвиробників, зумовлює різноплановість транспортних засобів, які можуть бути залучені для здійснення перевезень відповідно до особливостей вантажів, наявності елементів логістичної інфраструктури, природно-кліматичних особливостей, та економічної ефективності їх використання [85].

Одним із пріоритетних напрямів розвитку економіки України є зростання сільськогосподарського виробництва та перероблення сільськогосподарської продукції, оскільки наявні виробничі ресурси та є значний потенціал для збільшення ефективності сільськогосподарського виробництва. За останні 35 років спостерігався різний відсоток доданої вартості від валового внутрішнього продукту України, який утворився у сфері сільського, лісового та рибного господарства (рис. 2.2). Значні коливання відсотку доданої вартості (максимум 24,65% у 1993 р., мінімум 6,28% у 2007 р.) пояснюються різним рівнем утворення доданої вартості у сфері індустріального виробництва. Однак для України показники відсотка доданої вартості від валового внутрішнього продукту значно перевищують середньосвітові показники, що свідчить про значні обсяги сільськогосподарського виробництва та постійну наявність попиту на здійснення послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

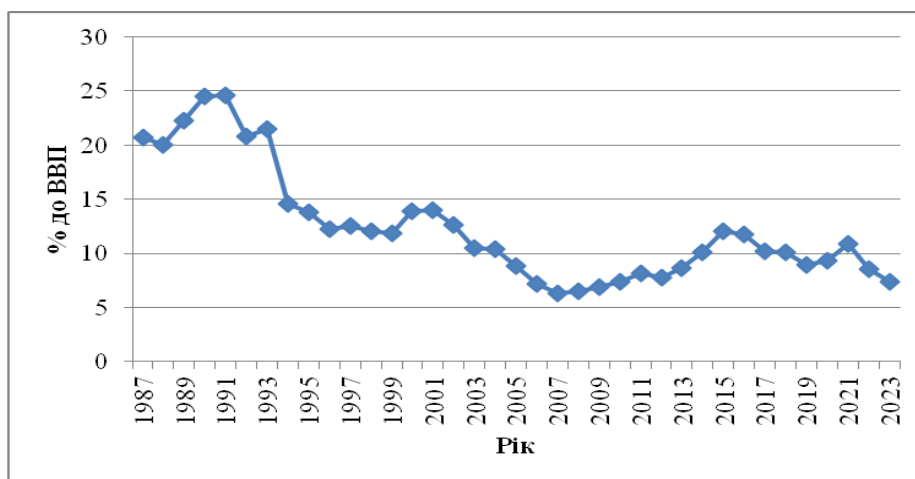


Рис. 2.2. Відсоток доданої вартості від ВВП України, який утворився у сфері сільського, лісового та рибного господарства*

Примітка. Складено авторкою на основі [86]

Оскільки різні території по-різному забезпечені транспортною інфраструктурою, то виникають диспропорції в транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників [87, С.118]. Для підприємств будь-якої галузі надважливе значення має середовище, створене через синтез зусиль парламенту і комерційних структур. Це зовнішнє середовище має великий та надважливий вплив на функціонування підприємств та на їх ефективну співпрацю, оскільки формування економічних зв'язків між окремими суб'єктами економічної діяльності впливає на багато економічних чинників, головним з яких є швидкість обігу грошей. Транспортна інфраструктура є невід'ємною складовою загальної економічної інфраструктури. Саме від ступеня відповідності системи розвитку транспортної інфраструктури запитам економіки в цілому залежить сформованість економічної системи та її ефективність [88, С. 43].

Якщо розглядати транспортну інфраструктуру як сукупність засобів, що забезпечують виконання покладених на неї завдань із переміщення товарів від виробників до споживачів, то однією з головних умов є доступність компонентів логістичної інфраструктури для використання будь-яким суб'єктом господарювання [89]. Крім доступності важливе значення має

надійність компонентів логістичної інфраструктури для транспортних підприємств, оскільки підприємства самостійно не в змозі виконати завдання з транспортування вантажів без логістичної взаємодії з компонентами транспортної інфраструктури, наприклад, транспортними шляхами, підприємствами, що забезпечують технічний стан транспортних засобів, підприємствами, які надають супутні послуги під час перевезення вантажів, тощо.

Логістична інфраструктура в цілому як система має певний ступінь інтеграції, який полягає у взаємодії окремих компонентів транспортних підприємств з елементами інфраструктури. Від рівня інтегрованості підприємства в інфраструктуру залежить ефективність роботи як підприємства, так і елементу інфраструктури. На практиці часто спостерігається нерівномірність інтеграції транспортних підприємств до інфраструктури, що призводить до порушення умов доступності й надійності для споживачів транспортних послуг. Сприяння інтеграції транспортних підприємств до логістичної інфраструктури є комплексною проблемою, яка має бути вирішена шляхом об'єднання зусиль представників суб'єктів господарювання, які входять до транспортної інфраструктури, та керівників і спеціалістів транспортних підприємств [90].

Ступінь інтеграції підприємства, що здійснює транспортне обслуговування сільгоспвиробників, до логістичної інфраструктури суттєво впливає на інноваційні процеси, які виникають у транспортній галузі. Чим вище ступінь інтеграції підприємства до логістичної інфраструктури, тим більше буде в цього підприємства попит на інновації, які впроваджуються в інших об'єктах логістичної інфраструктури. У свою чергу підвищення попиту на інновації в рамках певного підприємства чи групи підприємств або в процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування зумовлює необхідність коригування стратегії розвитку як транспортного підприємства чи групи підприємств, так і об'єктів логістичної інфраструктури [91]. Зміна стратегічних цілей найчастіше

призводить до переформатування ставлення до інновацій та інноваційних процесів, що має вплив на розвиток галузі та якість послуг, які надаються в системі транспортного обслуговування різних груп виробників, зокрема сільськогосподарської продукції [42].

В Україні найбільш розвиненою є система автомобільного забезпечення у сфері транспортного обслуговування. Тому переважна більшість видів продукції сільськогосподарського виробництва транспортується автомобільним транспортом [26, 92]. За підсумками спостереження, яке проводилося Державною службою статистики України за період 2017–2021 рр., переважну більшість транспортованих автомобільним транспортом продуктів сільськогосподарського виробництва склали зернові (78-80%), а серед інших видів продукції рослинного походження можна виділити картоплю (0,4%), цукрові буряки (3%), інші свіжі овочі й фрукти (3,4%), живі рослини й квіти (0,1%) та іншу продукцію рослинного походження (10,1%). Серед продукції тваринного походження живі тварини складають 0,2% від загального обсягу вантажів, які було перевезено автомобільним транспортом за період 2017–2024 рр., молоко складає 2,1%, інша сировина тваринного походження – 0,4% (рис. 2.3).

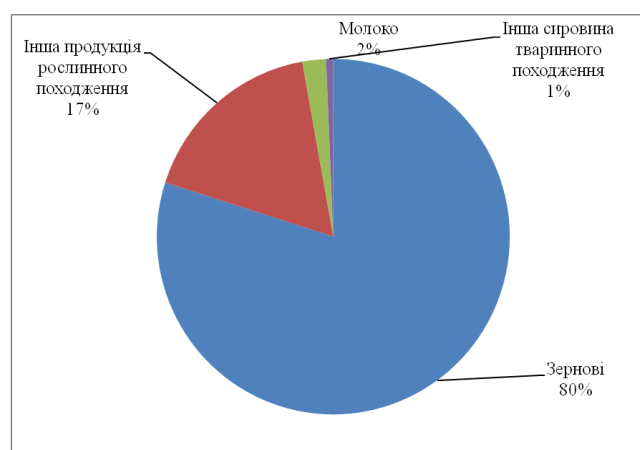


Рис. 2.3. Перевезення продуктів сільськогосподарського виробництва автомобільним транспортом*

Примітка. *Складено авторкою на основі [93]

Для перевезення автомобільним транспортом продукції рослинного походження потрібно враховувати специфіку товарів, перевезення яких було замовлено сільгоспвиробниками. Для перевезення овочів та фруктів, які передаються замовником послуг із транспортного обслуговування у спеціалізованій тарі, потрібно передбачити зворотний обіг тари, перевезення якої має здійснюватися в максимально компактному вигляді для економії транспортного ресурсу. Також при перевезенні фруктів та овочів залежно від густини плодів мають бути надані товарні обсяги з урахуванням природного вибуття через можливі помилки при сортуванні продукції [94, С.106].

При перевезенні продукції дрібного рослинництва, такої як кріп, зелений лук, потрібно враховувати температурні режими та рівень вологості повітря. При транспортуванні квітів, саджанців та розсади також існують особливості, які потрібно враховувати під час планування послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників [6].

Автомобільний транспорт активно застосовується при перевезенні продукції сільськогосподарського виробництва в міжнародному сполученні. На рис. 2.4 подано загальні відомості про перевезення продуктів сільськогосподарського виробництва автомобільним транспортом у міжнародному сполученні за період 2017–2024 рр.

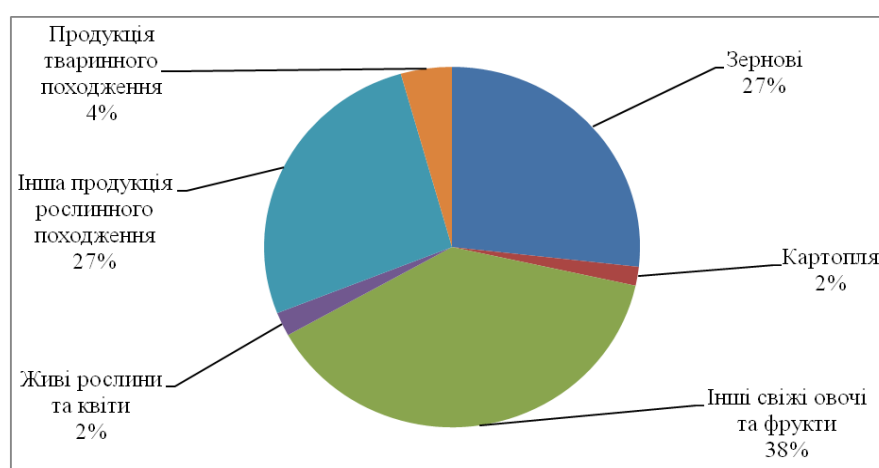


Рис. 2.4. Перевезення продуктів сільськогосподарського виробництва автомобільним транспортом у міжнародному сполученні*

Приміка. *Складено авторкою на основі [95]

У міжнародному сполученні переважну більшість продукції, яка була перевезена в рамках здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників, складають свіжі овочі та фрукти (38%). Це пов'язано з високою мобільністю автомобільних перевезень, зручністю вантажних робіт, високою розгалуженістю автомобільних шляхів у місцевостях, де активно здійснюється виробництво цих видів сільськогосподарської продукції. За таких умов спостерігається те, що інша продукція рослинного походження складає 27% від загального обсягу перевезень у рамках транспортного обслуговування сільгоспвиробників автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Узагалі продукція рослинництва складає 96% від загального обсягу перевезень автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, що пояснюється значною мобільністю виробників продукції рослинництва на відміну від виробників продукції тваринництва [95].

У загальному обсязі перевезень автомобільним транспортом у міжнародному сполученні зернові мають значно меншу долю (27% проти 80%), що пов'язано із застосуванням для здійснення транспортного обслуговування виробників зерна інших видів транспорту при виконанні міжнародних угод. Значну частину перевезень зерна та продуктів перемелу здійснює залізничний і водний види транспорту, якими за період 2016–2023 рр. перевозили з різновидів сільськогосподарської продукції переважно зернові та продукти перемелу (рис. 2.5).

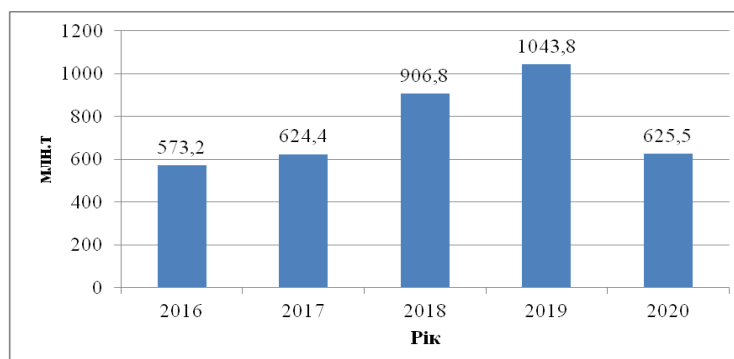


Рис. 2.5. Перевезення зерна і продуктів перемелу залізничним та водним транспортом*

Приміка. *Складено авторкою на основі [96,97]

Залізничний транспорт здійснює транспортне обслуговування виробників зернових лише територією України, що пояснюється різницею колій між Україною та країнами ЄС й іншими країнами Європи. Винятком є залізничні колії на території Молдови, які мають такий же стандарт, як і колії в Україні. Однак через відсутність попиту на зернові з боку Молдови ці колії використовуються лише для транзитного транспортування зернових до морського порту Рені, який здійснює транспортне обслуговування за функціями річкового і морського портів одночасно [98]. Порт, який розташований в південно-західній частині України, де утворюються транспортні потоки на перетині українського, румунського і молдавського кордонів, а також на перетині чотирьох транспортних коридорів (Критських №7 і №9, Євразійського і Чорноморського), має великі можливості, особливо у сфері міжнародної торгівлі, однак поставки до цього порту можуть здійснюватися лише автомобільним транспортом або ж залізничним транспортом транзитом по території Молдови [99, 100].

Існує певна специфіка в транспортному обслуговуванні виробників зернових та продуктів перемелу в процесі оброблення великих партій продукції: загроза виникнення пожеж у процесі транспортування, складні процеси навантаження та розвантаження, які потребують стаціонарного спеціалізованого обладнання. Тому транспортне обслуговування водними видами транспорту має найбільший попит серед виробників зерна та продуктів перемелу. На рис. 2.6 подані загальні обсяги перевезення зерна і продуктів перемелу водними видами транспорту з 2016 р. по 2023 р.

За підсумками дослідження обсягів перевезень зерна та продуктів перемелу визначено, що з початком збройної агресії організаційно-економічний механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників зерна та продуктів перемелу зазнав значних змін, що відображено падінням обсягів транспортування цих видів сільськогосподарської продукції.

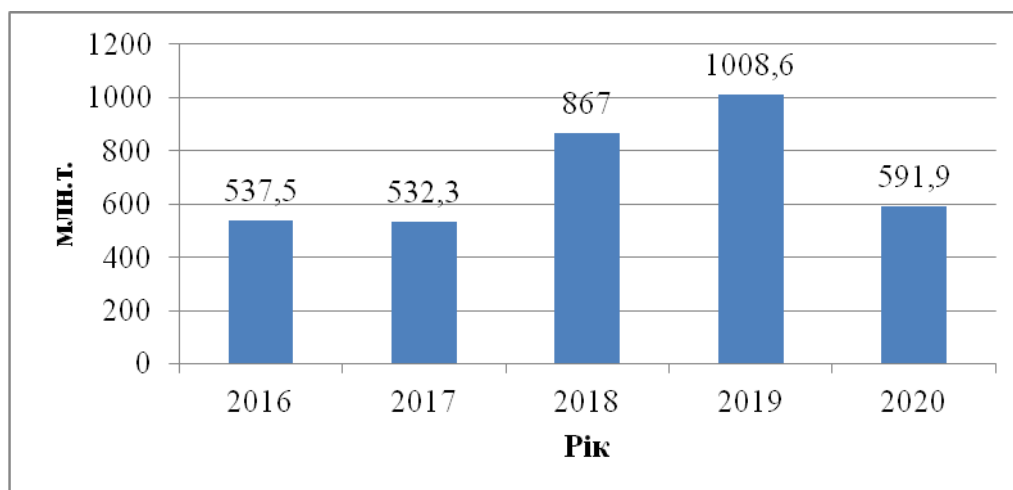


Рис. 2.6. Перевезення зерна і продуктів перемелу водними видами транспорту за 2016–2023 рр.*

Примітка. *Складено авторкою на основі [97]

Оскільки виробництво зерна та продуктів перемелу значно перевищує внутрішні потреби в Україні на ці види сільськогосподарської продукції, тому значну частину перевезень надавачі послуг транспортного обслуговування, які здійснюють перевезення водними видами транспорту, надають виробникам зерна та продуктів перемелу при здійсненні міжнародних перевезень. Для визначення загальних тендерний, які впливають на компоненти організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування зернових та продуктів перемелу, було обрано період 2016–2020 рр. (рис. 2.7), що є оптимальним для проєктування заходів з удосконалення цього механізму в мирний час. Виробники зерна та продуктів перемелу замовляють транспортні послуги водними видами транспорту на міжнародних напрямках доволі нерівномірно, що ускладнює планування у сфері транспортного обслуговування цих сільгоспвиробників. Так у 2016 р. 74,4% перевезень зерна та продуктів перемелу було здійснено у міжнародних напрямках, у 2017 р. – 52%, тобто на 22,4% нижче. У 2018 р. 25,1% від загального обсягу перевезень зерна та продуктів перемелу було виконано в міжнародних напрямках, що практично втричі менше, ніж у 2016 р., та вдвічі менше, ніж у 2017 р. Приблизно

незмінним у порівнянні з попереднім роком був рівень запитів на здійснення транспортного обслуговування водним транспортом у міжнародних напрямках (22,4%).

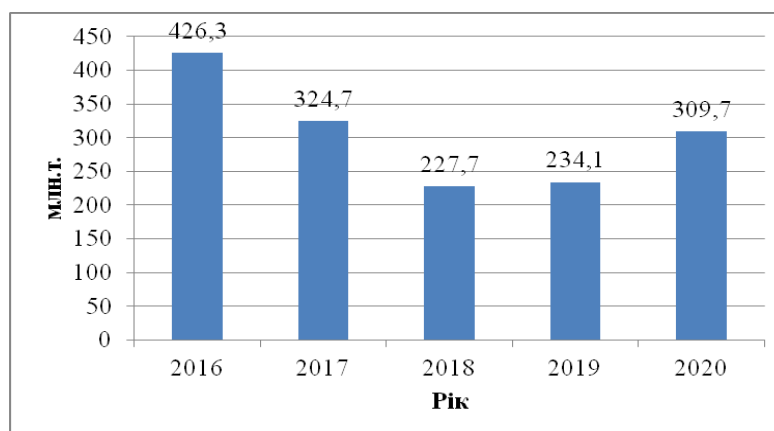


Рис. 2.7. Перевезення зерна і продуктів перемелу водним транспортом у міжнародному сполученні*

Примітка. *Складено авторкою на основі [101]

У 2020 р. виробниками зерна та продуктів перемелу було збільшено попит на транспортне обслуговування міжнародних перевезень водними видами транспорту більше, ніж удвічі в порівнянні з попереднім роком (49,5%). Відсутність стабільності в попиті на здійснення транспортного обслуговування водними видами транспорту призводить не тільки до труднощів у плануванні, але й негативно впливає на стан галузі перевезень водними видами транспорту.

Окрім транспортного обслуговування з перевезення виготовленої сільськогосподарської продукції виробникам потрібні послуги з доставки мінеральних добрив, які мають бути вчасно транспортовані до місць безпосереднього сільськогосподарського виробництва. Для здійснення перевезень мінеральних добрив використовуються спеціалізовані транспортні засоби з підвищеним рівнем безпеки, оскільки більшість добрив транспортується у вигляді концентратів (табл. 2.2). Спеціалізовані транспортні засоби (цистерни), які використовуються для перевезення мінеральних добрив та їх концентратів, найчастіше не використовуються для

перевезення інших вантажів, що потребує найбільш раціонального їх використання [51, С.264].

Табл. 2.2.

Обсяги транспортного обслуговування з перевезення мінеральних добрив за 2017–2021 рр.*

Рік	Перевезено мінеральних добрив видами транспорту, млн. т				Усього, млн. т
	Залізничний транспорт	Автомобільний транспорт	Морський транспорт	Річковий транспорт	
2017	3,5	0,339	0,01	0,03	3,879
2018	3,4	0,447	0,006	0,024	3,877
2019	4,4	0,424	0,007	0,012	4,843
2020	8,7	0,528	0,003	0,012	9,243
2021	10,7	0,463	0	0	11,163

Примітка. *Узагальнено авторкою на основі [93, 96, 97, 102]

Серед усіх видів транспорту, які беруть участь у транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників із перевезення мінеральних добрив, перевізники, які працюють у системі залізничного транспорту, мають найбільш адаптовані для транспортування, навантаження та розвантаження цього виду вантажів засоби. За період 2017–2021 рр. залізничним транспортом було здійснено 93% всіх перевезень мінеральних добрив. Лише 6,7% перевезень мінеральних добрив було виконано автомобільним транспортом, а водними видами транспорту приблизно 0,3% від загального обсягу перевезених мінеральних добрив.

Попит із боку сільгоспвиробників на транспортне обслуговування у сфері доставки мінеральних добрив у мирний час мав зростаючу тенденцію, що свідчить про необхідність узгодження окремих інструментів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників послугами з перевезення мінеральних добрив (рис. 2.8).

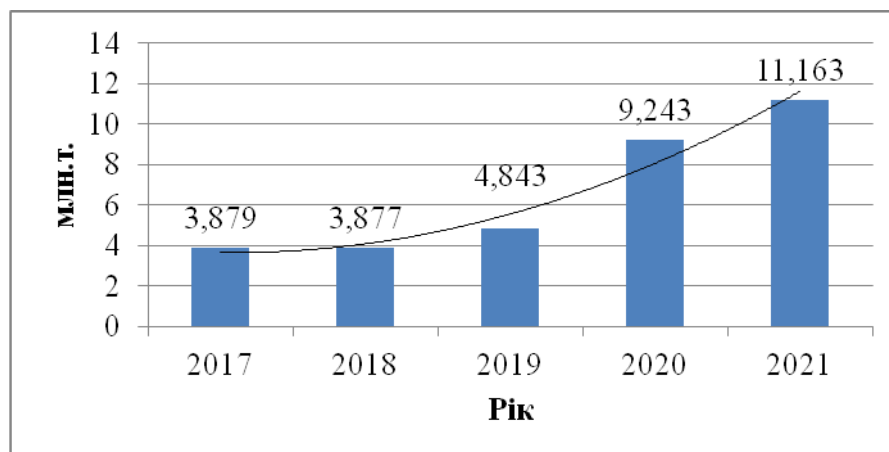


Рис. 2.8. Перевезення мінеральних добрив усіма видами транспорту
за 2017–2021 рр.*

Приміка. *Узагальнено авторкою на основі [93, 96, 97, 102]

За період 2017–2021 рр. загальний обсяг перевезень мінеральних добрив збільшився майже втричі, причому залізничні перевезення збільшилися більш ніж утричі, що свідчить про значний попит на послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробників у напрямі доставки мінеральних добрив. Загалом обсяги з транспортного обслуговування сільгоспвиробників з усіх видів послуг склали 4084 млн. т за період 2017–2021 рр. (рис. 2.9).

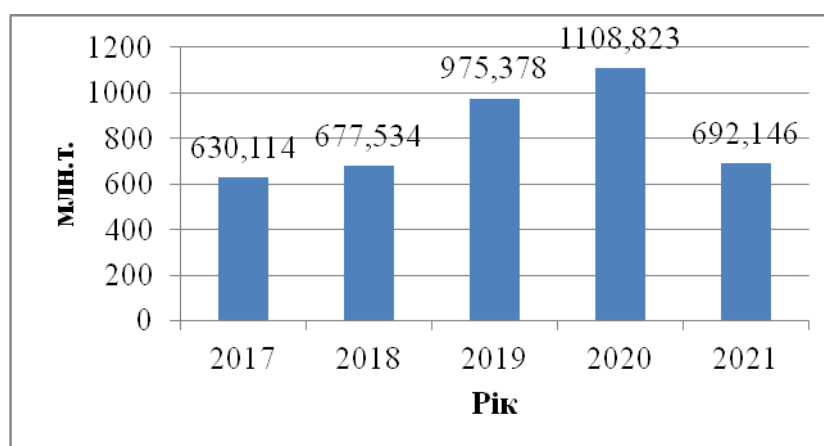


Рис. 2.9. Загальний обсяг перевезень у рамках транспортного обслуговування
сільгоспвиробників за 2017–2021 рр.*

Приміка. *Складено авторкою за [93,96,97,102]

Неоднозначність тенденцій в обсягах надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників зумовлюється різними показниками врожайності, оскільки виробництво сільськогосподарської продукції залежить від багатьох факторів, також і природного походження.

Транспортне обслуговування сільгоспвиробників за загальними обсягами перевезених вантажів має нерівномірну структуру, а за підсумками спостережень 2017–2024 рр. склалось таким чином:

- 92% за загальною вагою перевезень складають послуги, надані переважно виробникам зерна та продуктів перемелу водними видами транспорту;

- 5% за загальною вагою перевезень складають послуги, надані переважно споживачам мінеральних добрив залізничним транспортом;

- 3% за загальною вагою перевезень складають послуги, надані виробникам продукції рослинництва та тваринництва, споживачам мінеральних добрив автомобільним транспортом (рис. 2.10).

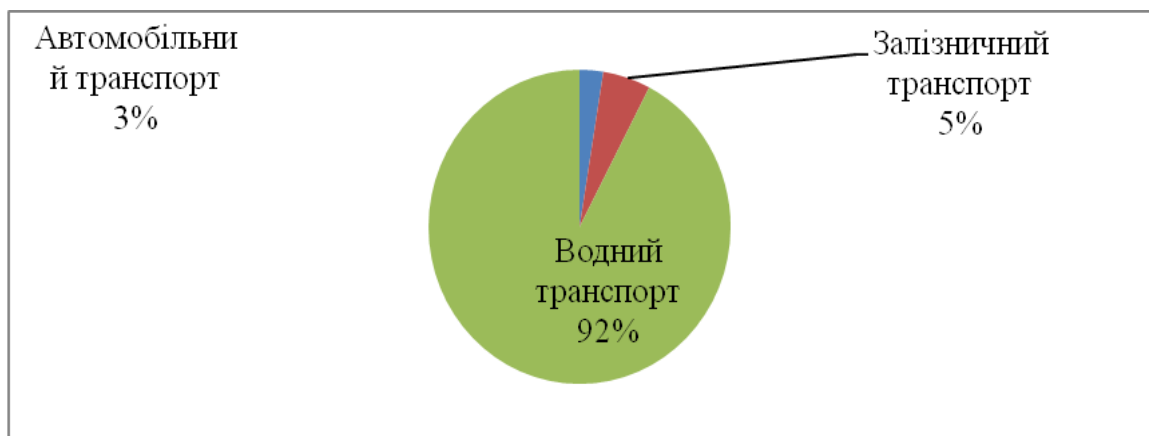


Рис. 2.10. Розподіл загального обсягу вантажів за 2017–2024 рр. по видах транспорту*

Примітка. *Складено авторкою за [93,96,97,102]

Ураховуючи особливості транспортної інфраструктури більшості сільськогосподарських регіонів України, обсяги внутрішніх і міжнародних перевезень, здійснених у рамках здійснення транспортного обслуговування

сільгоспвиробників, слід зазначити, що для забезпечення ефективності поточного функціонування сільськогосподарських підприємств пріоритетним є автомобільний транспорт, значущим є залізничний транспорт та найменш значущим є водний транспорт.

Ціноутворення у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників зазнає впливу з боку таких факторів:

- економічні (вартість палива, амортизація транспортних засобів, заробітна плата водіїв та іншого персоналу, податки, інфляція та рівень цін в економіці);
- логістичні (відстані перевезення, тип вантажу, доступність елементів інфраструктури, завантаженість доріг, сезонність);
- ринкові (попит і пропозиція на транспортні послуги, конкуренція, монополізація галузі, міжнародні та регіональні торговельні угоди);
- регіональні та сезонні фактори (залежність сільськогосподарського виробництва від сезонів, кліматичні умови, географічне розташування);
- державне регулювання (субсидії та дотації, ліцензування, нормативні вимоги, тарифна політика) [103].

Ці фактори по-різному впливають на утворення цін на послуги у сфері транспортного забезпечення сільгоспвиробників. Серед економічних факторів найбільше впливають на ціни транспортних послуг вартість палива, оскільки ціни на бензин, дизельне пальне та електричну енергію суттєво позначаються на витратах перевізників, як заробітна плата водіїв та обслуговуючого персоналу, витрати на здійснення яких включені до вартості транспортних послуг. Значного, але меншого ніж попередні компоненти, впливу зазнають ціни на здійснення перевезень від вартості витрат на ремонт та оновлення технічних засобів, оскільки витрати на амортизацію транспортних засобів плануються завчасно та вони більш прогнозовані, ніж ціни на пальне [1, С.27]. Такі компоненти економічного впливу на ціноутворення у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників, як податки та мита, є найбільш передбачуваними за вартісним обсягом, тому

їхній вплив на ціну визначається лінійною залежністю. Серед усіх економічних факторів найменш прогнозованим є інфляція та загальний рівень цін в економіці, який впливає на всі витрати перевізників.

Серед логістичних факторів впливу на ціноутворення в системі транспортного обслуговування сільгоспвиробників найбільш прогнозованими є відстань перевезення та тип транспортного засобу, потрібний для здійснення конкретного перевезення, які обираються за стандартними тарифами [20, С.67]. Ціна може коливатись залежно від типу вантажу, оскільки сільськогосподарська продукція може потребувати особливих умов перевезення, спеціалізованої тари, на повернення якої потрібно нарахувати додаткові витрати. Для продуктів сільськогосподарського виробництва також мають важливе значення строки доставки, сезонна завантаженість потужностей із транспортного обслуговування, стан доріг, наявність логістичних вузлів та спеціалізованих складських приміщень [104, С.218].

На рівень цін у сфері здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників впливають ринкові фактори. Якщо спостерігається висока завантаженість перевізників, то це призводить до зростання цін, однак достатня конкуренція серед перевізників на ринку надання послуг сприяє зниженню загального рівня цін. Проте якщо на ринку складається монополія, то це призводить до підвищення ціни на здійснення послуг із транспортного обслуговування. Серед ринкових факторів також є чинники, пов'язані з міжнародними та регіональним торговими угодами, які впливають на вартість транзиту вантажів через кордони [105].

При формуванні цін на здійснення послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників впливають регіональні та сезонні фактори. У період збору врожаю попит на здійснення транспортування продукції значно збільшується, що призводить до підвищення тарифів на здійснення перевезень. Складні погодні умови також можуть підвищувати вартість перевезень через підвищення ризиків та збільшення витрат на

паливо. Витрати на транспортування сільськогосподарської продукції з віддалених місцевостей із недостатньо розвиненою інфраструктурою є вищими, ніж у місцевостях, де наявні всі необхідні елементи транспортної інфраструктури, а через це збільшується обсяг пропозицій надання послуг із транспортного обслуговування [106, С.219].

На процес ціноутворення у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників впливають інструменти державного регулювання. Субсидії та дотації в транспортній галузі можуть знижувати витрати перевізників. Державна тарифна політика сприяє регулюванню тарифів на залізничні та морські перевезення. Ліцензування й інші нормативні вимоги визначають необхідність дотримання безпечних умов як для робітників транспортної галузі, так і для кінцевих споживачів сільськогосподарської продукції.

Виробники сільськогосподарської продукції найчастіше закуповують послуги автомобільного транспорту. За середнім рівнем цін на перевезення 1 т·км за період 2017–2020 рр. товарів, замовниками транспортування яких були сільгоспвиробники, то загалом по Україні спостерігається поділ областей на ті, у яких ціни на перевезення 1 т·км нижче за середню ціну по Україні та вище за неї (табл. 2.3).

Табл. 2.3.

Розподіл областей України за середніми цінами на 1 т·км за період 2017–2020 рр.*

Ціна за 1 т·км, грн	Кількість областей	Перелік областей
Від 1,875 до 2,475	12	Луганська, Львівська, Рівненська, Київська, Донецька, Вінницька, Житомирська, Тернопільська, Чернігівська, Сумська, Черкаська, Полтавська
2,475		Середній показник по Україні
Від 2,475 до 6,75	12	Чернівецька, Запорізька, Кіровоградська, Херсонська, Хмельницька, Харківська, м. Київ, Волинська, Івано-Франківська, Дніпропетровська, Миколаївська, Одеська, Закарпатська

Приміка. *Узагальнено авторкою за [107]

У періоді спостереження найнижча ціна за 1 т·км складала 0,2 грн за 1 т·км у 2020 р. у Донецькій області, найвища ціна за 1 т·км складала 11,5 грн у 2018 р. у Закарпатській області. Такий розбіг цін пояснюється розвиненістю транспортної інфраструктури в Донецькій області, де сільгоспвиробники активно використовують послуги залізничного транспорту та великою кількістю руйнувань транспортної інфраструктури в Закарпатській області під час виходу з берегів річки Тиса, причому ці руйнівні процеси є довготривалими та не одразу можуть бути встановлені.

Різноманіття послуг, які потрібні сільгоспвиробникам через специфіку вантажів, що мають бути доставлені як до місць безпосереднього сільськогосподарського виробництва, так і від виробництва до споживачів, не дозволяють однозначно оцінити вплив вартості послуг за перевезення вантажів вагою 1 т на відстань 1 км на кінцевий фінансовий результат сільськогосподарської діяльності, однак надають уявлення про інфраструктурну доступність послуг.

2.2. Аналіз застосування підходів до транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції у країнах світу

Забезпечення транспортними послугами сільгоспвиробників у країнах Європи.

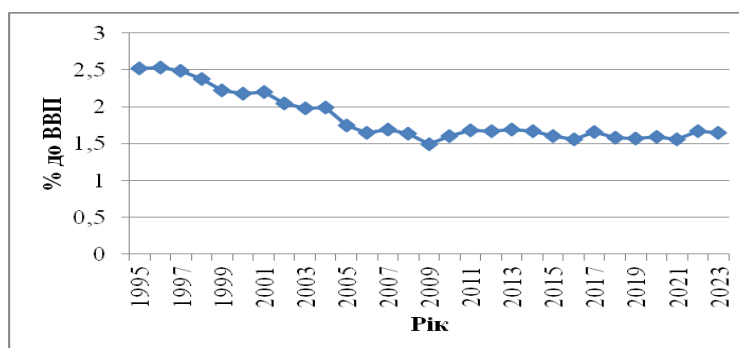


Рис. 2.11. Відсоток доданої вартості від ВВП країн Європейського Союзу, який утворився у сфері сільського, лісового та рибного господарства*

Приміка. *Складено авторкою на основі [108]

Сільськогосподарське виробництво в країнах Європейського Союзу має значні обсяги. Але через порівняно великий обсяг доданої вартості, яка утворюється в індустріальному секторі та у високотехнологічних галузях, відсоток доданої вартості від валового внутрішнього продукту, який утворився у сфері сільського, лісового та рибного господарства, для країн ЄС є доволі низьким та коливається у межах від 1,5% до 2,5%. Через високу щільність населення, на задоволення продовольчих потреб якого в першу чергу спрямовано сільськогосподарське виробництво в країнах ЄС, наявністю великої кількості унікальних виробництв, за якими закріплені права та торговельні марки, транспортне обслуговування сільгоспвиробників має певні особливості, пов'язані з потребами у великій кількості транспортних перевезень відносно невеликих партій товарів.

У країнах Європи домінують автомобільні перевезення в багатьох сферах господарювання, зокрема у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Для європейської логістики притаманні відносно невеликі відстані, тому для доставки товарів сільгоспвиробники найчастіше обирають автомобільний транспорт. Відносно короткі маршрути перевезень дозволяють використовувати автомобільний транспорт з електричними двигунами, що зменшує негативний вплив на навколишнє середовище [109, 110].

Залізничні перевезення сільськогосподарської продукції є не такими розвиненими, як автомобільні, незважаючи на нижчі ціни на їх здійснення. Однак в останні роки набувають розвитку мультимодальні перевезення особливого типу, коли завантажені сільськогосподарською продукцією вантажівки транспортуються на спеціалізованих платформах. Такий тип мультимодальних перевезень дозволяє оминати додаткові розвантажувально-навантажувальні операції, що суттєво впливає на ціну послуги з транспортного обслуговування [111].

Традиційно сільгоспвиробники в країнах Європи, де є внутрішні водні шляхи, використовують різні типи транспортних засобів для

транспортування сільськогосподарської продукції: від невеликих вантажних суден до барж для перевезення зерна. Через порти Роттердама, Гамбурга та Марселя здійснюються ключові операції з експорту сільськогосподарської продукції [112].

Більшість країн Європи входить до Європейського Союзу, у якому діє спільна аграрна політика, спрямована на фінансування всіх компонентів інфраструктури, необхідних для ефективного сільськогосподарського виробництва [113]. У рамках аграрної політики ЄС планомірного розвитку набули транспортні мережі, створені з урахуванням потреб у транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників. Оскільки ЄС активно працює над зниженням викидів вуглецю до атмосфери шляхом уведення екологічних стандартів для транспортних засобів, компанії, які забезпечують транспортне обслуговування сільгоспвиробників, мають оновлювати парк транспортних засобів, що сприяє підвищенню рівня якості транспортних послуг [114].

Іншим напрямом забезпечення високої якості послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників є впровадження технологічних інновацій у роботу транспортних підприємств. Активно впроваджуються логістичні цифрові платформи, які допомагають фермерам знаходити надавачів транспортних послуг вчасно та за оптимальну вартість. Наприклад, у Німеччині функціонує платформа TIMOCOM, створення якої було профінансовано в рамках розвитку цифрової підтримки сільгоспвиробників [115].

У країнах із розвиненими аграрними секторами ефективно налагоджені канали збуту сільськогосподарської продукції. Збут продуктів безпосереднього споживання здійснюється через автоматизовані склади, які виконують функції гуртового продавця. Партії товарів для роздрібних торгових точок формуються на таких складах за допомогою дронів, які не тільки керують системами навантаження та розвантаження товарів, а ще контролюють температурні й інші умови зберігання сільськогосподарської продукції [116].

Незважаючи на наявність єдиної аграрної політики, транспортне обслуговування в країнах ЄС має певні проблеми. Одним із головних чинників, які призводять до подорожчання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників у ЄС, є постійне підвищення податків на викиди, що здійснюють двигуни внутрішнього згоряння, а також підвищення цін на традиційне паливо. Обмеження, які діють у багатьох містах Європи на пересування дизельних вантажних автомобілів, спричиняють необхідність закупівлі додаткових електричних транспортних засобів, додаткових витрат на навантажувально-розвантажувальні роботи [109, 110]. Незважаючи на відкритість кордонів для громадян ЄС, для сільськогосподарської продукції немає вільного доступу, через бюрократичні бар'єри ускладнюються процеси міжнародних перевезень продукції сільськогосподарського виробництва.

Особливості транспортного обслуговування сільгоспвиробників у Північній Америці. Для країн Північної Америки, зокрема для США та Канади, сільськогосподарське виробництво зумовлюється природно-кліматичними та геологічними особливостями територій, де утворюються різні за ступенем забезпеченості продукцією сільськогосподарського виробництва райони. Транспортне обслуговування сільгоспвиробників в країнах Північної Америки формується на основі пріоритетів задоволення потреб внутрішнього ринку, тому для своєчасної доставки товарів, які мають невеликі строки зберігання, створюються спеціалізовані логістичні вузли, які мають безпосередній доступ до всіх видів транспорту: автомобільного, залізничного, морського та авіаційного.

США має відносно невеликий відсоток доданої вартості від ВВП, який створено у сільському, лісовому та рибному господарстві: від 0,8% до 1,3% (рис. 2.12). Порівняно незначний відсоток доданої вартості від ВВП, який створюється в сільському, лісовому та рибному господарстві США, не означає, що сільгоспвиробники повністю забезпечені транспортним обслуговуванням.

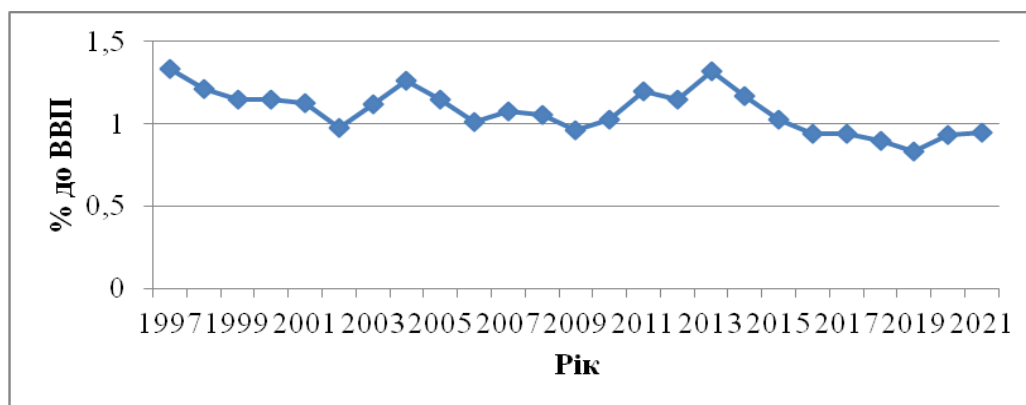


Рис. 2.12. Відсоток доданої вартості від ВВП США, який створився у сфері сільськогосподарського, лісового та рибного господарства*

Примітка. *Складено авторкою на основі [117]

Різні підходи до створення умов здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників, які відрізняються в різних штатах, призводять до нерівномірного розвитку підприємств транспортної галузі, які спеціалізуються на перевезенні продукції сільськогосподарського виробництва.

У Канаді виробництво сільськогосподарської продукції має більш важливе для країни значення. За підсумками спостереження за відсотком доданої вартості від валового внутрішнього продукту, який створився у сільському, лісовому та рибному господарстві за період 1997–2021 рр., спостерігалось коливання від 1,5% до 2,3% (рис. 2.13).

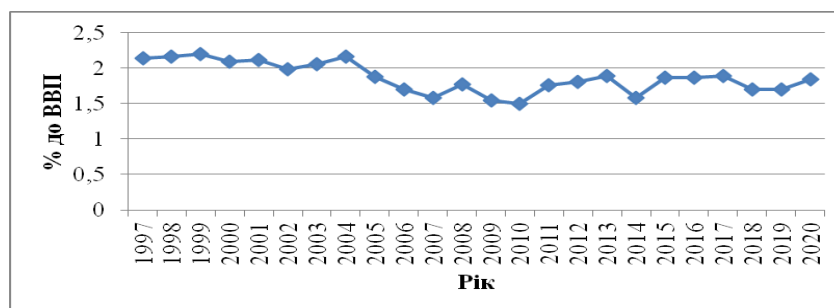


Рис. 2.13. Відсоток доданої вартості від ВВП Канади, який створився у сфері сільськогосподарського, лісового та рибного господарства*

Примітка. *Складено авторкою на основі [118]

У Північній Америці у другій половині XX ст. було створено розвинену систему автомобільних шляхів, яка поєднує регіони масового виробництва сільськогосподарської продукції з містами, транспортними вузлами та портами. Більшість вантажів, транспортування яких замовляють сільгоспвиробники, перевозиться автомобільним транспортом [119]. Однак, наприклад, на відміну від транспортних компаній країн Європи, транспортні компанії у США активно використовують залізничний транспорт. На рис. 2.14 наведено дані про відсоток від валового внутрішнього продукту вартості вантажів, перевезених залізничним транспортом у США, Німеччині та Польщі за період 2014–2023 рр.

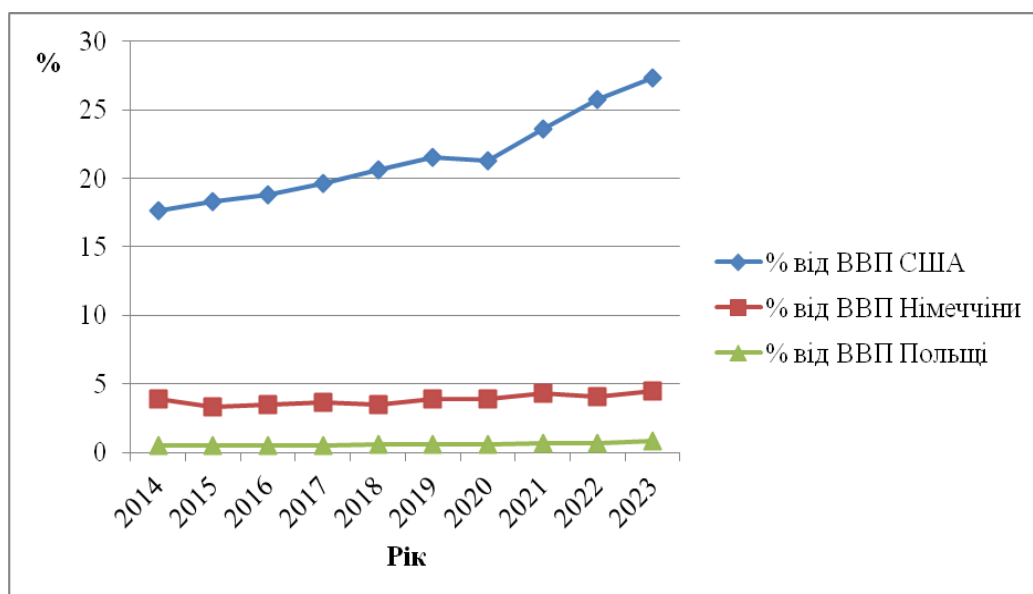


Рис. 2.14. Відсоток від ВВП вартості товарів, перевезених залізничним транспортом у США, Німеччині та Польщі за 2014–2023 рр.*

Примітка. *Складено авторкою за [120, 121, 122]

У Німеччині та Польщі спостерігається відносна стабільність у використанні залізничного транспорту для перевезення вантажів, на відміну від США, де спостерігається значне підвищення (на 55% за 10 років) в інтенсивності використання залізничного транспорту для транспортного обслуговування виробників усіх галузей, також і сільгоспвиробників.

Окрім активного використання залізничного транспорту спостерігається висока активність застосування водного транспорту, оскільки на річці Міссісіпі розташовані спеціалізовані причали для обслуговування перевезень продукції сільгоспвиробників у міжнародних напрямках. Порти в Канаді, наприклад порт Ванкувер, також мають розгалужену інфраструктурну підтримку для здійснення експорту продукції сільськогосподарського виробництва до країн Азії.

У США та Канаді окрім наземних видів транспорту активно використовуються авіаційні перевезення, особливо для транспортування сільськогосподарської продукції з короткими строками реалізації: фруктів та овочів, живих квітів.

Міністерство сільського господарства США активно займається покращанням транспортного обслуговування сільгоспвиробників шляхом розвитку мережі доріг у сільській місцевості, та підтриманням програм пільгового кредитування на транспортну техніку для перевезення вантажів для сільгоспвиробників [123]. У Канаді також здійснюється комплексний підхід до покращання умов функціонування підприємств із виробництва сільськогосподарської продукції, зокрема у сфері транспортного обслуговування. Уряд Канади фінансує програми з покращання логістики та впровадження нових технологій у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників як частини комплексної програми з інновацій в аграрному секторі [124].

Як у США, так і в Канаді, окрім великих урядових програм існують програми місцевого значення, у рамках яких проводяться покращання транспортної інфраструктури для потреб місцевих сільгоспвиробників, таких як ремонт доріг, мостів, реконструкція транспортних перонів для здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт на залізничному транспорті.

Транспортне обслуговування сільгоспвиробників в Південній Америці та Південній Африці. Окрім найвпливовіших країн – сільгоспвиробників з таких територій, як Європа та Північна Америка, є низка територій, які

відіграють значну роль у світовому розподілі виробництва сільськогосподарської продукції. У Південній Америці сектор сільськогосподарського виробництва є одним із головних джерел доходу. У цьому регіоні доволі високі показники відсотка доданої вартості від валового внутрішнього продукту, який створився у сільському, лісовому та рибному господарстві: від 4,2% до 10,1%, що значно перевищує загальносвітові показники (рис. 2.15).

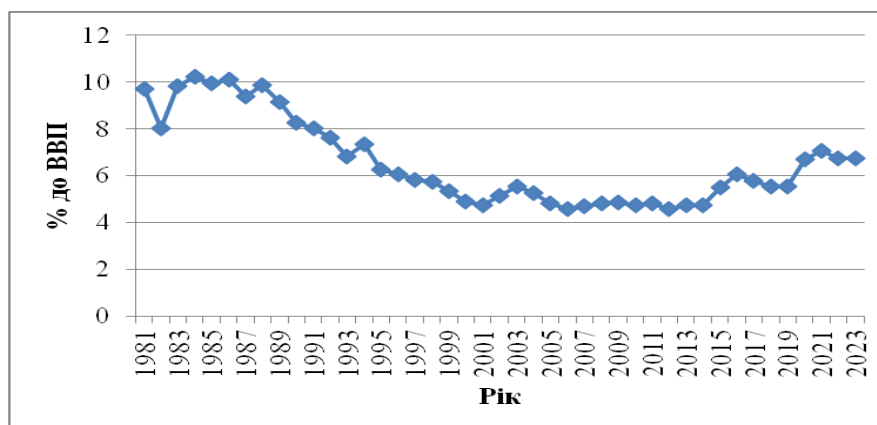


Рис. 2.15. Відсоток доданої вартості від ВВП країн Південної Америки, який створився у сфері сільського, лісового та рибного господарства*

Примітка. *Складено авторкою на основі [125]

У цьому регіоні переважають масові товарні культури (соє, зернові, цукрова тростина, яловичина), що потребує потужної логістичної інфраструктури та створює значний попит на послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Для здійснення транспортного обслуговування в Південній Америці використовують різні види транспорту. Найбільш поширеним є автомобільний транспорт, особливо в країнах із розвиненою інфраструктурою автомобільних доріг, таких як Бразилія, Аргентина та Мексика [126, 127,128]. Однак якість доріг не завжди дозволяє здійснити перевезення товарів із малими строками реалізації вчасно, що призводить до значних втрат сільгоспвиробників.

Залізничний транспорт переважно використовується в Бразилії, Аргентині та Мексиці, однак через брак спеціалізованих потужностей з перевантаження продукції з одного виду транспорту на інший, наприклад, з автомобільного на залізничний, обсяг використання залізничного транспорту в обслуговуванні сільгоспвиробників значно обмежується. Водні види транспорту мають ключову роль в експорті сої, кукурудзи та зернових культур до споживачів в інших регіонах світу.

Південна Америка є одним із головних експортерів кави. Бразилія та Колумбія вирощують переважну більшість загальносвітових обсягів кавових зерен. У процесі виробництва кави дуже важливим є своєчасне транспортування кавових зерен до спеціалізованих сушарок, від строків виконання цих перевезень залежить якість готового продукту. Для транспортування сировини до сушарок використовують автомобільний транспорт, однак через брак автомобільних доріг із твердим покриттям, своєчасність доставки може бути порушена, що призводить до значних втрат. Для доставки первинно оброблених кавових зерен до виробничих потужностей подальшого оброблення застосовується морський транспорт.

Аргентина, Бразилія та Уругвай є основними експортерами яловичини. Операції з транспортування м'ясної сировини мають певну особливість, пов'язану із санітарними умовами здійснення транспортування, тому транспортне обслуговування виробників яловичини здійснюється перевізниками, які мають достатню кількість рефрижераторів [129].

Чилі, Аргентина та Бразилія постачають значні обсяги фруктів та вина на світовий ринок. Для здійснення транспортного обслуговування виробників фруктів застосовується авіаційний транспорт для здійснення поставок як до США та Канади, так і до Європи. Вино та концентрати фруктових соків найчастіше перевозяться морським транспортом.

Узагалі Південна Америка має великий потенціал як виробник сільськогосподарської продукції, але сільгоспвиробники зазнають значних

втрат через низький рівень розвиненості транспортної інфраструктури, а тому мають недостатній обсяг послуг із транспортного обслуговування.

Південна Африка включає низку країн із різними кліматичними та економічними умовами, однак має значні позиції на світових ринках товарів сільськогосподарського виробництва. За останні роки в Південній Африці спостерігається зменшення відсотку доданої вартості, створеної у сферах сільського, лісового та рибного господарства, від валового внутрішнього продукту з 9,3% у 1962 р. до 2-3% у 2000-х роках (рис. 2.16).

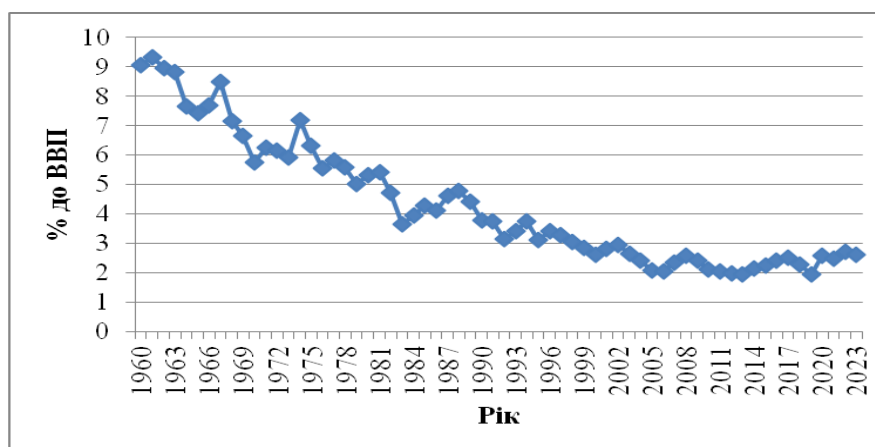


Рис. 2.16. Відсоток доданої вартості від ВВП країн Південної Африки, який утворився у сфері сільського, лісового та рибного господарства*

Примітка. *Складено авторкою на основі [130]

Регіон орієнтований на експорт цитрусових, вина, тютюну та м'яса, що потребує спеціалізованого транспорту. Головним експортером продукції сільськогосподарського виробництва в регіоні є Південно-Африканська Республіка, з якої до Європи, Азії та США експортується вино, цитрусові, фрукти й квіти, для транспортування яких застосовують морський та авіаційний транспорт. У ПАР система внутрішніх автомобільних та залізничних шляхів доволі розвинена, що надає можливість надавати сільгоспвиробникам якісні послуги з транспортного обслуговування та запобігає втратам виробленої продукції, але на внутрішньому ринку

спостерігається висока вартість автомобільних перевезень через відсутність вільного доступу до запасів палива [129].

У Намібії та Ботсвані головними експортними товарами є яловичина, яка транспортується до портів ПАР для подальшої відправки до Європи. Ці країни практично не мають можливостей самостійно організовувати транспортування продукції до споживачів, тому через залежність від ПАР зазнають значних фінансових втрат.

Зімбабве є одним з головних постачальників тютюну у світі, однак останнім часом головним споживачем його продукції є Китай, експорт до якого здійснюється через порти ПАР [131].

Мозамбик є одним з основних постачальників горіхів та кеш'ю на світовому ринку. Експорт здійснюється через власні порти переважно до Індії та Європи.

Узагалі транспортне обслуговування сільгоспвиробників у країнах Південної Африки потребує значного покращення: слабкий розвиток інфраструктури спричиняє втрати виробленої продукції, залежність від портів ПАР та Мозамбіку в експорті товарів та перевантаженість портів робить цей регіон складним для отримання сільгоспвиробниками якісних послуг із транспортного обслуговування.

Якість транспортного обслуговування сільгоспвиробників є одним із головних чинників запобігання втратам сировини та готової продукції, що особливо важливо для підтримання рівня ефективності сільськогосподарського виробництва в різних країнах світу, особливо якщо ці країни спеціалізуються на певному виді сільськогосподарської продукції, орієнтованій на експорт [132].

2.3. Сталий розвиток як основа вдосконалення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції

Розвитку сучасної економіки сприяє підвищена ефективність розвитку спеціалізованих кластерів, що мають багато вдалих кейсів у різних сферах економічної діяльності. Діджиталізація, у свою чергу, сприяє розвитку різних типів активності в кластерах, зокрема інноваційної, у внутрішніх та у зовнішніх процесах, що супроводжують економічну активність як у кластері, так і як окремі елементи організаційно-економічного механізму забезпечення функціонування декількох споріднених кластерів [133]. Застосування сучасних цифрових інструментів дозволяє вдосконалити керування інформаційними процесами, оптимізувати формування й використання інформаційних потоків, необхідних для здійснення інноваційної діяльності. Саме в процесі нагромадження й оброблення великих обсягів інформації виникає усвідомлення необхідності інновацій. Виникнення потреби в здійсненні такого виду діяльності, як інновації, у свою чергу призводить до підвищення запитів як на обсяги, так і на якість оперативної інформації. Ці потреби можуть бути більш ефективно задоволені шляхом застосування інструментів діджиталізації, які через наявність потрібної інформації та результатів її оброблення, сприятимуть більш швидкому прийняттю управлінських рішень для вдосконалення виробничих процесів [134].

Функціонування наборів спеціалізованих цифрових інструментів сприяє їх інтеграції у вигляді спеціалізованих платформ, які спрощують вихід на ринок малих і середніх підприємств, представниками яких є більшість сільгоспвиробників. При дослідженні структури підприємств в Україні, які користуються різноманітними цифровими засобами для реалізації власної продукції, встановлено, що переважна більшість підприємств має чисельність працівників від 10 до 49 осіб (рис. 2.17).

Оскільки найбільша кількість підприємств, які здійснюють торгівлю продукцією власного виробництва за допомогою електронних систем, є підприємствами із чисельністю робітників від 10 до 49 осіб (64,6%), то при формуванні інноваційних продуктів слід ураховувати в першу чергу попит на інновації малих підприємств.

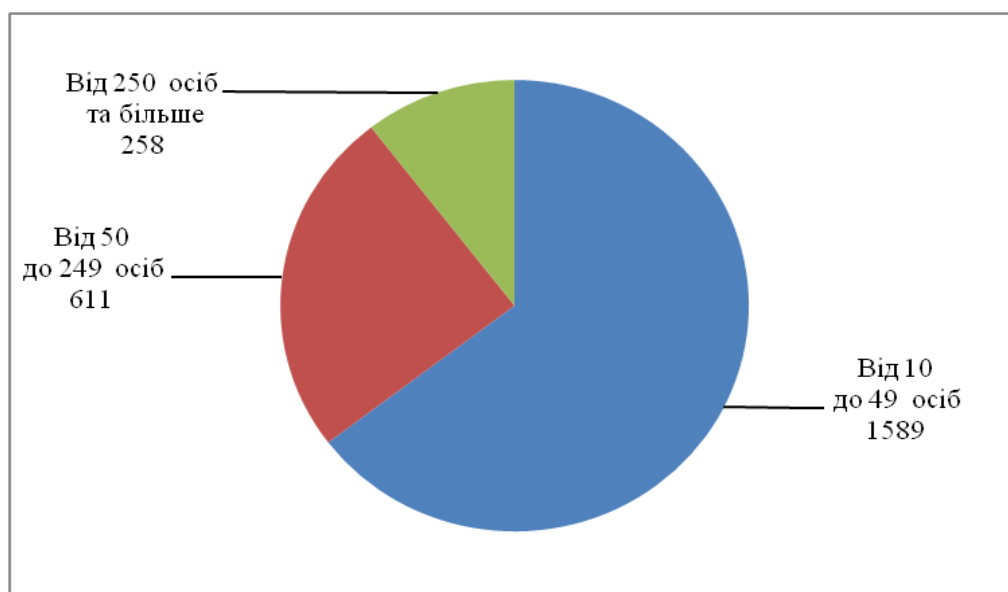


Рис. 2.17. Розподіл підприємств, що здійснюють електронну торгівлю*

Примітка. *Складено авторкою за [135]

Середні за чисельністю працівників підприємства, тобто від 50 до 249 осіб складають 24,9% від загальної кількості підприємств, які в процесі торгівлі використовують електронні засоби. Це означає, що при розробленні платформ для здійснення електронної торгівлі та інших цифрових продуктів, потрібно створювати більш широкий діапазон можливостей для цього підприємств малого й середнього розміру, ураховуючи необхідність створення відокремлених робочих місць із подальшим приєднанням їх до систем, які можуть бути використані в процесі впровадження принципів сталого розвитку на підприємствах.

Розвиток цифрових компонентів проходить нерівномірно в різних кластерах, що відображається в даних спостереження за середньою кількістю

підприємств, що займаються електронною торгівлею за період 2018–2023 рр. На рис. 2.18 наведено середню кількість таких підприємств по різних кластерах економіки. Найбільших успіхів у впровадженні засад електронної торгівлі було досягнуто в кластері оптової та роздрібної торгівлі (39,2%), але має незначний вплив на створення інноваційного середовища у виробничих кластерах.

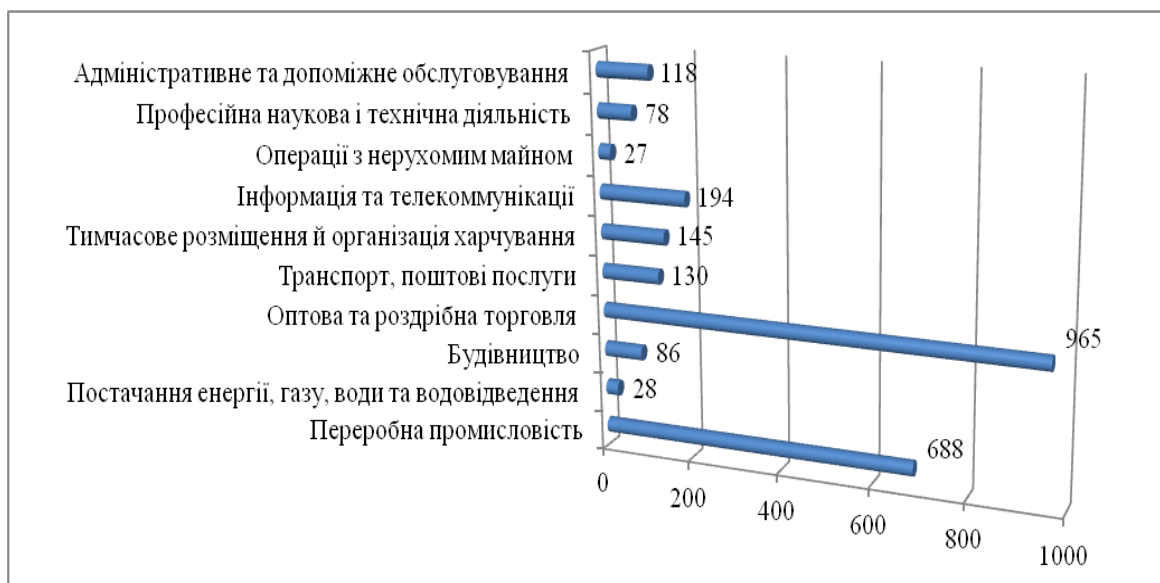


Рис. 2.18. Кількість підприємств, які здійснюють електронну торгівлю по кластерах*

Приміка. *Складено авторкою за [135]

Більш корисним з точки зору промислових інноваційних процесів є стан впровадження електронної торгівлі в кластері переробної промисловості (28%), що свідчить про потенційні можливості щодо створення інновацій в цьому кластері. На жаль, підприємства, які здійснюють транспортне обслуговування виробників різних галузей, складають лише 5% від загальної кількості підприємств, які здійснюють електронну торгівлю.

Комплексне використання систем, які забезпечують електронну торгівлю, дозволяє суттєво розширити ринок збуту продукції, що сприяє створенню умов для пошуку й упровадження інноваційних рішень у процесі

виробництва та створенню інноваційних продуктів. Цифрова торгівля надає можливості до залучення набагато більшої кількості споживачів із різних регіонів, на відміну від традиційних способів, призводить до диверсифікації споживчих запитів, що є додатковим джерелом мотивації до інноваційної діяльності. Формування системи електронної торгівлі, коли утворюються малі за обсягом партії товарів, потребує суттєвих змін у транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників.

При розгляді готовності підприємств транспортної сфери до впровадження інновацій, без яких неможливе покращення рівня надання послуг у сфері транспортного обслуговування виробників усіх галузей, можна зауважити, що в Україні за період 2016–2024 рр. спостерігається значне зменшення кількості підприємств, готових до інноваційної активності (рис. 2.19).

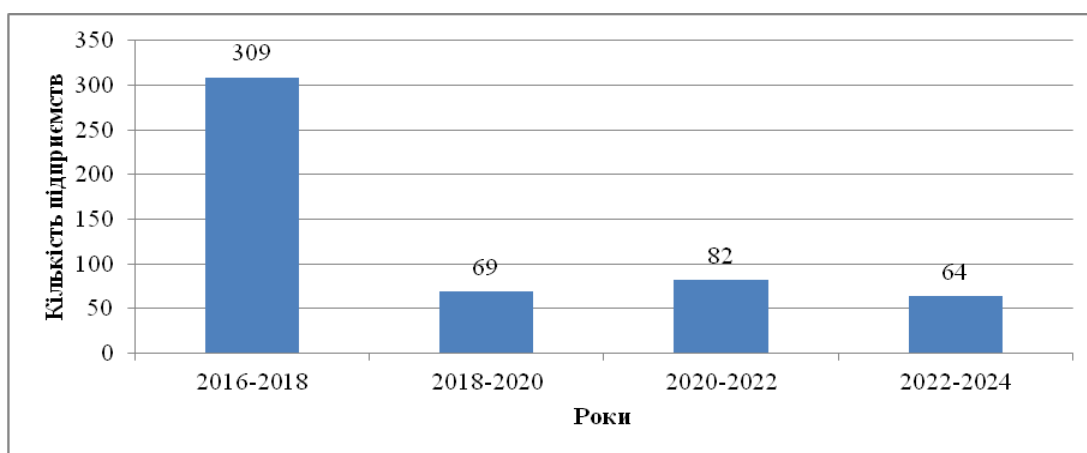


Рис. 2.19. Кількість інноваційно активних транспортних підприємств*

Приміка. *Складено авторкою за [136]

Значне скорочення кількості інноваційно активних підприємств у різних видах транспорту в період 2018–2020 рр. пояснюється попереднім сплеском зацікавленості в інноваціях серед транспортних підприємств у період 2016–2018 рр., який виник на тлі загального інтересу до впровадження інноваційних операцій та здебільшого мав на меті впровадження цифрових технологій у роботу транспортних підприємств. У період 2020–2022 рр.

спостерігалось зростання кількості інноваційно активних підприємств на 20%, що пояснюється інтересом транспортних підприємств до впровадження технологій з використанням альтернативних джерел енергії. З 2022 р. по 2024 р. спостерігалось зниження на 22% кількості інноваційно активних підприємств транспортної сфери внаслідок збройної агресії.

Якість надання послуг із транспортного забезпечення залежить від активності в упровадженні інновацій підприємствами складського господарства та іншими підприємствами, що займаються допоміжною діяльністю у сфері транспорту. Серед цих підприємств спостерігається скорочення кількості інноваційно активних (рис. 2.20).

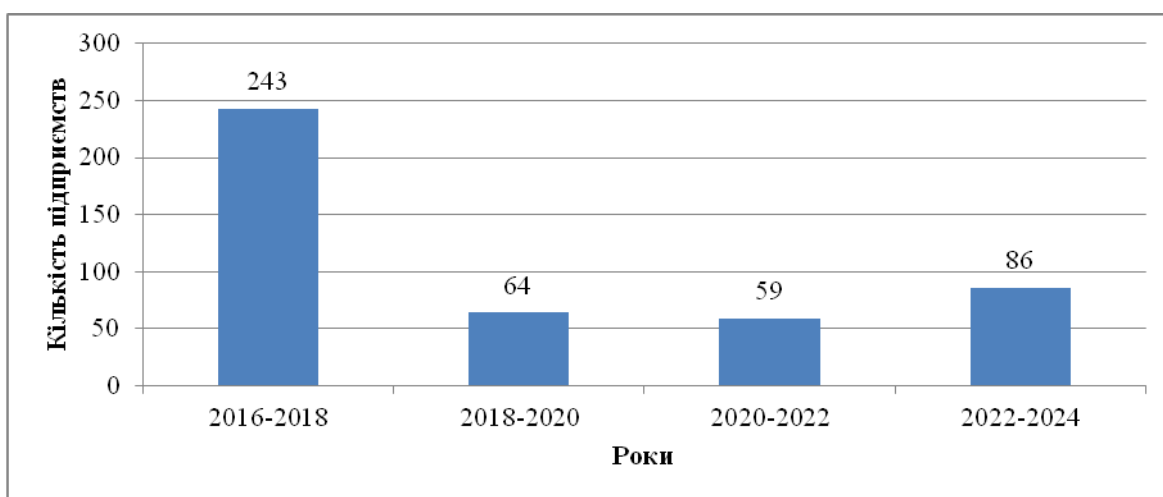


Рис. 2.20. Кількість інноваційно активних підприємств у сфері складського господарства та допоміжної діяльності*

Приміка. *Складено авторкою за [136]

Зниження кількості інноваційно активних підприємств серед підприємств складського господарства та підприємств, які здійснюють допоміжну діяльність у сфері транспорту, викликано відсутністю пропозиції з боку науково-практичних установ у сфері забезпечення супроводу надання послуг із транспортного обслуговування виробників у різних сферах діяльності.

Однак, незважаючи на значне скорочення транспортних та допоміжних підприємств, які активно впроваджують інновації, колективи цих підприємств готові брати активну участь в оновленні якісних характеристик послуг із транспортного обслуговування виробників різних галузей (табл. 2.4).

Табл. 2.4.

Кількість підприємств, готових до здійснення інновацій у транспортному обслуговуванні, за кількістю працівників*

Кількість працівників, осіб	2018–2020 рр.		2021–2022 рр.		2023–2024 рр.	
	Разом	У т.ч. інноваційно активних	Разом	У т.ч. інноваційно активних	Разом	У т.ч. інноваційно активних
Від 10 до 49	2619	62	2442	73	2579	80
Від 50 до 249	846	39	699	26	694	27
Більш, ніж 250	226	32	182	42	154	43
Разом	3961	133	3293	141	3427	150

Приміка. *Складено авторкою за [136]

За даними Державної служби статистики України, за останні роки витрати на науково-дослідні заходи у сфері транспорту та логістики в Україні не здійснювалися, що спричиняє зниження зацікавленості підприємств, які надають основне і додаткове транспортне обслуговування виробників, до впровадження інновацій з покращання якості транспортного обслуговування [137].

Енергетична незалежність є шляхом до сталого розвитку у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Розвиток транспорту тривалий час асоціювався з постійним зростанням шкідливого впливу на навколишнє середовище. Запровадження перших норм викидів для бензинових і дизельних двигунів стало відповіддю на зростання кількості шкідливих речовин, що викидаються до атмосфери, значно погіршуючи умови життя людства. Шкідливість викидів має як прямий вплив на здоров'я людини, так і опосередкований – через погіршення якості

сільськогосподарської продукції, а тому проблема викидів набула надважливого значення [36, 137, 138]. Ця проблема має різні рішення в різних країнах світу, однак відрізняються лише технології її вирішення, тому що кінцевий результат є спільним для всіх – це зниження шкідливого впливу на навколишнє середовище.

Одним із головних завдань для Європейського Союзу є суттєве скорочення шкідливих викидів. Для досягнення цієї мети необхідно не тільки розвивати виробництво транспортних засобів із двигунами, які не створюють викидів в атмосферу, але й забезпечити інфраструктуру для їх використання. За даними Європарламенту, до 2030 р. шкідливі викиди в країнах ЄС мають скоротитись на 55% порівняно з рівнем 1990 р. [109, 110, 139].

Проблема викидів газів і твердих речовин в атмосферу при використанні в автомобілях бензинових або дизельних двигунів дуже актуальна, оскільки масштаби викидів досить значні. Припустимо, є автомобіль із бензиновим двигуном, витрата палива якого становить 7 л на 100 км. Якщо цей автомобіль проїжджає 100 000 км за рік, то за цей період в атмосферу буде викинуто близько 160 т вуглекислого газу (CO_2), 800 кг оксидів азоту (NO_x), 300 кг оксиду вуглецю (CO), 160 кг вуглеводнів (HC), 30 кг твердих часток (Ps), включаючи сажу, важкі метали, канцерогени та інші шкідливі речовини. Ураховуючи, що щорічно в ЄС реєструється близько 9 млн нових автомобілів, перехід на альтернативні види палива є актуальним як для країн-членів спільноти, так і для країн, які обирають шлях приєднання до ЄС у перспективі [137]. Якщо розглянути тенденції зміни кількості вантажного автотранспорту з двигунами, шкідливі викиди від роботи яких близькі до нуля, у Європі спостерігалася неоднозначна тенденція впродовж 2019–2023 рр. (рис. 2.21).

Незважаючи на незначне зниження загальної кількості вантажних автомобілів з екологічними двигунами у 2020 р., до 2023 р. загальний обсяг таких автомобілів збільшився у 3,5 разів. Таке суттєве збільшення пов'язано в першу чергу з вимогами щодо зменшення шкідливих викидів, які

функціонують у ЄС не тільки у вигляді обмежень, але й у вигляді збільшення податків у деяких країнах при використанні традиційних двигунів внутрішнього згоряння.

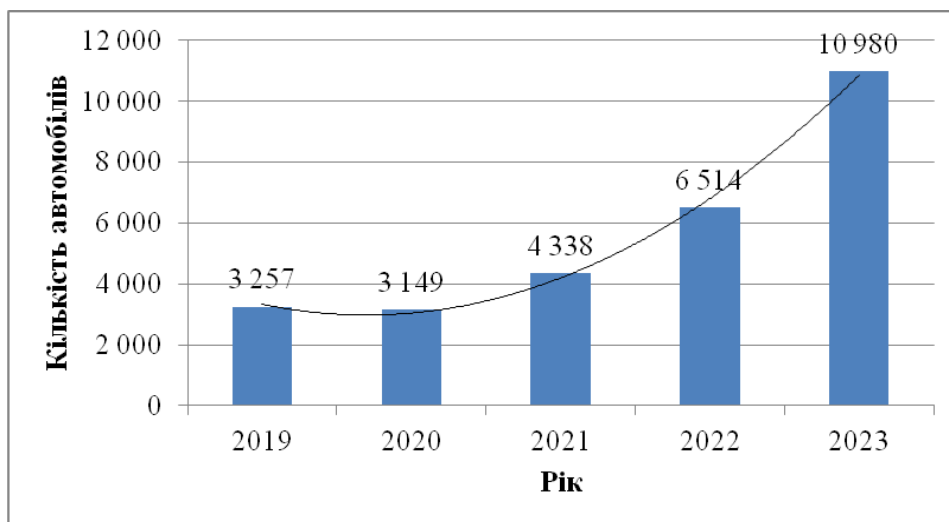


Рис. 2.21. Загальна кількість вантажних автомобілів з екологічними двигунами в країнах Європи*

Приміка. *Складено авторкою за [140]

Збільшення кількості транспортних одиниць з екологічними двигунами призвела до необхідності розширення мережі зарядних станцій для забезпечення функціонування автомобілів з електричними двигунами, як вантажних, так і легкових, а також збільшення попиту на електричну енергію, особливо з відновлюваних джерел [141].

В Україні до теперішнього часу не оприлюднено інформацію про кількість вантажних автомобілів або іншої спеціалізованої техніки з електричними двигунами, але з урахуванням тенденцій у легковому транспорті (понад 100 тис. одиниць станом на 01.01.2025), цей крок буде наступним [142].

На теперішній час витрати сільгоспвиробників на оплату послуг із транспортного обслуговування прямо залежать від вартості вичерпних

джерел енергії. Однак, якщо розглянути потенційні можливості України в цьому напрямі, то можна отримати більш дешеві послуги з транспортного обслуговування, при цьому зменшити шкідливий вплив на навколишнє середовище [143].

Отже, актуальною є така методична проблема: запропонувати компоненти організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників, які мають запобігати втратам готової продукції в місцях виробництва, сприяти створенню системи ефективного розподільчого механізму в системі агровиробництва, діяльність якого мотивує до розширення системи фермерського господарства, відповідаючи умовам сталого розвитку сільськогосподарських територій. Вирішення цієї проблеми має декілька аспектів, серед яких заходи, спрямовані на вдосконалення елементів та інструментів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Аналіз сучасного стану організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні дозволяє виявити такі сильні сторони:

- наявність стратегічного плану розвитку транспортної галузі (Національна транспортна стратегія України до 2030 р.);
- сформованість комерційних зв'язків між надавачами послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників;
- розвинена мережа автомобільних шляхів;
- наявність конкуренції серед надавачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників;
- наявність виходу до моря;
- готовність морських портів надавати послуги сільгоспвиробникам.

До слабких сторін організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні можна віднести такі:

- монополія в системі залізничного транспорту;

- несвоєчасна адаптація законодавчої бази до змін в окремих компонентах організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників;

- неузгодженість вимог між різними сільгоспвиробниками щодо якості транспортних послуг;

- несвоєчасне реагування на зміни в глобальному попиті на транспортні послуги та зміни в якості надання цих послуг.

Організаційно-економічному механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні притаманні такі можливості:

- розвиток сільських територій унаслідок формування ефективної системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників;

- сформованість системи транспортного обслуговування відповідно до стандартів Європейського Союзу;

- зниження обсягів негативного впливу на навколишнє середовище.

Однак, незважаючи на високий рівень розвитку організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування в Україні, існують певні загрози:

- втрата вітчизняними перевізниками обсягів ринків обслуговування як при здійсненні внутрішніх перевезень, так і при виконанні міжнародних контрактів;

- репутаційні втрати України на глобальному ринку транспортних послуг;

- зниження темпів розвитку сільських територій та підприємств, які здійснюють перероблення сільськогосподарської продукції.

Узагалі організаційно-економічний механізм транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні має таку структуру (рис. 2.22). Продукція сільськогосподарського виробництва має різні строки реалізації, є багато особливостей при здійсненні зберігання та транспортування [51, С. 106]. Недотримання умов супроводу продукції від виробника до споживача в процесі здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників

призводить до значних втрат виробленої продукції, наприклад, у випадках деяких фруктів та ягід, таких як інжир, персик, до 30% за 1 добу [51, С.109].

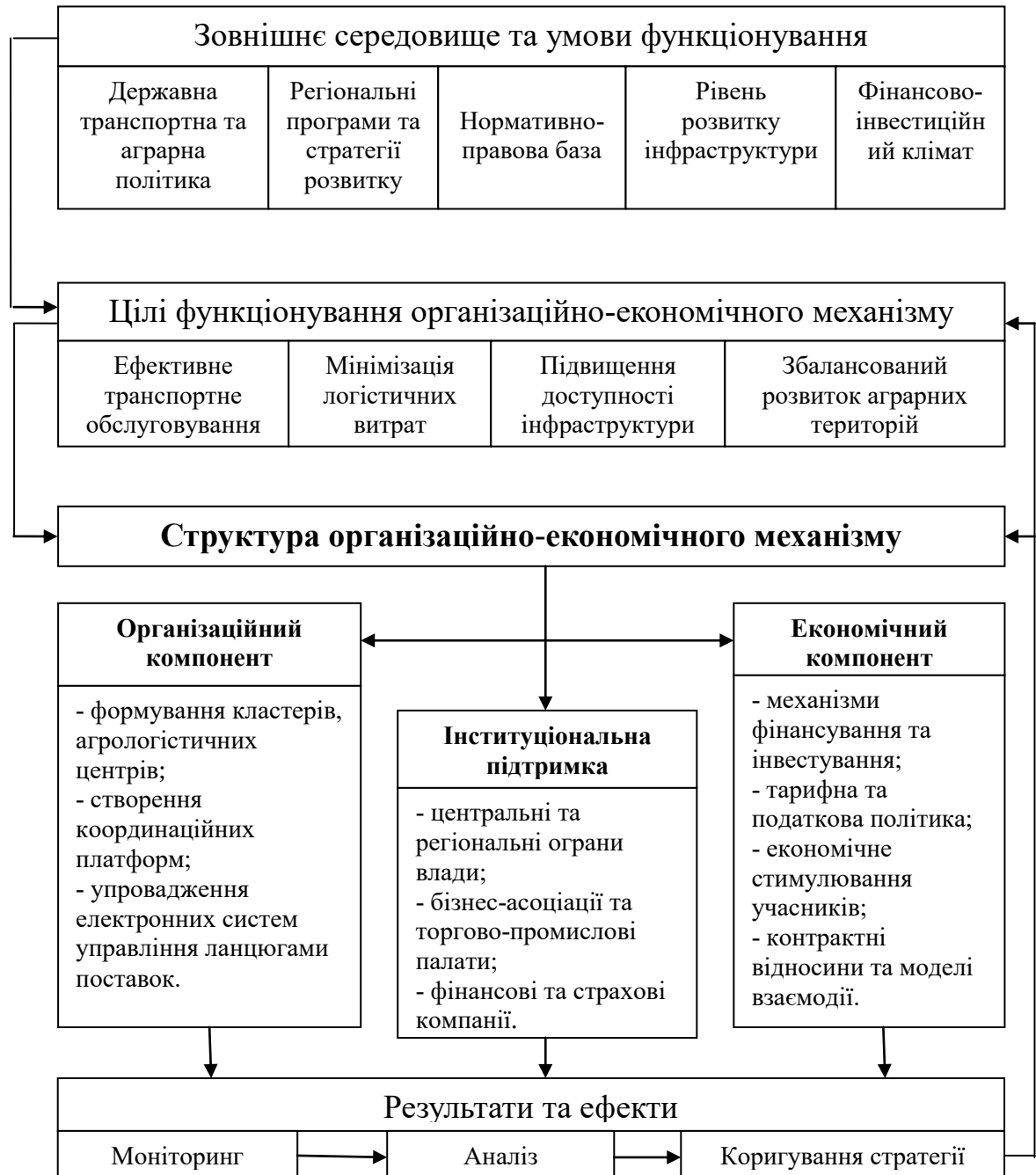


Рис. 2.22. Загальна схема організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників*

Приміка. *Узагальнено авторкою

Найчастіше ці втрати спостерігаються при прийнятті до транспортування несортованих або відправлених у непристосованій тарі товарів сільськогосподарського виробництва. Для зниження технологічних втрат при здійсненні транспортного обслуговування сільгоспвиробників у сфері перевезення готової до реалізації продукції потрібні спеціалізовані заготівельно-логістичні пункти в місцевостях масового виробництва сільськогосподарської продукції безпосереднього споживання (рис. 2.23).

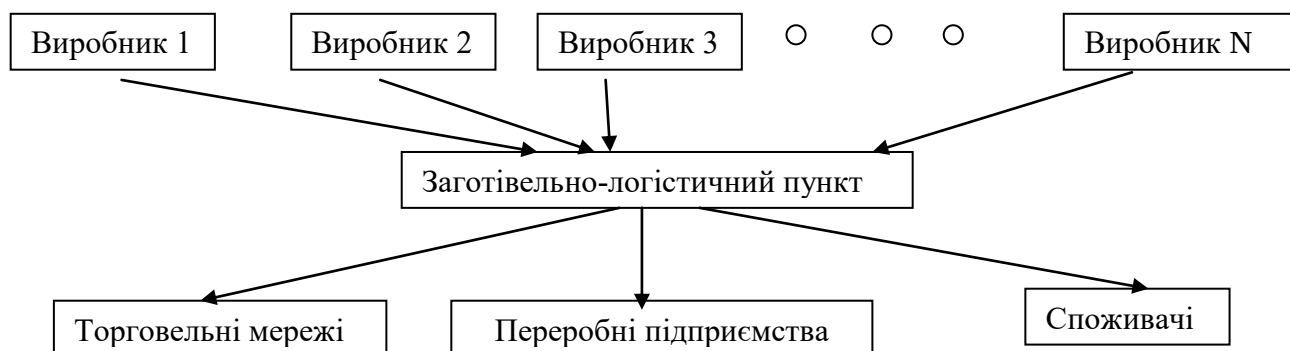


Рис. 2.23. Принципова схема первинного етапу транспортного обслуговування сільгоспвиробників*

Приміка. *Складено авторкою

Заготівельно-логістичні пункти мають створюватись як багатофункціональні підприємства, що мають:

- спеціалізовані складські приміщення;
- лінії первинного сортування продукції сільськогосподарського виробництва;
- обладнання для первинного перероблення сировини;
- промислове холодильне обладнання, також і морозильне;
- власне джерело альтернативної енергетики;
- власні генеруючі потужності;
- електричний транспорт до 2 т;
- обмінний фонд спеціалізованої тари для транспортування різних видів продукції сільськогосподарського виробництва.

Спеціалізовані складські приміщення створюються з урахуванням видових особливостей продукції сільськогосподарського виробництва, яка переважає в зоні сільськогосподарського виробництва, де розташований заготівельно-логістичний пункт. Для здійснення сортування продукції сільськогосподарського виробництва, що поступає від фермерів та інших сільгоспвиробників, обслуговування яких здійснюється заготівельно-логістичним пунктом, використовуються спеціалізовані сортувальні лінії. За допомогою цих ліній можна розподілити отриману продукцію за розмірами, ступенем зрілості та іншими якостями, притаманними певним видам товарів. Для подальшого транспортування продукція, яка вироблена в сільськогосподарських підприємствах та відсортована залежно від заданих споживчих якостей, має бути упакована в спеціалізовану тару для відправлення до споживачів, наприклад, у торгівельні мережі [104, С. 223].

Продукція, що не підлягає транспортуванню, може бути відразу перероблена в первинні продукти переробки, наприклад, у фруктове або овочеве пюре, які потім у замороженому вигляді будуть доставлені до підприємств для здійснення спеціалізованих технологічних операцій із переробки сільськогосподарської продукції.

Оскільки складські й допоміжні приміщення заготівельно-логістичного пункту мають бути доволі просторими, тобто мати велику площу, на їхніх дахах можуть бути встановлені сонячні панелі в значній кількості. Можливості отримання електричної енергії з невичерпних джерел допоможе знизити витрати на електричну енергію для забезпечення функціонування обладнання пункту, а за наявності власних генеруючих потужностей забезпечити заряджання спеціалізованого вантажного транспорту з електричними двигунами. Такий підхід до часткової енергонезалежності заготівельно-логістичних пунктів допоможе створити належні умови для забезпечення сталого розвитку регіону, у якому вони будуть розташовані, оскільки при підвищенні ефективності сільськогосподарського виробництва

будуть створені умови для зменшення вуглецевого сліду та пропагування впровадження технологій сталого розвитку в інших галузях регіонів [144].

До переваг функціонування заготівельно-логістичних пунктів можна віднести такі:

- зменшення втрат врожаю через неякісне транспортне обслуговування сільгоспвиробників;
- формування більш стандартизованих за споживчими характеристиками партій продукції сільськогосподарського виробництва;
- запобігання нераціональному використанню транспортних засобів із традиційними двигунами через виключення порожніх рейсів та рейсів з неповним навантаженням;
- часткова енергетична незалежність об'єктів [145].

Існують певні недоліки запропонованої системи заготівельно-логістичних пунктів, до основних з яких можна віднести такі:

- поява посередника між виробником і споживачем, що може спричинити підвищення кінцевих цін на продукцію;
- несформованість ланцюгів поставок, відсутність стабільних контрактів на поставку продуктів сільськогосподарського виробництва;
- небажання фермерів віддавати продукцію до заготівельно-логістичного пункту, який може диктувати закупівельні ціни на місцевих ринках [146, С.18].

Запропонована модель покращання первинного етапу транспортного обслуговування сільгоспвиробників може бути застосована як елемент індустріального парку, який розташований у зоні активного сільськогосподарського виробництва, особливо якщо в цьому парку заплановано будівництво виробничих потужностей переробної промисловості.

Заготівельно-логістичний пункт більше підходить для первинного етапу транспортного обслуговування виробників рослинництва, однак за умов переформатування спеціалізованого обладнання може бути застосований в

обслуговуванні виробників продуктів тваринництва. Наприклад, для місцевості, де розвинене молочне тваринництво, заготівельно-логістичний пункт може здійснювати надання послуг первинного етапу транспортування молока. У такому випадку до складу заготівельно-логістичного пункту може бути додана ветеринарна лабораторія [147].

Узагалі головною метою функціонування заготівельно-логістичних пунктів є формування партій продукції сільськогосподарського виробництва для подальшого здійснення транспортного обслуговування цих виробників при найменших втратах виробленої продукції [145].

Висновки до розділу 2

На підставі проведеного аналізу транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні та у світі, можна зробити такі висновки.

1. Транспортне обслуговування сільгоспвиробників в Україні здійснюється за допомогою автомобільного, залізничного та водного видів транспорту. Автомобільний транспорт застосовується в наданні послуг із перевезення невеликих партій товарів, таких як зернові (80%), овочі, фрукти та інша продукція рослинництва (17%), продукція тваринництва (3%). Залізничний транспорт використовується переважно для перевезення зернових та добрив.

2. Основним продуктом сільськогосподарського виробництва, перевезення якого здійснюється всіма видами транспортних засобів, задіяних у транспортному обслуговуванні виробників, є зернові та продукти перемелу. За період 2017–2021 рр. було здійснено перевезень зернових та продуктів перемелу більше, ніж 4 млрд т, зокрема водними видами транспорту – 92%, залізничним транспортом – 5%, автомобільним транспортом – 3%.

3. Транспортне обслуговування сільгоспвиробників в різних країнах світу здійснюється з урахуванням особливостей місцевого клімату, рівня

розвиненості транспортної інфраструктури та в багатьох випадках залежить від рівня підтримки з боку держави комплексних програм сприяння розвитку сільськогосподарського виробництва. Найбільш розвиненим є транспортне обслуговування сільгоспвиробників у країнах, де спостерігається відносно невеликий відсоток (2-4%) створення доданої вартості від валового внутрішнього продукту в сільському, лісовому та рибному господарстві. У світовому просторі для забезпечення доставок товарів із невеликими строками реалізації застосовується транспортна авіація.

4. Практично для всіх країн у більшій чи меншій мірі існує проблема втрат продукції сільськогосподарського виробництва на первинному етапі транспортного обслуговування, подолання якої можливе за умови вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Одним із прикладів зменшення втрат врожаю є створення заготівельно-логістичних пунктів. Ці пункти мають надавати послуги сільгоспвиробникам з доставки продукції до спеціалізованих сортувальних ліній, сортування та пакування готової продукції за певними споживчими ознаками, первинної переробки продукції, яка не підлягає подальшому транспортуванню в тому форматі, у якому її було доставлено на заготівельно-логістичний пункт. Отримані в процесі первинної переробки фруктові або овочеві пюре в замороженому вигляді можуть транспортуватися до будь-якого підприємства переробної промисловості. Зменшення втрат у процесі надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, особливо на первинному етапі, має підвищити ефективність та рівень прибутковості сільськогосподарського виробництва.

5. Для сприяння сталому розвитку територій, у яких розташовані виробничі можливості сільгоспвиробників, послуги з транспортного обслуговування в процесі формування великих партій товарів доцільно здійснювати за допомогою транспортних засобів, які використовують альтернативні джерела енергії, оскільки найчастіше в процесі заготівельних робіт використовуються вантажні транспортні засоби, середня

наповнюваність яких не перевищує 50% їхньої вантажомісткості. Тобто для зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище, особливо в місцевостях, де масово виробляються продукти безпосереднього споживання, потрібно врегулювати інтенсивність застосування транспортних засобів із традиційними двигунами.

Отримані в ході проведеного аналізу стану організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування в Україні та у світі результати дозволяють виробити комплекс заходів щодо покращання його інструментів та компонентів з метою покращання якості транспортного обслуговування сільгоспвиробників в Україні.

Основні положення розділу опубліковані [82; 83; 98; 99; 100; 105; 114; 116; 137].

РОЗДІЛ 3.

ЗАХОДИ З ПОЛІПШЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ СІЛЬГОСПВИРОБНИКІВ

3.1. Шляхи поліпшення компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників на рівні підприємств-надавачів послуг

Розвиток організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників з урахуванням сучасних вимог до суб'єктів господарювання в транспортній сфері слід досліджувати у двох напрямках. По-перше, потрібно розглянути розвиток суб'єктів господарювання, які безпосередньо надають послуги сільгоспвиробникам із фізичного переміщення вантажів. Другим напрямом дослідження будуть суб'єкти господарювання, які забезпечують стає функціонування транспортних підприємств та здійснюють ефективні комунікації між надавачами послуг і сільгоспвиробниками [148].

Для суб'єктів господарювання, що здійснюють безпосереднє фізичне переміщення вантажів у процесі надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, притаманні три основні напрями розвитку:

- гнучкість у формуванні вантажів;
- перехід на електронні засоби комунікації;
- підтримання екологічних стандартів [149].

Гнучкість у формуванні вантажів викликана потребами раціоналізації способів формування вантажів, оскільки необхідність у переміщенні великих партій товарів на певні території найчастіше відсутня на замовлення виробників, які працюють у сфері рослинництва або тваринництва. Наприклад, якщо чекати формування великої партії товарів, то затримка в задоволенні попиту на певний товар може досягати декількох місяців, а по товарах, які мають великий строк експлуатації, наприклад комплектуючі для

сільськогосподарського обладнання, може досягати років [150, С.108]. При формуванні вантажів шляхом збору за напрямком доставки підвищується ефективність використання транспортних засобів, зменшується навантаження на обслуговуючий персонал з доставки вантажів, спостерігається значне здешевлення вартості доставки у порівнянні з індивідуальною доставкою, зменшується навантаження на транспортні шляхи та мінімізуються екологічні наслідки неефективного використання транспортних засобів [151].

Консолідація вантажів, які доставляються в рамках транспортного обслуговування сільгоспвиробників, має певні соціально-економічні наслідки, серед яких зменшення навантаження на інфраструктуру, вивільнення спроможностей транспортних компаній для формування більш ефективних доставок, у разі використання автомобільного транспорту – зменшення навантаження на автомагістралі та дороги, які використовуються для переміщення населенням [152].

Зниження навантаження на транспортну систему шляхом консолідації вантажів потребує від підприємств, що здійснюють господарську діяльність у напрямі безпосереднього фізичного переміщення вантажів, розвинення засобів організаційно-економічного механізму: планування й організації процесу перевезення вантажів, розширення можливостей комунікації зі споживачами транспортних послуг, грамотно організованої рекламної компанії та чіткого функціонування служби підтримки виробників товарів і послуг та їх споживачів, які в сукупності є потенційними замовниками транспортних послуг.

Якісне забезпечення комунікації з представниками різних груп потенційних споживачів товарів, що виробляються у сільськогосподарській сфері або замовляються виробниками для підтримання працездатності виробничих процесів, може бути досягнуте у випадку застосування представниками суб'єктів господарювання в транспортній сфері засобів електронної комунікації [153].

Крім комунікативних електронних засобів транспортному підприємству для ефективного планування діяльності, особливо в проєктуванні консолідованих вантажів, потрібно мати електронні засоби для здійснення розрахунків завантаженості транспортних засобів, моделювання маршрутів, урахування послуг із завантаження і розвантаження, особливостей умов транспортування продукції сільськогосподарського виробництва та продукції, яку можуть замовити сільгоспвиробники. У випадку здійснення мультимодальних перевезень потрібно організувати надання споживачеві чіткої інформації про вартість та тривалість кожного з етапів здійснення доставки вантажу [154].

Наявність електронних засобів обслуговування процесів фізичного переміщення вантажів у процесі транспортного обслуговування сільгоспвиробників створює умови для формування прозорої системи спостереження за рухом вантажів у режимі реального часу, що сприяє підвищенню рівня довіри споживачів транспортних послуг до діяльності транспортних компаній [155]. Система автоматичного відстеження вантажів також має певні правові наслідки, оскільки при виникненні ситуацій, пов'язаних із невиконанням строків або недотриманням умов доставки, змінення фізичних якостей вантажів, їх псування, за допомогою електронних засобів може бути звужено коло пошуку причин виникнення такої ситуації та підготовлено план усунення недоліків у якості надання транспортних послуг, якщо буде виявлено систематичність подібних дій [62].

Організаційно-економічний механізм управління розвитком суб'єктів господарювання транспортної сфери за сучасних умов неможливий без урахування екологічних стандартів та постійної уваги суспільства й держави до дотримання екологічних стандартів, особливо в транспортній галузі. При плануванні розвитку підприємства, яке безпосередньо здійснює перевезення вантажів, потрібно врахувати вдосконалення транспортних засобів. Оскільки при транскордонних перевезеннях транспортні засоби знаходяться на території різних країн, то при плануванні екологічних компонентів діяльності

транспортних підприємств потрібно враховувати перспективні плани екологічної стабільності не тільки України, але й інших країн, по території яких здійснюються ці перевезення [156].

У процесі застосування інструментів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників щодо розвитку підприємств, які належать до транспортної галузі, але не здійснюють безпосередньо перевезення, спрямовується на створення умов для ефективного використання інформаційно-комунікаційних засобів для формування середовища, у якому ефективність використання транспортних засобів тих суб'єктів господарювання, які здійснюють фізичне переміщення товарів, буде найбільшою. Найчастіше це підприємства, які займаються формуванням і комплектуванням консолідованих вантажів [157]. Сутність розвитку цих компаній полягає в тому, щоб підвищити ефективність посередницьких послуг шляхом надання додаткових послуг у вигляді комплексного транспортного супроводження існуючих суб'єктів господарювання в різних секторах економіки.

У процесі транспортного обслуговування сільгоспвиробників особливу увагу потрібно приділяти руху тари, оскільки для забезпечення належних умов транспортування сільськогосподарської продукції з малими строками реалізації необхідно створювати умови для здійснення своєчасного пакування й первинного зберігання в умовах, що загальмовують процеси втрати продукцією споживчих якостей [158, С.103].

Особливу увагу в процесі розбудови системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників слід приділити розвитку системи мультимодальних перевезень. Основою успішного просування мультимодальних перевезень на ринку транспортних послуг є якість їх надання. Для поняття якості надання послуг найважливішими показниками є характеристики ступеня задоволення запитів клієнтів, відповідність наданої послуги очікуванням, які клієнти мали при замовленні даного виду послуг,

та, як вирішальний фактор, економічна ефективність виконаної послуги як для споживача, так і для надавача послуги [159].

У разі надання транспортних послуг додається фактор часу, оскільки для потенційного клієнта транспортної послуги одним із вирішальних факторів при виборі постачальника послуг є час доставки. Оскільки для здійснення подальших дій із товарами, отриманими в результаті споживання транспортних послуг, підприємці планують виконання подальших дій для отримання прибутку, а ефективність економіки залежить від швидкості обороту готівки, фактор часу є визначальним із точки зору аналізу якості наданих транспортних послуг [160].

Для характеристики якості мультимодальних перевезень необхідно, крім традиційних якісних характеристик транспортних послуг, урахувати особливості, які безпосередньо впливають на якість перевезень, що здійснюються декількома видами транспорту. На рис. 3.1 наведено основні вимоги до якості мультимодальних перевезень.

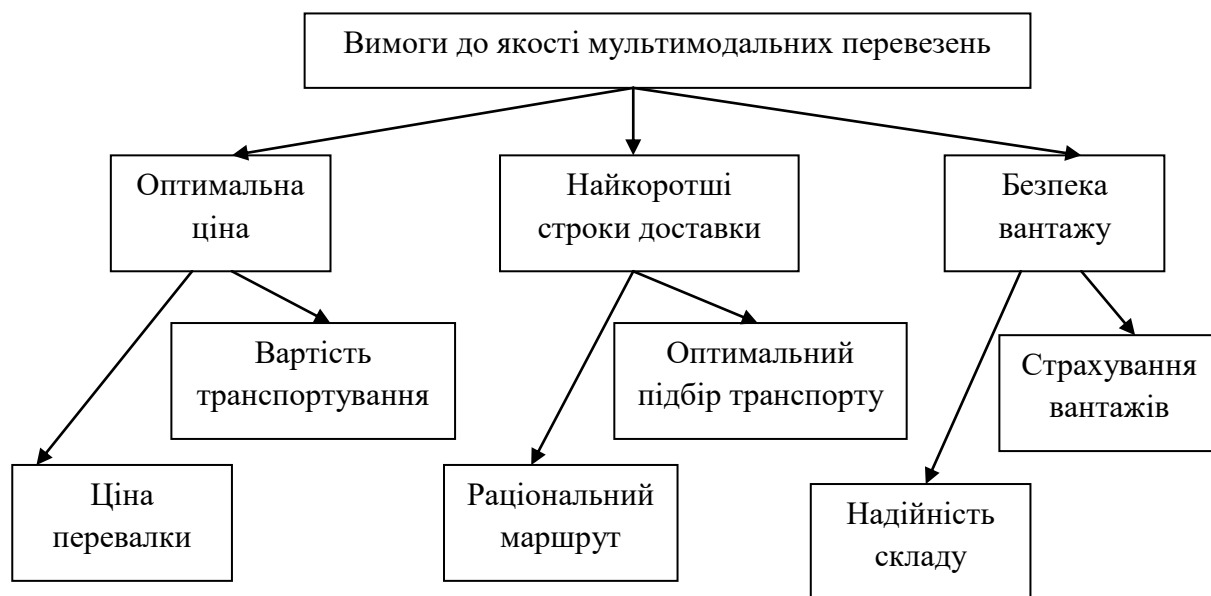


Рис. 3.1. Вимоги до якості мультимодальних перевезень*

Приміка. *Складено авторкою

Розглянемо наведені вимоги до якості мультимодальних перевезень. З точки зору оптимальності ціни проводиться порівняння із цінами окремих

ланок доставки товарів від виробника до споживача з урахуванням двох складових: цін на транспортування товарів різними видами транспорту та цін на перевалку товарів. Додатковою складовою ціни може бути вартість тимчасового зберігання на проміжних складах за тимчасової відсутності сполучення між різними видами транспорту [161].

Особливе значення має організація збереження вантажу під час транспортування. Для гарантування додаткової безпеки розглядаються різні варіанти страхування вантажів як на окремих етапах транспортування, так і під час вимушеного зберігання. З точки зору збереження вантажу необхідне також додаткове вивчення умов зберігання вантажів при необхідності очікування перевалки на шляху прямування, тобто враховувати необхідність створення умов для збереження споживчих якостей вантажів, що перевозяться, на шляху прямування.

Особливо важливим фактором якості мультимодальних перевезень є час доставки. Для забезпечення якості мультимодальних перевезень необхідно зробити оптимальний вибір транспортних засобів та найбільш раціональний маршрут [157].

Усі перераховані фактори, що впливають на якість мультимодальних перевезень, безпосередньо залежать від ступеня розвитку інфраструктури в цілому та її елементів [162]. При цьому ступінь залучення елементів інфраструктури до реалізації мультимодальних перевезень прямо залежить від того, наскільки менеджери мультимодальних перевезень обізнані про структуру та якість елементів інфраструктури, як налагоджено взаємодію служб, що забезпечують функціонування елементів інфраструктури, з представниками бізнесу [163].

Транспортне супроводження різноманітних операцій, особливо в процесі здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників, потребує оброблення великого обсягу інформації про наявність, технічні властивості та спроможності транспортних засобів, підйомно-транспортних механізмів, об'єктів тимчасового перебування вантажів, юридичні

особливості пересування певних вантажів та особливості здійснення транскордонних переміщень вантажів. Для підтримання постійного рівня актуальності інформації ці підприємства мають систематично проводити актуалізацію даних, що є головним чинником розвитку цього типу підприємств [164].

Інвестиції є дієвим інструментом для здійснення інновацій у процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Під інвестиційною діяльністю суб'єкта господарювання транспортної сфери розуміється сукупність дій, спрямованих на ефективне використання коштів, виділених на здійснення розвитку підприємства [151, 165]. Одним із компонентів інвестиційної діяльності є здійснення інноваційних програм та проєктів. У процесі відбору об'єктів інвестицій серед інноваційних програм та проєктів обираються такі, що потенційно мають найбільшу економічну вигоду. При розгляді потенційних об'єктів інвестицій важливими є питання про джерела інвестиційних коштів, про обсяг потрібних інвестицій, про час до переходу від збитковості до беззбитковості та про потенційні обсяги прибутку [166, С.21].

Важливу роль у формуванні потенційних інвестиційних можливостей відіграють засоби інформаційного забезпечення інновацій, тому при проєктуванні інвестицій потрібно врахувати особливості та обсяги інформаційного середовища [167]. При проведенні аналізу спроможностей суб'єкта господарювання в транспортній сфері до здійснення інвестиційного проєкту щодо впровадження інновацій потрібно також вивчити чинники впливу різних рівнів на інвестиційно-інноваційну активність цього суб'єкта господарювання [168]. Оскільки еволюція інноваційних рішень залежить від впливу цих чинників, то потрібно розглянути більш детально ці чинники та способи їх впливу на суб'єкт господарювання транспортної сфери. Результати вивчення чинників та їх можливих наслідків наведені в табл. 3.1.

Табл. 3.1.

Чинники впливу на інвестиційні рішення по інноваціях*

Рівень впливу	Чинник	Можливі наслідки
Макроекономічний	Темпи економічного зростання	При високих темпах – обсяг інвестицій в інновації значно вищий, ніж при низьких темпах
	Фаза бізнес-циклу	Якщо бізнес-цикл наближається до пікового значення, то інвестиції в інновації більш імовірні, ніж у період, близький до точки мінімуму
	Податкове навантаження	Прозорість податків та їх раціональний рівень сприяє інвестиціям в інновації
	Темп інфляції	При високих темпах інфляції прийняття рішення про інвестиції в інновації уповільнюється
	Облікова ставка НБУ	Підвищення рівня облікової ставки НБУ призводить до збільшення безприбуткового періоду
Мезоекономічний	Вантажообіг	Потреба в зміні пропозиції з боку виконавців вантажних перевезень
	Рівень конкуренції	За умов високої конкуренції потрібно мати найбільш вигідні пропозиції, що неможливо без інновацій
	Вартість активів	Інновації сприяють підвищенню вартості активів
	Вік активів	Під час упровадження інновацій проводиться оновлення існуючих активів та придбання нових
	Прибутковість у галузі	Без здійснення інновацій суб'єкт господарювання може відставати від середнього рівня прибутковості по всій галузі, що може призвести до втрати конкурентоспроможності
Мікроекономічний	Обсяги інвестування	Вибір інновацій для впровадження залежить від обсягів інвестування
	Власні інвестиційні ресурси	Якщо в суб'єкті господарювання проводиться політика сталого розвитку, то систематично формуються власні інвестиційні ресурси, що дає можливість для більш імовірного впровадження інновацій
	Грошові потоки	Від швидкості обігу грошового потоку в суб'єкті господарювання залежить період до беззбитковості впровадженної інновації
	Фінансові результати діяльності	При високому рівні результативності діяльності суб'єкта господарювання в транспортній сфері обсяг упровадження інновацій значно розширюється
Інституційні	Регуляція інвестиційної діяльності підприємства	Якщо суб'єкт господарювання має власну інноваційну стратегію та в його внутрішніх документах указані джерела фінансування інноваційних проєктів, то рівень упровадження інновацій досить високий
	Державне регулювання	Підприємство транспортної галузі може бути залучене до державних інноваційних програм
	Діяльність фінансово-кредитних установ	Можливості залучення як інвестиційних коштів по різноманітних системах кредитування, також і пільгового за програмами уряду

Примітка. *Складено авторкою за [66, 70, 85, 106].

Оскільки розвиток та успішність утілення інновацій прямо залежить від інвестицій, то суб'єкт господарювання в транспортній сфері має зважати на

всі вказані чинники впливу, актуальність яких у транспортній сфері додатково зумовлюється певними обмеженнями інфраструктурного змісту [169].

Незважаючи на поточні проблеми в економіці України, спричинені воєнними діями, існують ефективні інструменти, за допомогою яких можна оновити технічне оснащення сільгоспвиробників та супутніх галузей, зокрема у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам [170]. Сучасна сільськогосподарська техніка дозволяє швидше й ефективніше проводити польові роботи, оскільки при однакових витратах праці та палива виконуються більші обсяги робіт, зменшуються втрати як насіння, так і врожаю, що безпосередньо впливає на ефективність землеробства, рівень рентабельності сільгоспвиробників та стан продовольчої безпеки України. Підвищення рівня ефективності землеробства призводить до підвищення попиту на послуги із транспортного обслуговування та конструктивні зміни щодо якості надання цих послуг [171].

Нові моделі техніки не тільки зменшують витрати на паливо, але й менш шкідливі для навколишнього середовища, оскільки оснащені двигунами з більш ефективним використанням палива. Використання нової техніки дозволяє істотно скоротити час проведення польових робіт та первинного транспортування продукції, що відіграє важливу роль в умовах зміни клімату в Україні з різкою зміною погодних умов [17].

У 2024 р. Кабінет Міністрів ухвалив рішення та запустив програму 25% компенсації вартості сільгосптехніки українського виробництва [172]. За словами та той час Першого віце-прем'єр-міністра України – Міністра економіки Юлії Свириденко, ця програма спрямована на підтримання національного виробника, стимулювання попиту на продукцію та товари, вироблені в Україні, що є основою державної політики України. Однією з програм підтримання вітчизняного виробництва є запровадження програми компенсації 25% вартості закупленої сільгоспвиробниками та представниками інших галузей, що забезпечують виробничі процеси, техніки

українського виробництва. На реалізацію програми компенсації 25% вартості техніки (без ПДВ) у 2024 р. в бюджеті України було передбачено 23 млн євро. Уряд систематично розширює перелік техніки вітчизняного виробництва, яку можна придбати в рамках цієї програми [172].

Таку компенсацію можуть отримати юридичні особи та фізичні особи-підприємці, основним видом діяльності яких є постачання сільськогосподарської продукції, виробленої ними на власних або орендованих основних засобах [173]. Це не обов'язково підприємства, які займаються виключно виробництвом сільськогосподарської продукції, але частка має становити не менше 75% вартості всіх товарів, поставлених такими юридичними та фізичними особами за попередні 12 послідовних податкових періодів загалом. Даний порядок видачі компенсації на придбання сільськогосподарської техніки спрямований на підтримку стабільних підприємств, пріоритетним видом діяльності яких є виробництво сільськогосподарської продукції.

В Україні підприємства, які працюють у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників, активно використовують такий фінансовий інструмент, як лізинг для придбання нової та вживаної техніки [43, С.84]. Лізинг дає можливість отримати необхідні технічні засоби без одноразових вкладень, тобто дає можливість підвищити ефективність надання транспортних послуг сільгоспвиробникам без суттєвого впливу на їхні оборотні кошти, оскільки підприємства можуть розподіляти виплати на тривалий період. Придбання техніки в лізинг не зменшить фінансових вкладень в обслуговування інших складових діяльності у сфері надання послуг із транспортування для сільгоспвиробників.

Лізинг дозволяє своєчасно отримати доступ до нових моделей техніки, оскільки транспортні засоби постійно модернізується, а нові моделі є більш продуктивними й енергоефективними. Часто умови лізингових угод передбачають можливість перейти на новішу модель після закінчення лізингової угоди [174].

Компанії, що займаються лізингом технічних засобів, дотримуються клієнтоорієнтованої політики. При оформленні договору лізингу враховуються потреби й можливості підприємства з транспортування сільськогосподарської продукції, обумовлюється гнучка система розмірів платежів, розмірів попереднього платежу, а також узгоджуються інші умови договору [175]. Крім того, здебільшого транспортним компаніям дозволяється викуп технічного обладнання після закінчення строку лізингу. Клієнтоорієнтованість лізингових компаній часто передбачає не тільки надання техніки на строк дії договору лізингу, а й організацію технічного підтримання, систематичного технічного обслуговування, проведення поточних і капітальних ремонтів, що дозволяє перевізникам використовувати отриману за договором лізингу техніку без додаткових витрат на її обслуговування.

Для створення комфортних умов для малого та середнього бізнесу, для пом'якшення негативного впливу на бізнес кризи, спричиненої пандемією COVID, з ініціативи Президента України у січні 2020 р. уряд запровадив Державну програму «Доступні кредити 5-7-9» [176]. Ця програма дозволила через банки – партнери програми надавати суб'єктам господарювання кредити під 5%, 7% або 9% річних залежно від профілю компанії. Надавачі транспортних послуг отримують кредити за цією програмою під 9% річних, що дозволяє залучити фінансові можливості не тільки для підтримання існуючого рівня якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників усіх видів продукції, зокрема сільськогосподарської, але й для активного виявлення й упровадження інноваційних можливостей у процесі здійснення транспортного обслуговування. У 2020 р. дослідження результативності програми не проводилося з урахуванням сфер діяльності кредитоотримувачів, а за підсумками наступних років частка підприємств, які надають різноманітні послуги, також і транспортні, у загальній кількості підприємств, які отримали пільгові кредити, у 2021 р. становила 9%, у 2022 р.

– 12,75%, у 2023 р. – 11,75%, у 2024 р. – 12%, за першій квартал 2025 р. – 13% [177].

Через орієнтованість програми «Доступні кредити 5-7-9» на виробничу сферу цей фінансовий інструмент у меншій мірі використовується для оновлення технічних засобів галузей, що забезпечують різні види обслуговування виробників. За підсумками діяльності програми за період з другого кварталу 2021 р. по першій квартал 2025 р., було видано 12129 кредитів на загальну суму 25,466 млрд. грн. За величинами середніх розмірів кредитів середні максимальні кредити отримувались у другому кварталі 2024 р. (3494,5 тис. грн), а середні мінімальні кредити надавались у третьому кварталі 2024 р. (701,9 тис. грн), однак середні суми кредитів свідчать про можливість оновлення технічного парку для надавачів транспортних послуг (рис. 3.2).

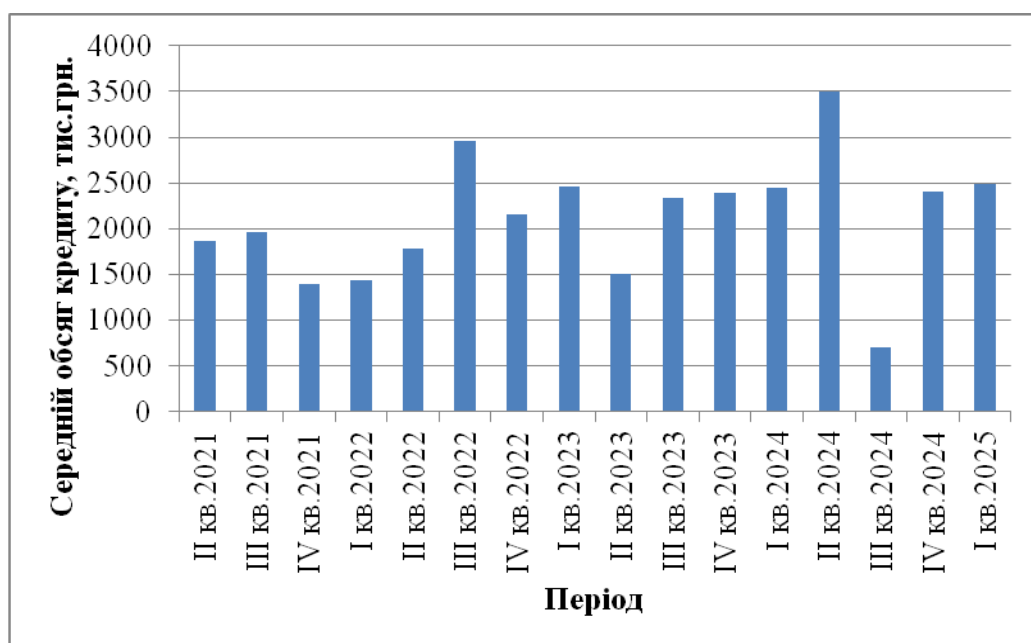


Рис. 3.2. Середній розмір кредиту, отриманого за програмою «Доступні кредити 5-7-9» на оновлення технічних засобів для надання послуг*

Примітка: *Складено авторкою на основі [177]

Із 2023 р. програма «Доступні кредити 5-7-9» фінансується Проєктом Світового банку з екстреної підтримки інклюзивного сільського відновлення

в Україні (ARISE) [178]. Цей проєкт Світового банку зосереджений не лише на програмі «Доступні кредити 5-7-9», а й на деяких грантових програмах, спрямованих на допомогу окремим фермерським господарствам у реалізації інноваційних проєктів, а також на фінансування проєктів, які мають сприяти як модернізації сільськогосподарського виробництва, так і створенню умов для підвищення ефективності всіх процесів, пов'язаних із виробництвом сільськогосподарської продукції та отриманням споживачами максимально якісних продуктів харчування.

Окрім програм, які запропоновані урядом України, сільгоспвиробники та надавачі транспортних послуг можуть брати участь у грантових програмах, які пропонуються представниками міжнародних організацій та урядів інших держав [179]. Найчастіше умови отримання фінансування на здійснення якісних технологічних оновлень супроводжуються умовами проведення різноманітних заходів з екологічної, соціально-психологічної, інклюзивної обізнаності членів суспільства, які будуть користуватися матеріальними благами, що надаються або модернізуються за умовами отримання гранту. У транспортній галузі переважають грантові конкурси, в умовах яких є заходи з декарбонізації транспорту та популяризації транспортних засобів індивідуального користування з нейтральним впливом на навколишнє середовище [180].

На жаль, в Україні слабо розвинений ринок дрібних приватних інвестицій, тому серед надавачів транспортних послуг практично відсутні такі форми підприємств, як відкриті акціонерні товариства. Розширення можливостей інвестиційної діяльності для громадян у вигляді невеликих приватних інвестицій у підприємства транспортної сфери не тільки допоможе виведенню заощаджень із пасивного стану, але й позитивно вплине на можливості підприємств з оновлення технічних засобів, які використовуються в процесі надання послуг із транспортного обслуговування виробників різних видів продукції, зокрема сільськогосподарської [181]. Розширення можливостей отримання

додаткових джерел фінансування для підприємств транспортної галузі призведе до покращання транспортного обслуговування в усіх сферах економічної діяльності та створить умови для підвищення якості життя населення [183].

Розглянемо основні заходи з проєктування покращання організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників Болградської територіальної громади та інших громад Болградського району Одеської області [184].

Технічне забезпечення. З метою надання рекомендацій щодо покращання транспортного обслуговування сільгоспвиробників Болградської територіальної громади та інших громад Болградського району розглянемо можливості впровадження інновацій на базі трьох підприємств, що надають послуги з транспортного обслуговування [185]. Основні напрями проєкту:

- створення умов для забезпечення підприємств альтернативною енергетикою;
- оновлення парку транспортних засобів;
- розбудова комунікацій між замовниками послуг із транспортного забезпечення і їх надавачами.

Орієнтовний строк реалізації проєкту – 6 років. Після реалізації проєкту плановий строк використання оновленого обладнання – не менш ніж 15 років для транспортних засобів, не менш ніж 9 років для джерел альтернативної енергії, іншого допоміжного обладнання та постійно за умов систематичного оновлення для комунікаційних засобів [186].

Упровадження інноваційного проєкту планується на базі трьох підприємств Болградської територіальної громади: ТОВ «Болградтранс», ТОВ «Агротранс» та ПСП «Колос», які є надавачами транспортних послуг сільгоспвиробникам, окрім того ТОВ «Агротранс» та ПСП «Колос» мають відділення, які займаються виробництвом різноманітної сільськогосподарської продукції [187].

Для забезпечення вказаних підприємств альтернативною енергетикою планується використати фотоелектричні модулі, які використовують монокристалічну технологію для перетворення сонячного випромінювання на електричну енергію. Усі перелічені підприємства мають великі площі дахів різних будівель як промислового, так і адміністративного призначення, на яких можна розмістити фотоелектричні модулі [188]. У табл. 3.2 наведено розрахунок річної потужності електроенергії, яка може бути отримана кожним із суб'єктів господарювання за умов максимального використання площ дахів та середньорічної кількості сонячних годин 1300 (для Одеської області) [189].

Табл. 3.2.

Розрахунок можливостей отримання альтернативної енергії*

Найменування підприємства	Загальна площа дахів, м ²	Корисна площа дахів, м ²	Кількість потрібних фотоелектричних елементів	Загальна потужність, кВт·год	Річна потужність, кВт·год
ТОВ «Болградтранс»	4618	3950	1460	176,5	299450
ТОВ «Агротранс»	2650	2290	845	102,1	132730
ПСП «Колос»	3830	3460	1280	154,7	201110

Примітка: *Складено авторкою за [190]

Розрахунок проводиться для фотоелектричних елементів JA Solar JAM72S30-565/LR, габаритні розміри якого 2333x1134x30 мм, коефіцієнт перетворення (ККД,%)=21,4%, номінальна потужність модуля 565 Вт [190].

Для ефективного використання енергії, яка може бути вироблена, на цих підприємствах планується встановлення систем безперебійного живлення на 56,32 кВт·год Solis S6-EH3P50K-H + АКБ Dyness DLC5.0C, тобто для ТОВ «Болградтранс» та для ПСП «Колос» - по три системи, для ТОВ «Агротранс» - дві системи.

Загальну суму первинних витрат, які потрібні для забезпечення підприємств джерелами альтернативної енергетики, наведено в табл. 3.3.

Табл. 3.3.

Розрахунок витрат на встановлення систем альтернативної енергії*

Найменування підприємства	Кількість потрібних фотоелектричних елементів	Витрати на виготовлення ПКД, тис. грн	Витрати на придбання й установлення обладнання для отримання альтернативної енергії, тис. грн	Витрати на придбання й установлення обладнання для накопичення альтернативної енергії, тис. грн	Загальна сума витрат, тис. грн
ТОВ «Болградтранс»	1460	350	10220	2498	13068
ТОВ «Агротранс»	845	270	5915	1665	7850
ПСП «Колос»	1280	310	8960	2498	11768

Примітка: *Складено авторкою

Для вивчення економічної доцільності переходу на альтернативну енергетику розрахуємо вартість отриманої за період мінімального розрахункового строку експлуатації – 15 років у поточних цінах на електроенергію для юридичних осіб станом на 01.03.2025 (табл. 3.4) за умов повного використання отриманої електричної енергії для потреб підприємства.

Табл. 3.4.

Розрахунок економічної ефективності від генерації альтернативної енергії*

Найменування підприємства	Загальна сума витрат, тис. грн	Розрахункова кількість отриманої електроенергії, кВт·год/рік	Розрахункова вартість отриманої енергії, тис. грн/ рік	Розрахункова вартість отриманої енергії за 15 років, тис. грн	Економічний ефект від впровадження проєктів, тис. грн
ТОВ «Болградтранс»	13068	299450	4050	60755	47687
ТОВ «Агротранс»	7850	132730	1795	26930	19080
ПСП «Колос»	11768	201110	2720	40803	29035

Примітка: *Складено авторкою

З урахуванням можливостей залучення засобів пільгового кредитування та можливих ставок дисконту за підсумками розрахунків чистої приведеної вартості проєкту із залучення джерел альтернативної енергетики для власних

потреб ТОВ «Болградтранс» фінансовий портфель проекту має такий вигляд (рис. 3.3), для ТОВ «Агротранс» – рис. 3.4, для ПСП «Колос» – рис. 3.5 [191].

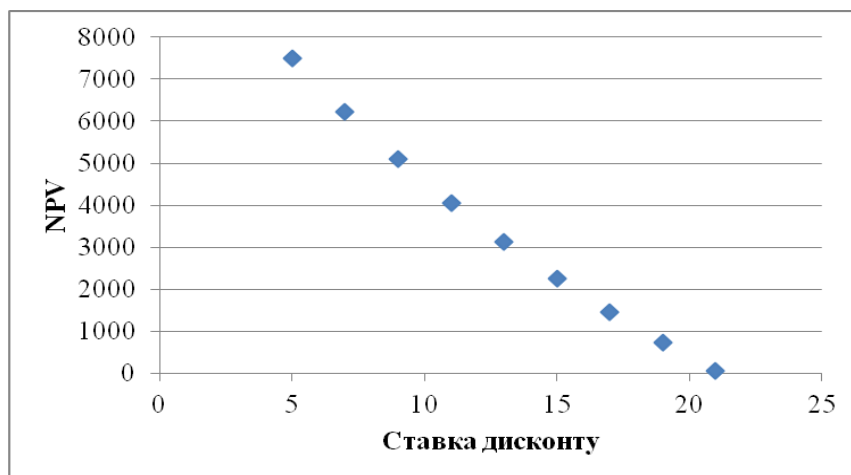


Рис. 3.3. Фінансовий портфель інноваційного проекту із залучення джерела альтернативної енергетики для ТОВ «Болградтранс»*

Примітка: *Складено авторкою

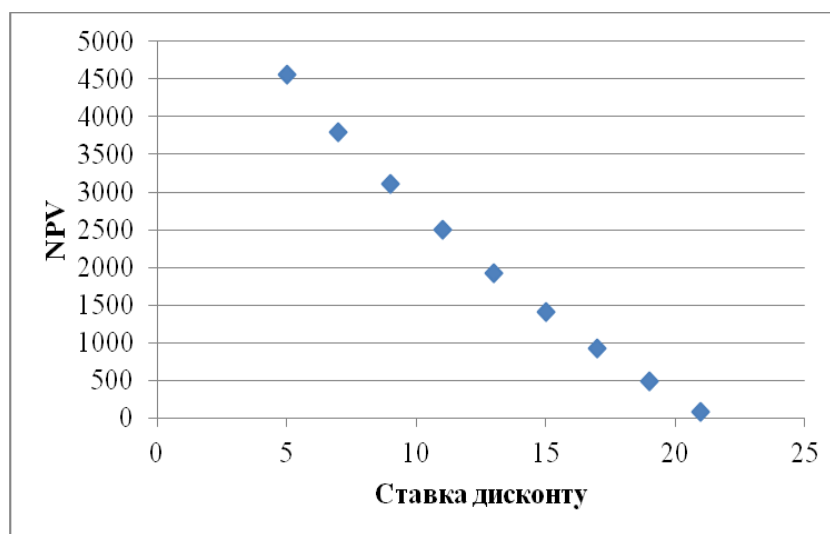


Рис. 3.4. Фінансовий портфель інноваційного проекту із залучення джерела альтернативної енергетики для ТОВ «Агротранс»*

Примітка: *Складено авторкою

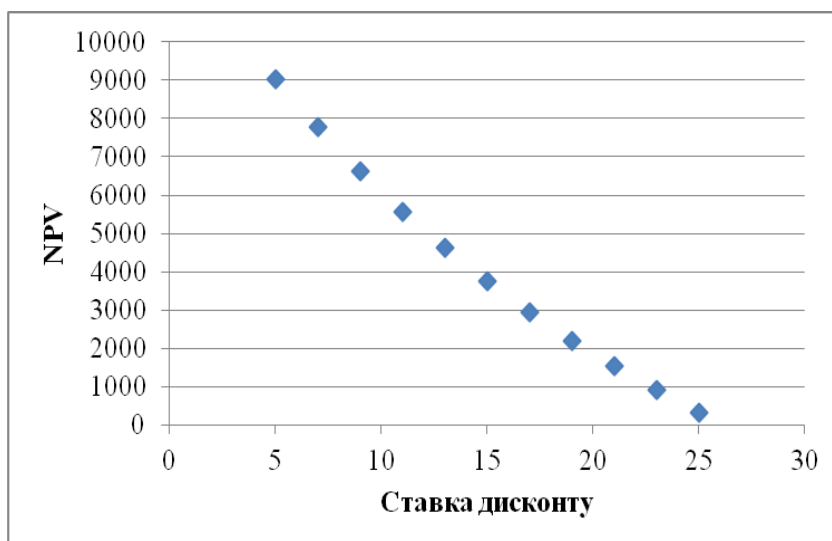


Рис. 3.5. Фінансовий портфель інноваційного проекту із залучення джерела альтернативної енергетики для ПСП «Колос»*

Примітка: *Складено авторкою

За попередніми розрахунками до вартості необхідного обладнання включено пристрої, що мають зберігати електричну енергію, яка в сонячні години генерується з надлишком для подальшого використання для власних виробничих та адміністративних потреб [192].

Табл. 3.5.

Розрахунок пробігу вантажного транспорту, який можна здійснити за рахунок альтернативної енергії*

Найменування підприємства	Розрахункова кількість отриманої електроенергії, кВт·год/рік	Розрахункові витрати на власні потреби, кВт·год/рік	Розрахункова кількість вивільненої електричної енергії, кВт·год/рік	Розрахунковий пробіг, який може бути здійснений вантажним транспортом за рахунок альтернативної енергії, км
ТОВ «Болградтранс»	299450	27000	272450	189201
ТОВ «Агротранс»	132730	22680	110050	76423
ПСП «Колос»	201110	25200	175910	122160

Примітка: *Складено авторкою

Оскільки вся генерована електрична енергія планується до споживання в підприємствах, то після відбору необхідної кількості електричної енергії на власні потреби та з розрахунку витрат 1,44 кВт·год на 1 км двигунами вантажних автомобілів з екологічно чистими двигунами, розрахунок вивільненої для використання у транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників електричної енергії подано в табл. 3.5 [193].

Загальний кілометраж, який можуть здійснити вантажні автомобілі в рамках транспортного обслуговування сільгоспвиробників за рахунок виробленої альтернативної електроенергії, складає 387784 км за один рік. З урахуванням наявної в громаді мережі сонячних електростанцій, для яких у літній період існуючі мережі не здатні прийняти всю електричну енергію, що виробляється їхніми потужностями, то вони вимушені відправляти на заземлення до 50% згенерованої ними електричної енергії, перехід на використання вантажних транспортних засобів із нульовими шкідливими викидами економічно доцільний та сприятиме покращанню екологічних умов у зоні активного сільськогосподарського виробництва.

Однак через брак пропозиції на ринку вантажних автомобілів з нульовими викидами неможливо скласти актуальні пропозиції стосовно придбання нових транспортних засобів з екологічними двигунами [142]. Переважну більшість пропозицій уживаних вантажних автомобілів на ринку України складають автомобілі до 3 т до 250 км на одному заряді акумуляторів, що не дає можливість забезпечити виконання замовлень на транспортне обслуговування сільгоспвиробників на маршрутах від місць виробництва до місць зберігання або сортування продукції для подальшого транспортування [194, 195]. На ринку зараз наявні пропозиції переобладнання транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння гібридними й електричними двигунами. Вартість послуг переобладнання залежить від багатьох технічних факторів, тому не розглядається в даному дослідженні, оскільки це має бути досліджено окремо в рамках виконання індивідуальних запитів на відповідні підрахунки.

Інформаційне забезпечення. За умов оновленого організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників для здійснення координації взаємодії надавачів послуг і споживачів цих послуг, зокрема сільгоспвиробників, потрібні інноваційні підходи до створення ефективних каналів комунікації. Планування й упровадження інновацій у сфері комунікацій на транспортному підприємстві, яке працює у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, потребує збирання великого обсягу первинної інформації, виникнення якої зумовлюється виробничими процесами. Інформація збирається та проходить первинне оброблення для використання під час подальшої аналітичної діяльності [196].

Залежно від особливостей інформації утворюються різні типи інформації. Основними типами інформації на транспортному підприємстві, що працює у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, є оперативна, технічна, економічна, юридична, кадрова та аналітична інформація.

Оперативна інформація транспортного підприємства складається з даних про місцезнаходження транспортних засобів, швидкість їх руху, наявність залишку паливно-мастильних матеріалів, температуру у вантажному відсіку або температуру в салоні пасажирського транспортного засобу, відповідність реального руху раніше затвердженим графікам, наявність вільного місця для вантажів або вільних пасажирських місць [197]. Ці відомості можуть бути зібрані за допомогою цифрових систем, які оснащені відповідними пристроями для передавання інформації в режимі реального часу. Отримані відомості використовуються для поточного коригування процесу надання транспортних послуг. Також ці відомості можливо використати при плануванні інновацій для пошуку проблемних питань, які потрібно покращити в процесі розроблення й утілення інновації [198].

Технічна інформація містить відомості про потужність двигунів, вантажомісткість та пасажиромісткість, строки експлуатації, періодичність та

підсумки проведення діагностики, заміну деталей або агрегатів, наявність комплектуючих та їх знос. Технічні характеристики можуть бути використані під час планування маркетингу інновацій на транспортному підприємстві для розрахунків необхідних ресурсів технічного напрямку та для прогнозування потреб у здійсненні технічного огляду й поточного ремонту транспортних засобів, які будуть задіяні в транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників [199].

До основних напрямів економічної інформації належать доходи та видатки, тарифи, бюджет та інвестиції. Доходи та видатки транспортного підприємства відображають витрати на паливо, ремонт транспортних засобів, оплату праці, доходи від здійснення перевезень, передачу в оренду транспортних засобів, надання різноманітних логістичних послуг [200]. Тарифи відображають вартість перевезень та порівняння власних тарифів із тарифами конкурентів. Бюджет відображає кошти, спрямовані на основні витрати та на оновлення транспортних засобів. Економічна інформація має важливе значення при складанні плану доходів та витрат при здійсненні послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Юридична інформація відображає нормативні документи, якими регламентується діяльність транспортних підприємств, правила перевезення пасажирів та вантажів, ліцензії та сертифікати, необхідні для здійснення внутрішніх і міжнародних транспортних операцій, контракти з клієнтами та підрядниками [201]. Юридична інформація потрібна при формуванні правових обмежень у процесі підготовки типової угоди на надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

До поточної аналітичної інформації належать звіти про завантаження транспортних засобів, виконання рейсів, рівень задоволення споживачами якістю наданих послуг. До аналітичного типу інформації належать відомості про потенційний попит на транспортні послуги та потреби в оновленні парку транспортних засобів [202].

Основними джерелами інформації на транспортному підприємстві, яке працює у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, є внутрішні джерела, зовнішні джерела, автоматизовані системи та форми зворотного зв'язку зі споживачами. До внутрішніх джерел інформації на транспортному підприємстві належать локальні автоматизовані системи для моніторингу транспортних засобів, системи планування ресурсів підприємства, системи управління використання транспорту. До внутрішніх джерел належать такі традиційні документи, як подорожні листи, відомості та звіти водіїв, фінансова звітність підприємства, яка формується в різних відділах підприємства, наприклад, у бухгалтерії, відділі логістики або ремонтному відділі. Інформація, створена всередині підприємства, має особливо важливе значення для плану надання послуг із транспортного забезпечення потреб сільгоспвиробників, оскільки її аналіз найчастіше призводить до формування попиту на інновації у сфері надання цих послуг через виявлення джерел можливостей покращання якості послуг із транспортного обслуговування, що надаються сільгоспвиробникам [203].

Зовнішні джерела інформації для транспортного підприємства складаються з інформаційних потоків від органів державної влади та місцевого самоврядування, які можуть надавати регламенти й нормативи діяльності транспортного підприємства, висувати вимоги щодо ліцензування певних видів діяльності у сфері транспортних послуг. До зовнішніх джерел інформації належить інформація від партнерів, з якими укладаються угоди, та споживачів послуг, від яких отримуються замовлення на здійснення транспортних послуг, утворюються форми зворотного зв'язку. Ринок послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників надає підприємствам інформацію про тарифи та нові технології. Інформація, що отримується транспортним підприємством від зовнішніх джерел, найчастіше використовується для формування системи умов та обмежень, які утворюють рамки інноваційної діяльності в процесі створення умов для покращання якості транспортного обслуговування сільгоспвиробників [204].

Масиви великих даних створюються шляхом застосування автоматизованих систем із більшою кількістю функцій, ніж локальні. Ці системи формують масиви даних про рух транспортних засобів, їх відстеження в режимі реального часу та позицію відносно транспортних засобів інших підприємств [205]. Фінансово спрямовані автоматизовані системи дозволяють аналізувати витрати та розраховувати більш оптимальні способи здійснення перевезень на замовлення сільгоспвиробників. Під час створення комплексу маркетингу інновацій у процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників ці відомості беруться за основу для виконання планових розрахунків, тобто еталону, відносно якого потрібно проводити аналіз упровадження інновації [206].

Також надважливе має значення система взаємодії зі споживачами транспортних послуг, оскільки від змісту отриманих скарг, відгуків та пропозицій залежить структура коригування не тільки поточної діяльності підприємства, але й інноваційних процесів. Перевезення різних типів вантажів, що виконуються в процесі транспортного обслуговування сільгоспвиробників, мають певні особливості, тому інформацію від споживачів потрібно структурувати відповідно до груп вантажів для отримання більш детального опису можливостей покращання транспортного обслуговування сільгоспвиробників залежно від типу послуги, які замовляють ці споживачі [207].

Для доповнення інформації, отриманої від споживачів, необхідно проводити консультації з водіями транспортних засобів, що можуть надати професійну характеристику маршрутів, певних труднощів, що виникають на маршрутах, а також стосовно стану транспортних засобів або потреб у їх покращанні [160].

Удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників із метою покращання якості надання транспортних послуг потребує чіткого плану, на основі якого

виконується комплекс заходів як організаційно-інформаційного, так і технічного змісту. Організаційно-інформаційні заходи плануються на підставі оперативної, аналітичної та юридичної інформації та містять здебільшого заходи, спрямовані на покращання якості комунікації як усередині транспортного підприємства, яке працює у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, так і з зовнішніми джерелами комунікації, зокрема із замовниками послуг, а саме із сільгоспвиробниками та з представниками підприємств, що займаються сортуванням і первинним переробленням сільськогосподарської продукції [180].

Планування заходів технічного змісту в процесі вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників здійснюється як за підсумками інвентаризації та технічного огляду транспортних засобів, так і за підсумками вивчення потреб у спеціалізованих технічних засобах для виконання перевезень продукції сільськогосподарського виробництва, що потребує специфічних умов, а також для виконання умов чинного законодавства у сфері охорони навколишнього середовища.

Оскільки практичне впровадження будь-якого плану потребує своєчасного коригування, то для здійснення цього типу діяльності потрібні розгалужені інформаційні джерела, за допомогою яких можна об'єктивно проаналізувати виконані дії та віднайти можливості щодо їх покращання [62]. Для виконання коригування плану підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, потрібно опрацювати необхідну до коригування інформацію за такою моделлю (рис. 3.6).

Під час проведення збору й аналізу первинних даних потрібно вивчити динаміку надання послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, при виконанні яких використовуються результати інноваційної діяльності, проведеної в рамках покращення якості надання послуг. Потрібно порівняти реальні витрати на проведення

маркетингових компаній із запланованими, а у випадку їх перевищення – виявити причину невідповідності.



Рис. 3.6. Модель коригування плану покращення якості надання послуг у сфері транспортного обслуговування*

Приміка: *Складено авторкою

Для відтворення інформації, яка впливає на ціноутворення транспортної послуги, потрібно проаналізувати витрати, що впливають на ефективність внутрішніх процесів: витрати на обслуговування клієнтів, витрати на впровадження технологій, інші супутні витрати, пов'язані з упровадженням інновації [208]. Усі перелічені дані можна отримати шляхом сегментування інформації, що утворюється в процесі надання підприємством послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Виробництво будь-якої продукції, зокрема сільськогосподарської, потребує якісного транспортного обслуговування, від налагодженості якого залежить завантаженість виробничих потужностей та своєчасність виконання угод на поставку виробленої продукції. При формуванні виробничого плану роботи підприємства плануються всі види робіт як безпосередньо всередині виробничого процесу, так і зовнішні, спрямовані на підтримання якісного функціонування виробництва. Відповідно постає потреба в отриманні повної, постійно активної інформації про перевізників, готових виконати договір на доставку або продуктів, необхідних у процесі виробництва, таких як, наприклад, добрива або тара [209].

Ефективному управлінню вантажними перевезеннями, які переважають у процесі надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, організація яких визначається рухом вантажів від виробника до кінцевого споживача, як внутрішнього, так і зовнішнього, заважають такі проблеми:

- непередбачені витрати в разі неоптимального вибору перевізника для дотримання умов доставки вантажу;
- неможливість своєчасно визначити перевізника вантажу, який пропонує найбільш вигідний варіант доставки;
- складність визначення реального часу доставки вантажів через некомпетентність представників компаній-перевізників у сфері особливостей конкретних маршрутів;
- точне визначення фактичного пробігу автомобіля та кількості витраченого палива [210].

Створення мобільного додатку, за допомогою якого буде обрано виконавця послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробника, дозволить вирішити проблеми з:

- визначенням оптимального маршруту доставки;
- організацією роботи з перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший;

- пошуком найбільш економічно доцільного виконавця поставки товару;
- страхуванням вантажу, оскільки ця послуга може бути обрана автоматично при необхідності, як і страхова компанія;
- планування роботи окремих конкретних виробничих ланцюгів, результати яких повинні бути доведені до споживача (окремі види кулінарної продукції) у стислі строки з дотриманням відповідних санітарних умов [25, 26, 27, 28, 36].

Для створення заявки на здійснення послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробник заповнює інформацію в такі поля форми заявки:

- тип вантажу;
- залежно від типу вантажу його фізичні характеристики, умови транспортування;
- пункти вибуття і прибуття (можливе надання координат геолокації);
- строки здійснення перевезення;
- потреба в тарі та її повернення;
- очікувана вартість за здійснення перевезення.

Після заповнення заявки в процесі її оброблення формуються списки потенційних виконавців замовлення на здійснення послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробника. Принципову схему мобільного додатку подано на рис. 3.7.

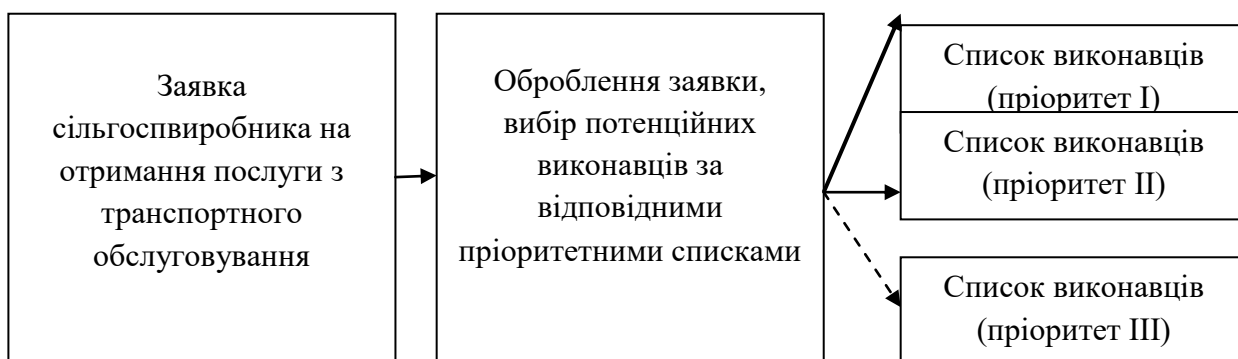


Рис. 3.7. Макет мобільного додатку з комунікації замовників та виконавців послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників*

Примітка: *Складено авторкою

Принципову модель вхідної інформації, яка використовується в додатку в процесі встановлення зв'язку з потенційним замовником послуги з транспортування із числа сільгоспвиробників, наведено на рис. 3.8.

The diagram shows a principle model of a form for ordering transport services. It is titled "Замовлення послуги з транспортного обслуговування" (Ordering of transport services). The form is divided into two main columns. The left column contains fields for "Тип вантажу" (Type of cargo), "Пункт вибуття" (Point of departure), "Дата та час вибуття (мінімум)" (Date and time of departure (minimum)), "Дата та час вибуття (максимум)" (Date and time of departure (maximum)), "Тип тари (за необхідності)" (Type of packaging (if necessary)), and "Очікувана вартість" (Expected cost). The right column contains fields for "Пункт прибуття" (Point of arrival), "Дата та час прибуття (мінімум)" (Date and time of arrival (minimum)), "Дата та час прибуття (максимум)" (Date and time of arrival (maximum)), and a checkbox labeled "Потреба у зворотній доставці тари" (Need for return delivery of packaging). Each field is represented by a green box with a dropdown arrow or a checkbox. The "Очікувана вартість" field is highlighted in yellow.

Рис. 3.8. Принципова модель отримання первинної інформації від замовника послуги з транспортного обслуговування*

Примітка: *Складено авторкою

Користувацький інтерфейс, сформований з урахуванням необхідних функцій, як для початку роботи з додатком, так і для формування необхідних компонентів для здійснення послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, наведено на рис. 3.9.

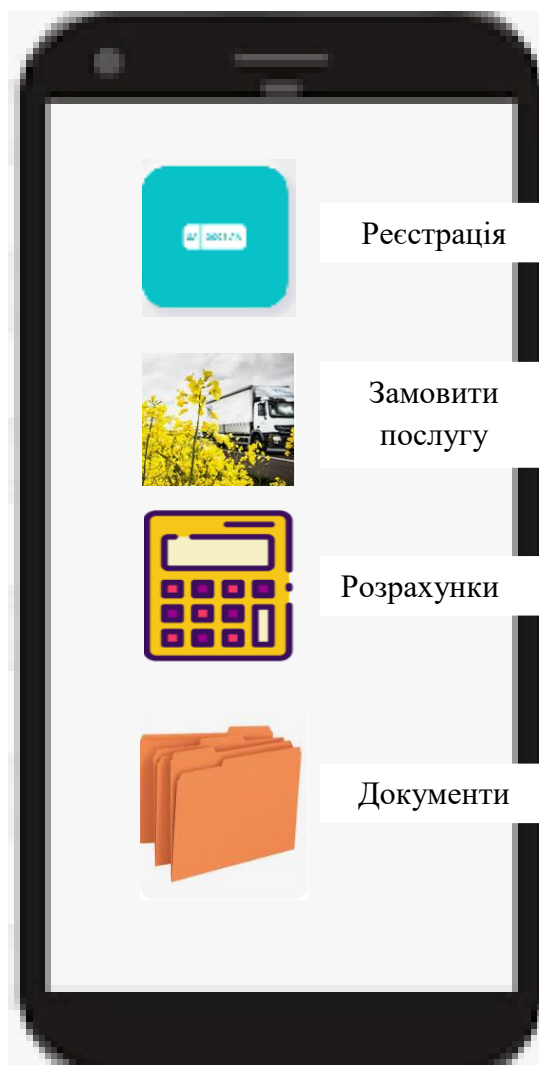


Рис. 3.9. Проект користувацького інтерфейсу додатку*

Примітка: *Складено авторкою

Для отримання пропозицій щодо виконання перевезень на замовлення сільгоспвиробників підприємства, які бажають здійснювати співпрацю з мобільним додатком, заповнюють анкети, у яких вказують:

- місце розташування підприємства;
- максимально можливу відстань пошуку замовлення;
- обирають із запропонованого переліку типи транспортних засобів, які є у підприємства в наявності, вказують для кожного транспортного засобу його вантажомісткість;

- указують спеціалізовані технічні засоби, яких немає в стандартному переліку додатка;
- обирають спосіб отримання повідомлень про потенційні замовлення;
- обирають прийнятні часові інтервали для прийняття рішення про можливість надання послуги.

Усі зареєстровані можливі виконавці замовлення групуються для кожного конкретного замовлення в три списки пріоритетів. До першого списку пріоритетів потрапляють виконавці послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників із найвищим рейтингом за результатами попередньо виконаних угод щодо надання послуг та ті виконавці послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, які знаходяться в безпосередній близькості від пункту прийняття вантажів. За допомогою засобів штучного інтелекту до цього списку можуть бути включені не тільки підприємства, які зареєстровані в додатку, але й ті, які не надавали заявок щодо співпраці з додатком. Ці підприємства включаються до списку виконавців першого пріоритету з рейтингом, що дорівнює нулю.

Список виконавців другого пріоритету формується з переліку виконавців, що мають середні показники рейтингу за підсумками попередньо виконаних угод із надання послуг транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Список виконавців другого пріоритету може бути доповнений за бажанням замовника переліком транспортних підприємств, які не співпрацюють із додатком, але знаходяться на відстані 150-200 км від пункту прийняття вантажу.

Список виконавців третього пріоритету формується з переліку потенційних виконавців, які мають найнижчі показники рейтингу за підсумками раніше виконаних угод із надання послуг транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Усі списки пріоритетів формуються за бажанням замовника: або в порядку спадання рейтингу, або в порядку збільшення відстані від пункту прийняття вантажу.

При завантаженні інформації про наявність замовлення на доставку товару в мобільний додаток кожен потенційний виконавець зі списку першого пріоритету отримає інформацію про це в спосіб, указаний під час реєстрації. Ознайомившись з умовами доставки товару, йому пропонують зробити вибір: цікавить його пропозиція чи не цікавить отримана інформація. Якщо пропозиція зацікавить потенційного виконавця, йому буде запропоновано ввести через відповідну форму такі дані:

- пропозиція щодо вартості доставки всієї партії товару;
- умови доставки;
- строк, до якого буде актуальною інформація, надана потенційним виконавцем у відповідній пропозиції.

Час, упродовж якого пропозиція дійсна для кожного списку виконавців по кожному пріоритету, обирається споживачем серед таких проміжків: 12 годин, 24 години, 36 годин, 48 годин, 60 годин, 72 години. Після ознайомлення всіх можливих потенційних виконавців послуги з транспортного обслуговування та відсутності угоди на здійснення перевезень замовнику буде запропоновано конкретизувати умови замовлення, переглянути первинні умови заявки, уточнити очікувану вартість за надання послуги з перевезення, строки виконання перевезень.

Оскільки в потенційного виконавця можуть виникнути обставини, які не сприятимуть виконанню певного замовлення, то в особистому кабінеті має бути доступна функція відхилення раніше зробленої пропозиції, однак зробити це можна лише до укладення угоди про надання транспортно-експедиційних послуг.

Усі пропозиції від потенційних виконавців доставки товару відображаються в особистому кабінеті замовника, тобто в представників служби обслуговування клієнтів. Усі пропозиції відсортовані в такому порядку: за рейтингом потенційного виконавця в системі, за запропонованою вартістю доставки товару, за умовами доставки. Система відбирає три найкращі пропозиції, з яких спеціаліст вручну вибирає виконавця та надсилає

запит на підтвердження виконання конкретного замовлення. При введенні підтвердження в систему виконавець отримає повідомлення з пропозицією підтвердити раніше зазначену інформацію щодо вартості, термінів та умов перевезення вантажу.

Після отримання підтвердження додаток автоматично заповнює угоду та відправляє її на процедуру електронного підпису спочатку виконавцю, а потім замовнику. Для кінцевого користувача формується повідомлення з переліком умов угоди та проханням заповнити відповідну форму після виконання всіх умов, які прописані в угоді на транспортне обслуговування.

Підписана обома сторонами угода фіксується в системі, а до особистих кабінетів замовника та виконавця надходить повідомлення про початок функціонування відповідної угоди. Повідомлення про активність відображається у особистому кабінеті до закінчення строку дії угоди, тобто до дати та часу завершення процедури надання послуги з транспортного обслуговування. Угода надходить в архів лише після внесення споживачем інформації про отримання послуги до спеціальної форми.

Після виконання замовлення система нараховує виконавцю додаткові бали рейтингу за виконання замовлення. Однак якщо якість наданої послуги не відповідає умовам, зазначеним в угоді, рейтинг може бути знижений (табл. 3.2).

Табл. 3.2.

Система бальної оцінки виконаних угод*

Рівень, на який замовник оцінив якість надання послуги з транспортного обслуговування	Зміни загальної рейтингової оцінки від обчисленої величини змін	Величина змін (формула для обчислень)
Високий	Збільшується на 100%	$\text{Маса(т)} * \frac{\text{Вартість(тис. грн.)}}{\text{Відстань, км}}$
Достатній	Збільшується на 50%	
Середній	Зменшується на 50%	
Низький	Зменшується на 100%	

Примітка: *Складено авторкою

Оскільки сільгоспвиробники мають потребу в перевезенні специфічних вантажів, то для звуження кола пошуку потенційних виконавців замовлення на транспортне обслуговування можна додати параметр вибору виконавців, які при попередній реєстрації вказали наявність спеціалізованих транспортних засобів, наприклад, рефрижераторів, у переліку транспортних засобів, що є в наявності підприємства [211].

Запропонований макет мобільного додатку може бути розширений у процесі адаптації до конкретних умов, а також можуть бути розширені можливості застосування штучного інтелекту не тільки для пошуку потенційних виконавців послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, але й пошук потенційних замовників. Для потенційних замовників можливе створення спеціалізованих рекламних продуктів, які демонструють переваги застосування мобільного додатку для замовлення послуг із транспортного обслуговування [212].

Для оцінки впливу реалізації інноваційного проєкту в рамках покращання організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників на ефективність виробництва сільськогосподарської продукції потрібно проаналізувати весь спектр чинників, які впливають на його результативність [213]. Упровадження багатокомпонентного інноваційного проєкту має певні особливості, які відображаються не тільки в процесі розроблення й реалізації, але й на стадії аналізу його ефективності. Упровадження інноваційних проєктів у системі транспортного обслуговування сільгоспвиробників має відображати ті особливості, які характеризують їх практичний зміст та вплив на безпосередні показники діяльності виробників, можуть бути враховані замовниками цих послуг у подальшому плануванні діяльності, та як заохочення до інноваційної активності керівників підприємств галузі [214].

З урахуванням специфіки інноваційних проєктів у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників можна виділити низку ефектів:

економічний, технічний, ресурсний, соціальний, екологічний, маркетинговий та логістичний.

При формуванні показників економічного ефекту потрібно у вартісному вираженні сформулювати всі компоненти результатів та витрат, які виникають у процесі впровадження інновацій. Технічний ефект має бути проілюстрований корисністю запропонованих технічних засобів. Для визначення факторів ресурсного ефекту потрібні показники, які відображають обсяги використаних ресурсів для надання послуг із транспортного обслуговування [188].

Соціальні ефекти від упровадження інновацій можуть бути пояснені за допомогою рівня життя населення громад, у яких впроваджуються відповідні інноваційні проєкти, підвищенням престижності праці на підприємствах, що здійснюють інноваційну діяльність, підвищенням рівня інвестиційної привабливості підприємств та громади. Для визначення екологічного ефекту потрібно встановити обсяги зменшення викидів до атмосфери, зміни в енергетичному балансі підприємства [215, 216]. Маркетинговий ефект мають показники, що оцінюють вплив результатів інновацій на конкурентоспроможність підприємства, збільшення кількості споживачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, які готові скористатися послугами підприємств, що активно впроваджують інноваційні проєкти [204]. Логістичний ефект від упровадження інноваційного проєкту у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників можна дослідити шляхом вивчення показника зменшення втрат виробленої продукції через несвоєчасне транспортування та зниження долі транспортних витрат у кінцевій вартості продукції [151].

Для визначення змін в ефективності надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників за підсумками консультацій із фахівцями, що здійснюють економічне планування на транспортних підприємствах, які задіяні в наданні послуг із транспортного обслуговування, отримано такий перелік ефектів, критеріїв ефективності, показників

ефективності та значення питомої ваги для кожного компоненту інтегральної оцінки ефективності впровадження інноваційних проєктів у сферу надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників (табл. 3.3).

Табл. 3.3.

Критерії для здійснення інтегральної оцінки ефективності інноваційного проєкту у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників*

Вид ефекту	Пит. вага	Критерій ефективності	Пит. вага	Показник ефективності	Пит. вага
Економічний	0,204	Дохід	0,37	Чиста поточна вартість	0,45
				Внутрішня норма доходності	0,55
		Рентабельність	0,63	Рентабельність інвестицій	0,28
				Рентабельність послуги	0,37
				Дисконтований період окупності	0,35
Технічний	0,096	Технічне оновлення	1	Парк транспортних засобів	0,8
				Додаткове обладнання	0,2
Ресурсний	0,139	Зміни обсягів ресурсів	1	Зростання фондів	0,16
				Зростання продуктивності використання транспортних засобів	0,22
				Зниження собівартості послуг	0,62
Соціальний	0,121	Рівень життя у громаді	0,5	Додаткові робочі місця	0,44
				Рівень залучення ВПО та осіб з обмеженою працездатністю	0,21
				Рівень зростання заробітної плати	0,35
		Кадрове забезпечення	0,3	Рівень кваліфікації працівників	0,38
				Рівень залучення сторонніх спеціалістів	0,36
				Безпека робочих місць	0,26
Екологічний	0,189	Екологічна безпека	1	Рівень інвестиційної привабливості громади та підприємства	1
				Обсяг шкідливих викидів	0,45
				Обсяг використання вичерпних джерел енергії	0,45
Маркетинговий	0,117	Комерційна ефективність	0,54	Знос обладнання	0,1
				Збільшення обсягу надання послуг	0,37
				Збільшення долі на ринку	0,42
		Комунікаційна ефективність	0,46	Рентабельність інноваційної діяльності	0,21
				Збільшення частки потенційних клієнтів через використання мобільного додатку	0,28
Логістичний	0,134	Логістична ефективність	1	Збільшення частки клієнтів, які задоволені якістю послуги	0,72
				Збільшення кількості продукції, яка вчасно транспортована	0,78
				Зменшення долі транспортних послуг у кінцевій вартості продукції	0,22

Примітка: *Складено авторкою з урахуванням [62, 73, 175, 214]

Для визначення рівня ефективності впровадження запропонованих інновацій для ТОВ «Болградтранс», ТОВ «Агротранс» та ПСП «Колос» разом із фахівцями цих підприємств було проведено аналіз потенційного впливу від упровадження інноваційних технічних і комунікаційних засобів на обсяг та якість надання цими підприємствами послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників Болградської територіальної громади та інших громад Болградського району Одеської області.

Згідно з проведеними підрахунками, було з'ясовано, що впровадження інноваційного проєкту у ТОВ «Болградтранс» призведе до підвищення ефективності діяльності цього підприємства у сфері надання транспортних послуг сільгоспвиробникам на 14,53%, ТОВ «Агротранс» - на 11,76%, ПСП «Колос» - на 13,66%.

За підсумками визначення впливу ефектів, що враховують питому вагу, було побудовано теплову діаграму, за допомогою якої спеціалісти цих підприємств мають можливість дослідити сильні і слабкі сторони запропонованого інноваційного проєкту та виконати за необхідності поточне коригування (табл. 3.4).

Табл. 3.4.

Теплова діаграма інтегрального оцінювання інноваційних проєктів*

Ефект	Питома вага	ТОВ «Болградтранс»	ТОВ «Агротранс»	ПСП «Колос»
Економічний	0,204	0,258	0,260	0,254
Технічний	0,096	0,148	0,151	0,153
Ресурсний	0,139	0,141	0,139	0,140
Соціальний	0,296	0,139	0,132	0,132
Екологічний	0,189	0,112	0,101	0,125
Маркетинговий	0,117	0,167	0,163	0,174
Логістичний	0,134	0,180	0,171	0,160

Примітка: *Складено авторкою

За проведеним аналізом питомої ваги кожного з ефектів, який впливає на ефективність діяльності підприємств із надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробникам, за результатами вивчення потенціалу впровадження інноваційного проєкту виявлено, що найменший вплив має технічний ефект (0,096). Це пояснюється наявністю в усіх підприємствах транспортних засобів, які були уведені в експлуатацію в останні п'ять років. У ТОВ «Болградтранс» таких транспортних засобів 6, у ТОВ «Агротранс» 4, а у ПСП «Колос» 1, що проілюстровано коефіцієнтами 0,148, 0,151 та 0,153 відповідно.

Через специфічність ринку та обмежене коло потенційних споживачів послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, маркетинговий ефект має питому вагу 0,117. Найнижчу оцінку впливу маркетингового ефекту на ефективність роботи підприємства з надання транспортних послуг оцінили спеціалісти ТОВ «Агротранс» (0,163), а найвищу – спеціалісти ПСП «Колос» (0,174).

Вплив логістичного ефекту було оцінено з питомою вагою 0,134, а найменшу оцінку отримав ПСП «Колос» (0,160), а найвищу – ТОВ «Болградтранс» (0,180), оскільки ПСП «Колос» має власне сільськогосподарське виробництво та досвід логістичного обслуговування цього виробництва (рослинництва, промислового вирощування квітів та тваринництва). Ресурсний ефект має питому вагу 0,139 та отримав приблизно однакові оцінки в усіх підприємствах на приблизно однаковому рівні, оскільки ці підприємства мають приблизно однакову ресурсну базу.

Серед лідерів за питомою вагою – екологічний ефект (0,189), економічний (0,204) та соціальний (0,296). Такий розподіл питомої ваги означених ефектів може бути наслідком соціально-економічної ситуації та складної екологічної ситуації в регіоні, у якому головним видом виробничої діяльності є сільськогосподарське виробництво. Найбільший вплив екологічного фактору (0,125) на ефективність здійснення транспортного обслуговування сільгоспвиробників очікують фахівці ПСП «Колос», яке

регулярно несе збитки через стихійні лиха місцевого масштабу, що викликані порушенням екологічної рівноваги.

Економічний ефект від впровадження інноваційного проєкту має найбільший з очікуваних результат у ТОВ «Агротранс», оскільки на цьому підприємстві був уже досвід з упровадження інноваційного проєкту в процесі первинного перероблення сільськогосподарської продукції. Найвищий вплив соціального ефекту (0,139) очікують фахівці ТОВ «Болградтранс», оскільки це багатoproфільне підприємство обслуговує не тільки сільгоспвиробників, але й підприємства соціальної сфери, забезпечуючи підвезення робітників.

Узагалі врахування логістичного ефекту дає можливість більш якісно оцінити весь спектр ефектів впливу на економічну ефективність діяльності підприємств із надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників. За підсумками оцінювання потенційного впливу кожного з показників ефективності на відповідні критерії та через вплив критеріїв на види ефектів можливо отримати інформацію, необхідну для коригування інноваційних проєктів з метою їх покращання.

3.2. Вплив державної політики у сфері транспорту на якість транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції

Для вирішення складних питань забезпечення якісним транспортним обслуговуванням виробників різних галузей, зокрема сільгоспвиробників, потрібний комплексний підхід та радикальні зміни у функціонуванні організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування. Зміни полягають у вдосконаленні регламентування як безпосередньо процесів, пов'язаних зі здійсненням перевезень, так і багатьох інших питань інфраструктурного та законодавчого змісту [36]. Через бойові дії транспортна галузь зазнала як безпосередніх втрат через руйнування, так й опосередкованих, які сталися через перевантаження та порушення умов

експлуатації тих елементів транспортної інфраструктури, що прийняли на себе додаткове навантаження внаслідок зміни традиційних ланцюгів поставок та здійснення перевезень шляхами, потужність яких при проєктуванні та будівництві не була розрахована на ті транспортні потоки, що утворились через складну ситуацію в країні [162, 171, 199].

Ураховуючи важливість своєчасного відновлення зруйнованих компонентів транспортної системи та приведення до стандартів Європейського Союзу інших компонентів транспортної системи, Кабінет Міністрів України постановою від 27 грудня 2024 р. №1550 схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року та операційний план заходів з реалізації у 2025–2027 роках Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [36].

Логіка побудови Національної транспортної стратегії України, компоненти та взаємозв'язки між окремими елементами Стратегії наведені на рис. 3.10.

Метою Стратегії є:

- відновлення транспортної системи України, що постраждала внаслідок бойових дій;
- розбудова транспортної системи України відповідно до політики та стандартів ЄС;
- створення якісно нової системи безпеки дорожнього руху;
- сприяння обороноздатності України;
- задоволення потреб у транспортному обслуговуванні населення та бізнесу;
- підвищення конкурентоспроможності та стійкості національної економіки [36].



Рисунок 3.10. Структура Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року*

Приміка: *Складено авторкою

Стратегічні цілі, виконання яких забезпечує досягнення мети Стратегії, спрямовані на всебічний розвиток транспортної системи України та відображають потенційні можливості, які мають бути реалізовані в процесі виконання операційних планів 2025–2027 рр. та 2028–2030 рр.

Згідно з першою стратегічною ціллю, яка декларує «відновлення та розвиток конкурентоспроможності та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до

політики та стандартів ЄС» [36], транспортне обслуговування сільгоспвиробників має бути забезпечено можливістю використання принципово нової транспортної інфраструктури, створення якої відбудеться в рамках відновлення, та отримає принципово новий рівень розвитку в процесі покращення її конкурентоспроможності, що сприятиме підвищенню якості отримання транспортних послуг усіма категоріями споживачів через суттєві зміни у функціонуванні організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування.

Бурхливий розвиток транспорту в другій половині XX ст. призвів до серйозних проблем зі здоров'ям і якістю життя європейського населення. Це питання почало активно обговорюватися в керівних органах ЄС у 1990-х рр., що призвело до прийняття рішень стосовно розширення сфери розроблення альтернативних джерел тяги для автомобільних двигунів. Отже, з'явилися технологічні можливості для розвитку більш екологічно чистих видів транспорту. Європарламент прийняв декілька документів для впорядкування впровадження технологій із мінімальним негативним впливом на навколишнє середовище промисловістю та транспортними засобами. Документи 52020DC0562 «Повідомлення від Комісії до Європейського парламенту, Ради, Європейського економічного та соціального комітету та комітету регіонів» та 52023DC0796 «Повідомлення від Комісії до Європейського парламенту, Ради, Європейського економічного та соціального комітету та комітету регіонів [109, 110]. Загальноєвропейська оцінка проєкту оновлених національних енергетичних та кліматичних планів є важливим кроком до більш амбітних технологічно нових рішень. Кліматичні цілі в рамках «Європейської зеленої угоди» є актуальними в рамках політики ЄС у сфері підвищення екологічних стандартів у транспортній сфері на період до 2030 р. Прийняття й упровадження цих документів уважаються основою подальшого розвитку й упровадження технологій, які дозволяють отримувати блага цивілізації з мінімальним впливом на довкілля. Проте ці документи потребують чіткого бачення

розвитку інфраструктури для обслуговування технічних засобів, зокрема транспортних, приведення в дію яких відбувається за рахунок екологічно чистої енергії [137].

Інтегрованість транспортної системи України до транс'європейської транспортної мережі надасть сільгоспвиробникам можливості щодо пошуку потенційних споживачів вироблених ними товарів у країнах Європейського Союзу. Прямі контакти сільгоспвиробників зі споживачами в інших країнах спрямовані на зменшення кількості посередників між виробниками і споживачами, що надасть змогу виробникам підвищити прибутковість підприємств та відстежувати нецінові фактори, від яких залежать обсяги попиту на продукцію сільськогосподарського виробництва [163]. Особливе значення для сільгоспвиробників має налагодження «технологічної сумісності національної транспортної мережі з транс'європейською транспортною мережею» [36]. На теперішній час відсутність технологічної сумісності стає на заваді здійсненню транскордонних перевезень залізничним транспортом, унаслідок чого українські сільгоспвиробники не мають достатньо можливостей використовувати мінеральні добрива, якість яких відповідає екологічним стандартам, прийнятим у ЄС.

У результаті транспортного обмеження можливостей сільгоспвиробників у придбанні добрив та інсектицидів, перевезення яких здійснюється залізничним транспортом, аграрії закупають цю продукцію в інших країнах, які не дотримуються стандартів, визнаних у ЄС. Результатом такої транспортної обмеженості є вироблення продукції, хімічні показники якої не відповідають нормам ЄС [105], тобто продукцію, що не підлягає експортуванню до країн ЄС. Таким чином вирішення питання приведення колій до стандарту, прийнятого в усій Європі, не тільки розширить транспортні можливості, але й вплине на якість продукції в сільськогосподарському виробництві та надасть більше можливостей для відкриття нових ринків збуту продукції [38].

Прийняття в процесі розвитку транспортної системи України політики та стандартів ЄС сприятиме формуванню пропозиції послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників на рівні з аналогічними в країнах ЄС. Стандарти, які будуть прийняті у сфері надання транспортних послуг, мають створити умови для постійного пошуку шляхів удосконалення системи транспортного обслуговування різних груп споживачів, зокрема сільгоспвиробників.

Стратегічна ціль 2. «Якісні пасажирські перевезення та безперешкодна мобільність» належить до групи послуг, які здійснюються на замовлення сільгоспвиробників, із забезпечення робітників підприємств транспортними послугами [36]. Досягнення цієї цілі сприятиме вдосконаленню організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників шляхом удосконалення доставки робітників. Створення умов для адаптації системи пасажирських перевезень до запитів виробників, зокрема сільськогосподарської продукції, має поліпшити умови життя найманих працівників та створити більш сприятливі умови для працевлаштування незахищених верств населення, які не мають можливості пересування власним автотранспортом до віддалених виробничих потужностей. Безперешкодна мобільність у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників надасть можливість для соціалізації маломобільних верств населення із заохоченням їх до повної або часткової зайнятості (з урахуванням індивідуальних особливостей), що має надважливе значення для людей, які частково втратили працездатність унаслідок бойових дій [215].

Стратегічна ціль 3 передбачає «безпечний, людиноцентричний, екологічний та енергоефективний транспорт із курсом на декарбонізацію», що має підтримуватися всіма надавачами послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників [36]. Для створення безпечних умов у системі транспортного обслуговування всі учасники цієї системи мають дотримуватися загальних правил щодо техніки безпеки під час використання

всіх типів механізмів, які задіяні в процесі надання послуг із перевезення вантажів на замовлення сільгоспвиробників. Оскільки транспортування вантажів на замовлення сільгоспвиробників може супроводжуватися ризиками різного змісту та джерел утворення, то для їх уникнення підприємства мають сформувати власні безпекові рамки на підставі як існуючих нормативних документів, так і особливостей природно-кліматичного змісту, що можуть стати каталізаторами небезпечних явищ [188].

Оскільки життя людини – це найвища цінність, то всі заходи, які планується проводити для підвищення безпеки виконання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, мають бути зосереджені на формуванні насамперед умов безпечного перебування людини в можливих джерелах виникнення небезпечних ситуацій, тому лише після створення безпечних умов для людей, які братимуть участь у певних заходах, потрібно розглядати умови максимального збереження споживчих якостей вантажів, що можуть опинитися в епіцентрі небезпеки. Оскільки транспортне обслуговування сільгоспвиробників здійснюється всіма типами транспорту (автомобільним, залізничним та водним), то при розробленні алгоритмів дій у надзвичайних ситуаціях під час виконання перевезень потрібно створювати їх для кожного виду транспорту окремо [138].

Транспорт, який обладнаний двигунами внутрішнього згоряння, є одним з основних джерел карбону, що викидається до навколишнього середовища. У процесі розбудови системи транспортного обслуговування сільгоспвиробників потрібно враховувати поточні та перспективні вимоги до двигунів транспортних засобів, які будуть кліматично нейтральні [145]. Для забезпечення функціонування транспортних засобів із кліматично нейтральними двигунами потрібно створити відповідну підтримуючу інфраструктуру, ефективного функціонування якої дозволить використовувати екологічні транспортні засоби у віддалених місцевостях, що забезпечить

безперешкодний та рівний доступ до екологічно чистих транспортних послуг для всіх сільгоспвиробників.

У рамках реалізації стратегічної цілі 4 «Інституціональна спроможність, людський капітал та ефективне управління у галузі транспорту», підприємства, задіяні в транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників, очікують кардинальних змін у вирішенні нагальних питань цього напрямку [36].

Одним із головних питань, яке постає перед учасниками ринку надання послуг із транспортного обслуговування виробників різних галузей, є великий обсяг законодавчих актів, що регулюють діяльність у сфері транспорту. Суперечливі положення окремих документів можуть призвести до суперечливих дій різних надавачів транспортних послуг, тому врегулювання законодавчої бази є невід'ємним складником удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Одним із можливих способів подолання цієї проблеми може стати створення інтегрованого транспортного кодексу, який систематизує законодавчі вимоги та розширить можливості здійснення мультимодальних перевезень шляхом утворення більш сприятливого юридичного поля для здійснення цього типу перевезень, які мають широкі перспективи у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників [191].

Наявність транспортного кодексу дозволить не тільки врегулювати різні аспекти транспортної діяльності, але й шляхом об'єднання великої кількості законодавчих актів, що спрямовані на регулювання однакових процесів у різних сферах транспортної діяльності, уніфікувати їх та спростити у використанні. Попередньо транспортний кодекс може бути сформований із загальної частини, яка відображає загальні положення та спільні норми для всіх видів транспорту, та спеціальної частини, присвяченої окремим видам транспорту.

Загальна частина транспортного кодексу має врегулювати права, обов'язки, функції та завдання всіх учасників транспортного процесу. У цій частині мають бути прописані сфери відповідальності кожного з учасників транспортних процесів, технології переходу відповідальності в процесі виконання угод на здійснення транспортного обслуговування, особливостей відповідальності в разі виникнення ситуацій, які несуть загрозу учасникам транспортних операцій та вантажам, щодо яких здійснюються послуги з транспортування. У загальній частині кодексу мають урегулюватися правила здійснення мультимодальних перевезень, інтегральних вантажів та інших видів транспортного обслуговування. У загальній частині також можуть бути прописані умови використання спеціалізованих пристроїв для здійснення спостережень за місцезнаходженням транспортних засобів та пристроїв, які контролюють викиди в атмосферу внаслідок роботи двигунів, що справляють негативний вплив на навколишнє середовище.

Для забезпечення рівномірності розвитку транспортної інфраструктури в загальній частині транспортного кодексу окрім керуючих та контролюючих функцій держави, мають бути прописані інфраструктурні стандарти відповідно до густини населення в місцевостях та розвитку різних видів господарської діяльності. Відповідні норми інтенсивності інфраструктурних елементів можуть бути надані науковими установами, науково-дослідними інститутами та розміщені окремим розділом транспортного кодексу.

Окремі розділи транспортного кодексу мають бути присвячені різним видам транспорту: залізничному, автомобільному, внутрішньому водному транспорту, морському транспорту та цивільній авіації. Кожен із цих розділів має регулювати особливості здійснення руху на цих видах транспорту, безпеки й інших правових аспектів, що можуть виникнути в процесі здійснення перевезень пасажирів та вантажів.

Окремим розділом має бути виведено умови отримання ліцензій на здійснення транспортної діяльності: у сфері перевезення пасажирів та у сфері перевезення вантажів. У цьому ж розділі мають бути описані правила

перевезення різних типів вантажів для врегулювання юридичних питань, які можуть виникнути під час здійснення транспортного обслуговування виробників різних галузей.

Іншим прикладом розділу транспортного кодексу може стати система моніторингу ефективності логістичної інфраструктури, оскільки саме ефективність її функціонування впливає на якість функціонування транспортної галузі взагалі. Залежно від завдань моніторингу може бути обрана спеціалізована система показників ефективності логістичної інфраструктури [67].

Першим типом є клієнтоорієнтована система показників ефективності логістичної інфраструктури. У цій системі оцінювання головним чинником є рівень сервісу, який надається споживачам логістичних послуг. Під рівнем сервісу мається на увазі висока надійність виконання транспортних перевезень, чітке дотримання строків, які обумовлені при оформленні запитів на перевезення вантажів, своєчасність інформування про стан та місцезнаходження вантажу та достовірність цієї інформації. Також до рівня сервісу належить комплектність доставки й гнучкість, тобто можливість своєчасно перенаправити вантаж, якщо в цьому буде потреба в клієнта.

Наступним чинником є строки співробітництва. До цього критерію належать такі компоненти: повний період оброблення заявки, тобто час на створення заявки та надання для клієнта-відправника та клієнта-отримувача повної інформації про можливості відстеження вантажу та дотримання умов доставки вантажу; чисельність повторних заявок від одного і того ж клієнта; якість виконання попередніх заявок від кожного конкретного клієнта; технічне оснащення пунктів обслуговування клієнтів та вантажів; грамотність персоналу [216].

Також доволі значущими в клієнтоорієнтованій системі показників ефективності логістичної інфраструктури є логістичні витрати та ефективність виробництва. До логістичних витрат можна віднести такі витрати: транспортні, поточні, постійні й адміністративні. Під час

дослідження ефективності виробництва необхідно буде дослідити можливості скорочення інвестицій для збереження поточного рівня розвитку, потенційні скорочення видатків на операційну діяльність та збільшення запитів від споживачів [151].

Якщо розглядати загальновиробничу систему показників ефективності логістичної інфраструктури, то цю систему можна розглянути як сукупність загальних та індивідуальних показників ефективності. До загальних показників ефективності можна віднести рівень логістичної конкурентоспроможності, рівень логістичного потенціалу та рентабельність логістичних витрат [65]. Індивідуальні показники ефективності логістичної інфраструктури можна розділити на дві категорії: організаційно-технологічні та інфраструктурні. До організаційно-технологічних показників ефективності логістичної інфраструктури належать швидкість і надійність виконання послуг із транспортування товарів, продуктивність організації логістичного простору, якість і ритмічність виконання транспортних послуг та оборотність активів, які задіяні у функціонуванні підприємств транспортної інфраструктури. До інфраструктурних показників відносяться ступінь пропускна спроможність окремих компонентів інфраструктури, що залежить від якості стратегічного планування розвитку інфраструктури у попередні періоди.

При застосуванні будь-якої з наведених систем показників ефективності логістичної інфраструктури кінцевим продуктом застосування системи показників є певний аналітичний матеріал, застосування якого залежить від сформованості керівної складової компонентів логістичної інфраструктури, оскільки для вдалого застосування результатів будь-якого дослідження ефективності потрібно проведення коригування поточних схем та алгоритмів діяльності, зміни фінансування різних напрямів розвитку елементів інфраструктури, або побудова ефективних міжелементних зв'язків між компонентами логістичної інфраструктури. Оскільки застосування показників ефективності логістичної інфраструктури має широкий спектр

можливих наслідків, то вони розглядаються індивідуально по кожному з проведених досліджень.

Інша проблема, яка постає перед надавачами послуг у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників, є брак кадрів на різних рівнях надання послуг. Особливо гостро стоїть питання забезпечення транспортних засобів водіями, спеціалістів із роботи з навантажувально-розвантажувальними механізмами, системами оброблення та сортування вантажів. Для подолання цієї проблеми необхідно запровадити можливість практичного навчання для молоді із частковою зайнятістю, що допоможе заохотити молодь до опанування робітничих спеціальностей паралельно з отриманням основної професії, що може бути організовано за сприяння Міністерства освіти та науки України, шляхом перегляду освітніх програм та надання можливості їх модифікування залежно від реальних потреб економіки регіонів та можливостей організації практичного навчання [81].

Створення належних умов праці, підвищення престижу роботи в транспортній галузі, гармонізація законодавчої бази, налагодження ефективного управління транспортною сферою на рівні органів місцевого самоврядування в галузі надання транспортних послуг та інші компоненти, виконання яких передбачає Національна транспортна стратегія України, – запорука підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі, створення умов для кардинального підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробникам різних галузей, підвищення рівня ефективності окремих інструментів та всього організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Виконання Національної транспортної стратегії України неможливе без участі в цьому процесі всіх представників транспортної галузі, які не тільки безпосередньо беруть участь у перевезенні вантажів, але й тих, хто забезпечує транспортні процеси. Налагодження співпраці між представниками різних рівнів та напрямів функціонування транспортної системи України має важливе значення для утворення міцної бази

практичного впровадження основних напрямів удосконалення транспортної галузі, які передбачає Національна транспортна стратегія України.

Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках» передбачає реалізацію стратегії за допомогою двох операційних планів, кожен з яких розрахований на три роки: 2025-2027 роки та 2028-2030 роки [36]. Удосконалення організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників базується на формуванні ґрунтовних підстав для системних оновлень на рівні кожного окремого підприємства.

На рис. 3.11 наведено принципову схему структури операційного плану транспортного підприємства щодо сприяння впровадженню Національної транспортної стратегії України.



Рис. 3.11. Структура операційного плану транспортного підприємства*

Приміка: *Складено авторкою

При плануванні діяльності транспортного підприємства, яке надає послуги сільгоспвиробникам, для адаптації його функціонування в умовах, створених у транспортній галузі в рамках впровадження Національної транспортної стратегії, потрібно планувати діяльність у два етапи, кожен з яких відповідає операційному плану галузі: 2025-2027 роки та 2028-2030 роки.

Серед організаційно-економічних заходів головним чинником є прозорість управління транспортним підприємством, оскільки від рівня прозорості керівних функцій залежить формування та реалізація засад сталого розвитку підприємства. Прозоре керування транспортним підприємством, яке працює у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, призводить до створення умов удосконалення якості надання цих послуг [217].

Покращання обізнаності керівного складу з питань забезпечення наскрізного контролю операцій, якість яких впливає на інтегровану якість послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробника, неможливе без застосування цифрових засобів, які створені та функціонують для збору та аналізу інформації, необхідної для прийняття рішень керівником [90].

Забезпечення переходу на цифрові інструменти в процесі керування транспортним підприємством надає можливість поєднувати власні цифрові засоби підприємств із зовнішніми електронними системами, які працюють у сфері комунікацій між підприємствами транспортної сфери і замовниками послуг із транспортного обслуговування [74]. Цифрові засоби постійно оновлюються, тому в операційному плані потрібно передбачити фінансування заходів із придбання необхідних програмних продуктів та їх систематичне й своєчасне оновлення. Особливу увагу слід приділити заходам із виявлення кризових явищ та запобігання їм. Наприклад, ефективність роботи будь-якого виду транспорту перебуває в прямій залежності від факторів зовнішнього економічного середовища, водночас – під впливом внутрішнього стану системи управління цим видом транспорту. Для будь-

якого виду транспорту важливий стабільний клімат у сфері управління, що робить антикризові заходи особливо актуальними [218]. Найактуальнішим питанням у сфері антикризового управління є запобігання кризовим явищам, яке можливе за умови своєчасного виявлення й управління ризиками. Для підвищення ефективності антикризового управління необхідний своєчасний аналіз, організаційно-економічні заходи з проведення якого мають бути відображені в операційному плані транспортного підприємства.

Кризові явища в економіці виникають регулярно, їх причинами є не тільки економічні проблеми, але й інші явища, що виникають у різних сферах людської діяльності. До проблем такого характеру належать політичні зміни, природні та техногенні катастрофи, епідемії [219]. Яскравим прикладом виникнення кризи в багатьох сферах економічної діяльності стала пандемія COVID-19, і транспортна галузь не стала винятком. Незалежно від географічного розташування країни, рівня розвитку транспорту та кваліфікації менеджерів у сфері антикризового управління ця криза виникла, і наразі триває процес ліквідації наслідків кризи у сфері транспортного обслуговування [111].

Серед заходів, які можуть бути передбачені операційним планом транспортного підприємства, що працює у сфері надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, обов'язково мають бути заходи з підвищення рівня обізнаності керівників та працівників із питань безпеки. Ураховуючи специфіку роботи підприємства, ці заходи можна згрупувати за такими ознаками.

Перша група заходів стосується безпеки в процесі виконання транспортних операцій, спрямованих на безпеку руху. Сучасні технології дозволяють створити максимально безпечні умови руху на всіх видах транспорту. Для забезпечення їх ефективного функціонування потрібно постійно проводити навчання для створення оптимальних умов з упровадження цих засобів у поточну діяльність на підприємствах транспортної сфери [220].

Для закріплення навичок роботи з пристроями, які забезпечують додаткові заходи в процесі здійснення транспортних операцій, тренування потрібно проводити із залученням спеціалізованих стимуляторів. Симулятивні пристрої імітують ситуації, під впливом яких можуть виникнути загрози життю учасників процесів у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників та призвести до псування вантажів, дозволяючи перевірити готовність працівників та автоматичних систем до реагування із визначенням рівня захищеності на кожній окремій ділянці віртуального маршруту або віртуального складського приміщення. При складанні фінансового плану для забезпечення безпечних умов у процесі здійснення транспортних операцій потрібно врахувати не тільки придбання засобів захисту, але й передбачити витрати на проведення таких тренувань із залученням симуляторів [74].

Надання послуг для забезпечення потреб у транспортному обслуговуванні сільгоспвиробників визначає потребу в додатковій обізнаності з питань безпеки, що може бути каталізатором ситуацій, пов'язаних з особливостями вантажів та особливостями природно-кліматичного впливу, у рамках виконання замовлень на транспортне обслуговування сільгоспвиробників. Тому потрібно систематично проводити навчання з керівниками й працівниками транспортних підприємств щодо використання засобів захисту від механічних ушкоджень, контролю ваги вантажів та рівномірного розподілу навантаження, особливостей фіксування різних типів вантажів.

До організаційно-економічних заходів, які можуть бути включені до операційного плану зі сприяння впровадженню Національної транспортної стратегії України, також можуть бути включені заходи з формування інклюзивного та толерантного середовища, яке має утворюватися в процесі розбудови соціальних зв'язків між працівниками транспортної галузі та особами, які самі є споживачами транспортних послуг або представляють підприємства, що замовляють послуги з доставки вантажів. Оскільки в

Україні стрімко зростає кількість осіб, які частково втратили працездатність через участь у бойових діях, та осіб із числа цивільного населення, які постраждали внаслідок війни або через недотримання умов безпечного існування в професійній діяльності, працевлаштування таких осіб має супроводжуватися створенням не тільки умов для фізичного пристосування, але й відповідного психологічного клімату в колективі, тому при створенні операційного плану потрібно передбачити такий вид організаційної діяльності, як соціальне орієнтування колективу [138, с.218].

При складанні розділів операційного плану транспортного підприємства зі сприяння впровадженню Національної транспортної стратегії України до 2030 року, спрямованих на розбудову технічних засобів, які використовуються в процесі надання послуг із транспортного обслуговування виробників різних галузей, зокрема сільського господарства. Потрібно враховувати основні вимоги до технічних засобів, які застосовуються для формування належних умов транспортування в країнах ЄС, тобто вивчати стандарти, які застосовуються до транспортних засобів у різних країнах та обирати найбільш перспективні технології з огляду на особливості завдань, які мають бути виконані через ужиття заходів, що складають Національну транспортну стратегію України. Разом із вивченням прикладів технічного вирішення питань, окреслених у Стратегії, потрібно вивчити можливості адаптації цих технічних рішень до природно-кліматичних та інфраструктурних умов, за яких ці технічні рішення будуть застосовуватися [6].

Складання технічної частини операційного плану транспортного підприємства має містити механізми поєднання організаційно-економічних важелів із технічним оснащенням транспортного підприємства, для чого потрібно враховувати потребу в спеціалізованих технічних засобах, які мають застосовуватися для створення первинної інформаційної бази в процесі діджиталізації управління транспортним підприємством. Оскільки для забезпечення функціонування інформаційних систем управління

підприємством апаратна частина, яка забезпечує отримання первинної інформації від транспортних та інших технічних засобів, потребує постійного оновлення для відповідності зростаючим вимогам, то при плануванні фінансових витрат на забезпечення відповідності апаратної складової для управління потоками, потрібно врахувати потребу в систематичному оновленні пристроїв для якісного функціонування системи [50].

Планування оновлення технічних засобів для забезпечення всіх операцій, які виконуються в процесі здійснення послуг із транспортного обслуговування виробників різних галузей, має ґрунтуватись на загальних засадах безпеки. Фінансування витрат на технічні засоби, що мають гарантувати безпеку при здійсненні транспортного обслуговування сільгоспвиробників, потрібно узгоджувати з вимогами до особливостей вантажів, для гарантування безпеки яких планується використовувати такі технічні засоби [85]. Особливу увагу слід звертати на засоби захисту навколишнього середовища від можливих забруднень хімічними речовинами, які можуть статися внаслідок надзвичайних ситуацій при перевезенні мінеральних добрив та інсектицидів або їх концентратів.

Забезпечення умов для декарбонізації транспорту має стати одним із пріоритетних напрямів у формуванні операційного плану транспортного підприємства зі сприяння впровадженню Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Оскільки для виконання умов декарбонізації потрібні значні фінансові витрати, тому слід детально проаналізувати можливі джерела фінансування оновлення парку транспортних засобів, що також сприятиме підвищенню рівня безпеки перевезень.

Формування умов для забезпечення раціонального пристосування технічних засобів для забезпечення безбар'єрності має відображатися в операційному плані згідно з умовами безпеки всіх учасників технологічних процесів, що виникають під час надання послуг із транспортного обслуговування виробників різних галузей. У випадку формування умов раціонального пристосування в технологічних процесах, що виконуються в

процесі транспортного обслуговування сільгоспвиробників, потрібно враховувати архітектурні особливості будівель підприємств, які є замовниками цих послуг.

Висновки до розділу 3

На підставі вивчення шляхів покращання якості транспортного обслуговування сільгоспвиробників можна зробити такі висновки.

1. За підсумками вивчення перспектив розвитку суб'єктів господарювання транспортної сфери, які здійснюють транспортне обслуговування сільгоспвиробників, слід зазначити нерівномірність можливостей розвитку в різних регіонах України через дисбаланс у наявній транспортній інфраструктурі, унаслідок чого формується значна розбіжність потенціалів розвитку різних форм господарювання у сфері транспортного обслуговування. Однак при формуванні можливостей для отримання інвестицій утворюються умови для інноваційного розвитку підприємств, що задіяні у наданні послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Подолання розбіжностей у доступі сільгоспвиробників до послуг із транспортного обслуговування в майбутніх періодах можливе шляхом проведення систематичного оцінювання ефективності залучених фінансових активів у процесі покращання рівня транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

2. Для покращання якості транспортного обслуговування в рамках удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників потрібні сучасні засоби координації й інноваційного розвитку системи маркетингу транспортного забезпечення виробників сільськогосподарської продукції України. Ці засоби мають якісно обробляти основні типи й джерела інформації в процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.

3.3 метою покращання комунікацій між сільгоспвиробниками і надавачами послуг із транспортного обслуговування запропоновано макет мобільного додатку, розрахованого на концентрацію комунікацій, супроводження угод на виконання послуг із транспортного обслуговування виробників та створення додаткових конкурентних умов для надавачів послуг шляхом впровадження внутрішнього рейтингу виконавців послуг. Запропонований макет мобільного додатку може бути використаний як для створення окремого програмного продукту, так і інтегрованого модуля при розробленні більш уніфікованого мобільного додатку для проєктування розділу з пошуку виконавців транспортних послуг для сільгоспвиробників.

4.3 метою покращання транспортного обслуговування сільгоспвиробників розроблено й обґрунтовано економічну доцільність комплексного проєкту з обладнання підприємств транспортної галузі технічними засобами для генерації електричної енергії для внутрішнього споживання в процесі здійснення економічної й адміністративної діяльності на підприємстві та для забезпечення електричною енергією вантажних транспортних засобів, які здійснюють безпосереднє обслуговування сільгоспвиробників у місцях агротехнічного виробництва. Застосування транспортних засобів із нульовими викидами надасть змогу уникнути забруднення виробничих зон, що особливо важливо при виробництві продукції безпосереднього споживання, таких як овочі та фрукти. Запропонований проєкт має якісно підвищити доступність транспортних послуг у сільській місцевості шляхом застосування мобільного додатку для замовлення послуг та максимально зменшити втрати сільськогосподарської продукції через відсутність можливостей отримати послуги з транспортного обслуговування.

5. Для оцінювання потенційного впливу впровадження комплексного інноваційного проєкту на підприємствах, які надають послуги з транспортного обслуговування сільгоспвиробників, адаптовано технологію інтегрального оцінювання ефективності інноваційного проєкту за рахунок

інтегрованого в систему оцінювання логістичного ефекту. Логістичний ефект досліджується шляхом визначення таких показників ефективності як збільшення кількості продукції, яка вчасно транспортована, та зменшення долі транспортних послуг у кінцевій вартості продукції. За допомогою коефіцієнтів питомої ваги вивчається вплив кожного з ефектів, що досліджуються, на якість послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

6. Здійснено огляд Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року як основи для вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Мету та стратегічні цілі Стратегії розглянуто з точки зору створення умов для покращання якості надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Одним із варіантів вирішення питання про узгодженість різних компонентів законодавства в транспортній галузі запропоновано створення транспортного кодексу, наведено можливі розділи та приклад додатку до транспортного кодексу.

7. У рамках впровадження Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та з метою формування підґрунтя для вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників запропоновано структуру операційного плану для підприємств транспортної сфери. Наведено приклади організаційно-економічних та технічних заходів, при здійсненні яких на транспортних підприємствах має підвищитися якість надання послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

Основні положення розділу опубліковані у [17; 67; 105; 137; 149; 155; 179]

ВИСНОВКИ

1. Узагальнено теоретичні підходи до формування компонентів організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників, що надало змогу сформувати загальний підхід до розроблення й упровадження інновацій як ефективних інструментів удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Проведено аналіз сильних і слабких сторін, можливостей і загроз, які в теперішній час притаманні існуючому в Україні організаційно-економічному механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

2. Систематизовано методичні підходи до вдосконалення організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників, що дозволило сформувати загальнотеоретичні підходи до аналізу поточного стану компонентів організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

3. На підставі проведених спостережень виявлено особливості попиту на інновації у сфері послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників, визначено підприємства транспортної сфери, які готові до впровадження інновацій та виявлено, що серед малих підприємств із кількістю робітників від 10 до 49 осіб готові до інноваційної активності в середньому 50,7% підприємств, серед підприємств із кількістю робітників від 50 до 249 осіб – у середньому 21,7%, а серед великих підприємств із кількістю робітників більше ніж 250 осіб – у середньому 27,7%, що дозволило визначити типові характеристики підприємств, які створюють найбільш комфортне для впровадження інновацій середовище, що впливатиме на потенційні характеристики організаційно-економічного механізму транспортного обслуговування сільгоспвиробників.

4. Розроблено дорожню карту інновації у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників, що дозволило спроектувати та впровадити спеціалізовані пасажирські маршрути, які використовуються для транспортного обслуговування виноградарських господарств у Болградському районі Одеської області. Застосування дорожньої карти в процесі проектування й упровадження спеціалізованого пасажирського маршруту для забезпечення підвезення робітників виноградарських господарств призвело до зниження середнього відсотку витрат на транспорті послуги у собівартості 1 т винограду з 16,4%, до 11,7%, також і витрати на доставку робітників – з 3,9% до 2,1%, середніх втрат робочого часу через нераціональність транспортного обслуговування – з 4,1% до 1,3%; середніх потенційних втрат урожаю через відсутність кваліфікованих робітників – з 6,2% до 3,4%.

5. Удосконалено систему диференціації та ранжування ознак (факторних і результативних) за кількісними показниками їхнього впливу на обрану результативну ознаку з показників ефективності маркетингових заходів, що дозволило розширити можливості для дослідження ознак ефективності маркетингових заходів на різних рівнях (при побудові системи ознак за методом гроновання). Запропонований метод дозволяє здійснювати контроль за процесом упровадження інновацій на кожному етапі шляхом розрахунків впливу кожної факторної ознаки на кінцевий результат.

6. Оновлено підхід до системи організації первинного етапу в багатоступеневому процесі транспортного обслуговування сільгоспвиробників шляхом спрямування на створення відправної точки в ланцюгах поставок, оснащення якої відповідатиме якісному включенню товарів сільськогосподарського виробництва у сформовані логістичні потоки, що дозволить зменшити витрати, які вплинуть на ціну, за якою ці товари безпосередньо отримують споживачі. Зменшення втрат у процесі надання транспортних послуг сільгоспвиробникам, особливо на первинному етапі, має підвищити ефективність і рівень прибутковості сільськогосподарського

виробництва. Упровадження системи заготівельно-логістичних пунктів дозволить до 15% знизити втрати готової продукції в післязбиральному періоді у виробництві фруктів та овочів, які наразі складають до 60% від загального обсягу урожаю, а втрати прибутку сільгоспвиробників через неякісне транспортування, які сьогодні складають до 25%, знизити до 5%.

7. Розроблено та економічно обґрунтовано комплексний інноваційний проєкт із покращення якості транспортного обслуговування сільгоспвиробників Болградського району Одеської області шляхом модернізації технічного та комунікаційного забезпечення сільгоспвиробників, що дозволить створити умови для якісного оновлення існуючих компонентів організаційно-економічного механізму забезпечення транспортними послугами сільгоспвиробників у зоні ризикованого землеробства. Проєкт розроблено в контексті реалізації Національної транспортної стратегії України до 2030 року та розділу 11 «Сільське господарство та розвиток сільських територій» переговорного кластеру 5 «Ресурси, сільське господарство та політика згуртованості» в рамках переговорного процесу щодо вступу України до ЄС.

8. Удосконалено методичний підхід до інтегрального оцінювання ефективності інноваційного проєкту за рахунок інтегрованого в систему оцінювання логістичного ефекту, який досліджується шляхом визначення таких показників ефективності, як збільшення кількості продукції, яка вчасно транспортована, та зменшення долі транспортних послуг у кінцевій вартості продукції. За допомогою коефіцієнтів питомої ваги вивчається вплив кожного з ефектів, що досліджуються, на якість послуг із транспортного обслуговування сільгоспвиробників. Це дозволяє провести своєчасне та неупереджене інтегральне оцінювання ефективності інноваційного проєкту у сфері транспортного обслуговування сільгоспвиробників з урахуванням логістичного ефекту, що має призвести до збільшення кількості продукції, яка вчасно транспортована, та зменшення долі витрат на транспортні послуги в кінцевій вартості продукції.

9. Загальне практичне значення проведеного дослідження полягає у формуванні системи економічно обґрунтованих рекомендацій для транспортних підприємств Болградського району Одеської області з переходу на використання альтернативної енергетики в системі адміністрування (до 100%), у здійсненні транспортного обслуговування сільгоспвиробників (до 25% від загального пробігу) та створенні ефективної системи комунікацій для пошуку сільгоспвиробниками виконавців послуг із транспортного обслуговування. За проведеними розрахунками сума витрат на технічне переоснащення складає 32416 тис. грн, на розроблення й упровадження спеціалізованого мобільного додатку для об'єднання інформації про надавачів послуг із транспортного обслуговування та якості виконання ними цих послуг – 2520 тис. грн. Фінансування обох ланок проєкту можливе за рахунок партнерства транспортних підприємств, залучення грантових коштів та коштів інвесторів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вергун М. Г. Транспортний процес в АПК : навч. посіб. Житомир : Житомирський нац. агроекол. ун-т, 2009. 192 с.
2. Екологія автомобільного транспорту : навч. посіб. / Ю. Ф. Гутаревич, Д. В. Зеркалов, А. Г. Говорун, А. О. Корпач. – Київ: Основа, 2002. 312 с.
3. Алькема В. Парадигма управління логістичною діяльністю сучасних організацій. Вчені записки Університету «КРОК». 2022. 29 трав. С. 73–86.
4. Іщенко О. А. Методичні підходи до інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичних систем. Економічний аналіз. 2018. Т. 28, № 4. С. 313–320.
5. Крикавський Є. В. Логістика. Для економістів : підручник. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. 448 с.
6. Каличева Н., Маслова В. Удосконалення транспортного обслуговування як фактор забезпечення товарних характеристик продукції. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2020. № 69. С. 128–134. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/3180/1/Kalicheva.pdf> (дата звернення: 10.02.2024).
7. Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. Економіка та суспільство. 2022. № 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>.
8. Фомічов Д. М. Перспективи розвитку вантажного каршерингу в Україні. Бізнес-навігатор. 2025. С. 42–46. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.78-8>.
9. Яновська В., Kyrychenko A. Transport services market benchmarking: Ukraine – EU comparative analysis. Economy of Ukraine. 2020. Т. 63, № 12 (709). С. 3–20. DOI: <https://doi.org/10.15407/economyukr.2020.12.003>.
10. Бойчик І. М., Харів П. С., Хопчан І. М. Економіка підприємств : навч. посіб. Львів : Сподом, 2000. 212 с.

11. Кузьменко К. Мультимодальні перевезення як одна з форм інтеграційних процесів на ринку транспортних послуг. Причорноморські економічні студії. 2023. С. 58–62. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.81-10>.
12. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. №3. С. 89–99.
13. Honcharova I., Metil T. Finding areas of innovative activity of the enterprise. Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м.Київ, 22 листопада 2022 року). К.: ДУІТ, ХНУРЕ. 2022. 528 с.
14. Аулін В. В., Голуб Д., Гриньків А., Лисенко С. Методологічні і теоретичні основи забезпечення та підвищення надійності функціонування автомобільних транспортних систем. Кропивницький : КОД, 2017. 370 с.
15. Воркут А. І. Вантажні автомобільні перевезення. 2-е вид., перероб. і доп. Київ : Вища школа, 1986. 447 с.
16. Савіна Н. Б. Інвестування у логістичні системи : монографія. Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2019. 328 с.
17. Koval V., Nencheva I., Metil T., Honcharova I., Valiavska N. Assessment of marketing affects on innovation advancement in the transport cluster.E3S Web of Conferences. 2024. Vol. 558. P. 01023. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202455801023>.
18. Коваль В. В., Меркулов М. М., Кравченко М. С., Гончарова І. М. Система управління трансформацією логістичної діяльності підприємств на засадах цифрової економіки та екологічного регулювання. Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. 2024. № 1 (31). С. 220–234. DOI: [https://doi.org/10.58253/2078-1628-2024-1\(31\)-018](https://doi.org/10.58253/2078-1628-2024-1(31)-018).
19. Гончарова І. Діджиталізація як основа інновацій у кластері. Науковий пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук : матеріали X Всеукр. наук.-практ. конф., м.Ізмаїл, 15 листопада 2024 р. Ізмаїл: РВВ ІДГУ, 2024. С.

- 251–255.URL: http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/12/15.11.Vypusk_10.pdf (дата звернення: 15.05.2024).
20. Гончаров М. Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті. Київ : Логос, 1999. 429 с.
21. Бондаренко О. С. Обґрунтування сутності логістичної інфраструктури та ролі в управлінні фінансовими потоками підприємства. Інвестиції: практика та досвід. 2015. №8. С. 51–55.
22. Забуранна Л. В., Кулік А. В. Управління логістичною системою підприємства. Ефективна економіка. 2015. №3. С. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3861> (дата звернення: 15.07.2024).
23. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : РНБО України ; Нац. ін-т проблем міжнар. безпеки, 2003. 494 с.
24. Наказ Міністерства аграрної політики України від 08.01.2004 №1 «Про затвердження та надання чинності ГСТУ 46.069-2003 «Молоко коров'яче незбиране. Первинне оброблення, зберігання і транспортування. Основні вимоги». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0001555-04#Text> (дата звернення: 12.02.2025).
25. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. №233-94/ВР. Дата оновлення: 28.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 11.03.2025).
26. Про автомобільний транспорт: Закон України від 23.02.2006 р. №3942-IV. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 08.03.2025).
27. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 2004 р. №1995-IV. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 11.03.2024).
28. Про залізничний транспорт: Закон України від 1996 р. №273-96/ВР. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 11.03.2025).

29. Господарський кодекс України : Закон України від 2003 р. №436-IV. Дата оновлення: 28.02.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 11.03.2025).

30. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.1997 № 821. Дата оновлення: 25.08.2004. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF> (дата звернення: 11.03.2025).

31. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 19.03.1996 р. №94/96-ВР. Дата оновлення: 03.09.2024. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/93/96-вр> (дата звернення: 12.03.2025).

32. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. №959-XII. Дата оновлення: 26.12.2024. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дата звернення: 12.03.2025).

33. Митний кодекс України: Закон України від 2012 р. №4495-VI. Дата оновлення: 20.04.2025. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 21.04.2025).

34. Податковий кодекс України : Закон України від 2011 р. №2755-VI. Дата оновлення: 01.04.2025. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2275-17> (дата звернення: 11.04.2025).

35. Цивільний кодекс України: Закон України від 2003 р. №435-IV. Дата оновлення: 09.04.2025. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 11.04.2025).

36. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. Дата оновлення: 13.03.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення: 18.03.2025).

37. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 № 363. Дата оновлення: 03.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text> (дата звернення: 18.03.2025).
38. Іванов С. В., Ляшенко В. І., Осадча Н. В. Стратегічні напрями формування експортної стратегії України в умовах відновлення економіки. Економічний вісник Донбасу. 2022. № 1(67). С. 16–27. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-1\(67\)-16-27](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-1(67)-16-27).
39. Економіка транспорту: навч. посіб. / за ред. В. Г. Коби. Київ : КДАВТБ КМУЦА, 1999. 254 с.
40. Гончарова І. Моделювання ланцюгів поставок як основа функціонування транспортної інфраструктури об'єднаної територіальної громади. IX Дунайські наукові читання. Українська Бессарабія як модель полікультурного розвитку держави. Збірник наукових праць. Ізмаїл: РВВ ІДГУ; «ІРБІС», 2023. 94 с. URL: http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/02/Дун.чит._2023.pdf (дата звернення: 18.03.2025).
41. Honcharova I. Study of the dynamics of the main indicators of the activity of transport enterprises in the conditions of the introduction of innovation. Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. 2024. vol.26. С. 80–89. DOI: <https://doi.org/10.46783/smart-scm/2024-26-7>.
42. Кальченко О., Белорус А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2021. С. 99–107. DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2021-2\(26\)-99-107](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2021-2(26)-99-107).
43. Пугачов М. Транспортне обслуговування сільськогосподарських підприємств. Київ: Т-во «Знання України», 2001. 164 с.
44. Про інноваційну діяльність Закон України від 2002 р. №40-IV. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/go/40-15> (дата звернення: 17.02.2024).

45. Honcharova I., Metil T. The innovative nature of the modern development of economic entities in the transport sector of the Danube region. Problems and challenges of the regional economy in the context of globalization: Proceedings of the VII National Scientific and Practical Conference, Comrat, Moldova, December 23, 2021. Comrat, 2021. С. 16–21.
46. Гончарова І. Інтегрований ланцюг як базовий елемент в процесі формування комплексу маркетингу інновацій на транспорті. Науковий пошук студентів ХХІ ст.: актуальні питання гуманітарних та соціально-економічних наук. Вип. 7. За матеріалами VII Всеукраїнської науково-практичної конференції (16 листопада 2021 року). Ізмаїл: РВВ ІДГУ, 2021. 364 с. URL: http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2022/01/Науковий_пошук_16.11.21-7.pdf (дата звернення: 17.02.2024).
47. Гірна О., Петляківський О. Логістичне обслуговування клієнтів: прикладні аспекти. Причорноморські економічні студії. 2024. С. 118–123. – DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.90-18>.
48. Гончарова І. План маркетингу інновацій: особливості в транспортній галузі. Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента. Вип. 13. Ізмаїл: РВВ ІДГУ, 2023. С. 273–276. URL: http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2023/11/18.05.23_13_.pdf (дата звернення: 17.02.2024).
49. Коваль В., Метіль Т., Гончарова І. Розвиток інфраструктури активних транспортних мереж як виду туристичної послуги. Природні лікувальні активи, реабілітація та курорти: матер. Першої Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 14–15 листопада 2024 р.) / під наук. ред. Буркинського Б. В., Бабова К. Д. ; ДУ «Ін-т ринку і екон.-екол. дослідж. НАН України». Одеса : ДУ «ІРЕЕД НАНУ», 2024. С. 136–139. DOI: <https://doi.org/10.31520/8102314007>.
50. Копилова В. О., Пічугіна Ю. В. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. Причорноморські економічні студії. 2024. С. 92–97. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.86-15>.

51. Нагорний Є. В., Черниш Н. Ю. Транспортно-експедиційне обслуговування підприємств та організацій в умовах ринку: навч. посіб. Харків: ХНАДУ, 2002. 358 с.
52. ДСТУ EN 16157-1:20XX (EN 16157-1:2018, IDT). Інтелектуальні транспортні системи. Специфікації обміну даними DATEX II для керування дорожнім рухом та інформації про дорожній рух. Частина 1. Контекст та платформа.
53. Honcharova I., Metil T., Koval V., Neskhodovskyi I. Marketing innovations in cross-border passenger transportation. *Agora International Journal of Economical Sciences*. 2023. P. 24–30. DOI: <https://doi.org/10.15837/aijes.v17i1.5759>.
54. Шевців Л. Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання : монографія. Львів : НУ «Львівська політехніка», 2021. 244 с.
55. Про захист від недобросовісної конкуренції: Закон України від 07.06.1996 р. №237/96-ВР. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/236/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 17.02.2024).
56. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 1996 р. №236/96-ВР. Дата оновлення: 16.10.2020. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2210-14> (дата звернення: 17.02.2024).
57. Іваницька С. Б., Анісова Н. В., Петрова А. О. Кадровий потенціал підприємства: фактори формування та використання. *Ефективна економіка*. 2013, №10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2405> (дата звернення: 21.03.2022).
58. Голобородько А. Ю. Сутність економічного розвитку підприємства. *Економіка та управління підприємствами*. 2022. № 4(54). С. 140–147. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2022-4-140-147>.
59. Ареф'єва О., Сафонік Н., Дудік А. Стратегічний аналіз розвитку транспортних підприємств в умовах інноваційних тенденцій. *Проблеми*

сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління. 2023. № 7. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2023-7-04-16>.

60. Адаменко М., Корнух О. Роль інтелектуальної складової у забезпеченні інноваційного розвитку підприємства. Вчені записки. 2021. С. 100–111. DOI: 10.33111/vz_kneu.25.21.04.09.061.067.

61. Koval V., Honcharova I., Lysenko N. Management of an integrated model of innovation in maritime trade. *Philosophy, Economics and Law Review*. 2023. P. 80–87. DOI: 10.31733/2786-491X-2023-2-80-87.

62. Дикань В., Обруч Г. Формування бізнес-моделі збалансованого розвитку підприємств в умовах цифровізації економіки. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія Економіка. 2021. №11(22). DOI: [https://doi.org/10.33296/2707-0654-11\(22\)-07](https://doi.org/10.33296/2707-0654-11(22)-07).

63. Цифрова екосистема для підзвітного управління відновленням DREAM: URL: <https://dream.gov.ua/ua> (дата звернення: 22.03.2024).

64. Zakharchuk O., Navrotskyi Y., Vishnevetska O., Petrov V., Nesterenko S. Current state and prospects of grain logistics development in Ukraine. *Ekonomika APK*. 2022. Vol. 29, No. 5. P. 20–36. DOI: <https://doi.org/10.32317/2221-1055.202205020>.

65. Savchenko L., Gritsenko S. Analysis of LTL delivery technologies in terms of economic, environmental and social costs. *Herald of the Economic Sciences of Ukraine*. 2021. №1(40)17. P. 127–136. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1\(40\).127-136](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1(40).127-136).

66. Зінченко Д. С. Економічний розвиток підприємства і економічна безпека підприємства: генеза, взаємний вплив та взаємозалежність. *Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. 2021. №18. С. 80–87. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.18.2021.240435>.

67. Гончарова І. Підходи до формування логістичної інфраструктури підприємств транспортної сфери. Науковий пошук студентів ХХІ ст.: матеріали VIII Всеукр. наук.-практ. конф. (Ізмаїл, 17 листоп. 2022 р.). Ізмаїл: РВВ ІДГУ, 2022. С. 192–195.

68. Войтович О., Ткач В., Сусорова О. Дослідження показників якості транспортного обслуговування вантажоперевезень. Вісник ХНТУ. 2021. №3(78). С. 20–26. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2021.3.2>.
69. Сич Є., Чигринець О., Шаповал П., Шевчук В. Економіка транспортного обслуговування сільськогосподарського виробництва в регіоні: регулювання та розвиток. Київ : КУЄТТ, 2005. 288 с.
70. Ковальов В., Дітковський Д. Сутність та принципи стратегічного управління підприємницькою діяльністю: теоретичний аспект. Вісник ХДУ. Серія: Економічні науки. 2024. №51(4). С. 29–37. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8030/2024-51-4>.
71. Гончарова І. Попит на інновації: особливості для транспортної галузі. Пріоритети розвитку національної економіки і умовах євроінтеграції України: зб. наук. пр. за матер. VI Всеукр. наук.-практ. конф. Ізмаїл, 15 квітня 2024 р. Ізмаїл: РВВ ІДГУ, 2024. С. 22–26. URL: <http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/05/15.04.-ekonom.pdf> (дата звернення: 22.03.2024).
72. Boldyrieva L., Sydorova A. Development of transport service management under the conditions of European integration. Economics and Region. 2021. №1(80). P. 20–25. DOI: 10.26906/EiR.2021.1(80).2234.
73. Луценко І. Управління ланцюгами поставок: навч. посіб. Київ, 2022. URL: <https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/69cafc6df794-4275-a563-f8e6156c7bf1/content> (дата звернення: 20.12.2024).
74. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Економіка та держава. 2020. №3. С. 53–60. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.3.53.
75. Гончарова І. Математичне моделювання як засіб створення плану маркетингу інновацій. Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента. 2022. Вип. 12. С. 204–209. Ізмаїл: РВВ ІДГУ.
76. Азарова А. О. Математичні моделі та методи оцінювання інвестицій підприємства: монографія. Вінниця: ВНТУ, 2016. 172 с.

77. Корж М., Белікова О., Фоміченко І., Баркова С. Особливості стратегічного управління інноваційним розвитком промислових підприємств. Економічний вісник Донбасу. 2021. №3(65). С. 184–190. DOI: 10.12958/1817-3772-2021-3(65)-184-190.
78. Огієнко А. Сталий розвиток підприємства: сутність поняття, перспективи та перешкоди. Modeling the Development of the Economic Systems. 2024. С. 222–228. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2024-13-31>.
79. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). World. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS> (дата звернення: 20.02.2025).
80. Кількість діючих суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у розрізі регіонів у 2014–2023 роках. Державна служба статистики України. URL : https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/pdsg/kdsg_ved_15-20.xlsx (дата звернення: 27.02.2025).
81. Круглов В. В. Інтеграція екологічних інновацій у стратегію сталого розвитку. Національні інтереси України. 2025. № 1(6). С. 470–479. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/niu/article/view/18567/18601> (дата звернення: 23.02.2024).
82. Koval V., Dobrovolskyi O., Myroniuk O., Honcharova I., Prokopenko Y. Anti-crisis management approaches and risk factor analysis in railway transport. Bulletin National University of Water and Environmental Engineering. 2024. Vol. 3, No. 107. P. 50–61. DOI: <https://doi.org/10.31713/ve320246>
83. Ганчук М. Д. Інновації та їх вплив на економіку сучасного світу. Innovation and Sustainability. 2024. № 2. С. 102-109. DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2024.2.102.109>
84. Висоцька М. Авіатранспортна галузь як базовий елемент національного господарства та системи міжнародних економічних відносин. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2024. С. 111–117. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-1-18>

85. Зайцев А. М., Аулін В. В., Лисенко С. В., Гудь В. З. Організація, принципи та система транспортного забезпечення сільськогосподарських підприємств. Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки. – 2025. – С. 223–229. URL: [https://mapiea.kntu.kr.ua/pdf/11\(42\)_I/27.pdf](https://mapiea.kntu.kr.ua/pdf/11(42)_I/27.pdf)
86. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). Ukraine . World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=UA> (дата звернення: 23.02.2025).
87. Ковальчук В. М. Структурна перебудова національної економіки в контексті інноваційного розвитку. Київ: НАН України, 2005. 240 с.
88. Собкевич О., Михайличенко К., Ємельянова О. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналітична доповідь. Київ: НІСД, 2014. 60 с.
89. Худавердієва В. Роль транспортного обслуговування у розвитку індустрії туризму. Development of Management and Entrepreneurship Methods on Transport. 2022. № 3 (80). С. 98–112. DOI: 10.31375/2226-1915-2022-3-98-112.
90. Новікова М. М., Боровик М. В., Бубирьов Є. А. Теоретичні аспекти управління організаційними змінами на підприємстві. Бізнес Інформ. 2022. С. 219–225. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2022-10-219-225>
91. Морозова О. Г. Планування як основа сталого розвитку підприємства в умовах глобалізації. Наукові перспективи. 2021. № 12(18). С. 338–344. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-12\(18\)-338-344](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-12(18)-338-344).
92. Шкарупа О., Власенко Д., Македон Г. Проблеми модернізації транспортного забезпечення підприємств в аграрному секторі економіки. Бізнес-навігатор. 2024. № 4(76). С. 19–25. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.76-4>.
93. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за видами вантажів. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/pv_avt/arh_pv_avt_21u.htm

(дата звернення: 22.02.2025).

94. Марчук В. Є., Григорак М. Ю., Гармаш О. М. Складська логістика: підручник. Одеса: Олді-плюс, 2020. 256 с.

95. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за видами вантажів у міжнародному сполученні. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/pv_avt/arh_pv_avt_21u.htm (дата звернення: 22.02.2025).

96. Перевезення зерна і продуктів перемолу залізничним транспортом. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pv_zal/arh_pv_zal2022_u.htm 1 (дата звернення: 22.02.2025).

97. Перевезення зерна і продуктів перемолу морським та річковим транспортом Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/pv_vod/arh_pv_vodn_21u.htm (дата звернення: 22.02.2025).

98. Гончарова І. Вплив Дунайської стратегії на перебіг інноваційних процесів у транспортній сфері регіону. VIII Дунайські наукові читання. Економіка, наука і освіта в умовах транскордонного співробітництва: зб. наук. пр. Ізмаїл: РВВ ІДГУ; «ІРБІС», 2022. С. 14–21. URL: http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2023/02/8_%D0%94%D1%83%D0%BD%D0%B0%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D1%96_%D0%BD%D0%B0%D1%83%D0%BA.%D1%87%D0%B8%D1%82..pdf (дата звернення: 22.02.2025).

94. Гончарова І. Дунайський транспортний кластер як базовий компонент регіональних інвестиційних проектів. Х Дунайські наукові читання. Транскордонне співробітництво як чинник активного поступу інновацій в економіці, науці та освіті: зб. наук. пр. Ізмаїл: РВВ ІДГУ; «ІРБІС», 2024. С. 22–26. URL: <http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/12/dun.chyt-2024-sajt.pdf> (дата звернення: 22.02.2025).

95. Гончарова І. Характер і зміст розвитку транспорту в системі інтегрованого логістичного забезпечення території Придунав'я. Науковий

пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук. 2023. Вип. 9. С. 228–232. URL: http://idgu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/01/17.11.23_.pdf (дата звернення: 22.02.2025).

96. Перевезення зерна і продуктів перемолу у міжнародному сполученні Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pv_zal/arh_pv_zal2022_u.html (дата звернення: 2.04.2025).

97. Перевезення мінеральних добрив. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/tr/pv_zal/arh_pv_zal2022_u.html (дата звернення: 22.02.2025).

98. Загірняк Д. М., Залуніна О. М., Чумакова А. Г. Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг. Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського. 2021. Вип. 1(126). С. 17–21. DOI: 10.30929/1995-0519.2021.1.17-21.

98. Зрезарцев М. П., Зрезарцев В. М., Параніч В. П. Товарознавство сировини та матеріалів: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2008. 404 с.

99. Гончарова І. Міжнародні логістичні центри як основа розвитку малого та середнього бізнесу в Південному Придунав'ї. VII All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference «An Innovative Entrepreneurship: The Present and Future Prospects». Київ: КНЕУ, 2022. С. 290–293.

100. Данько М., Дикань В., Дейнека О., Позднякова Л., Юрченко Ю. Економіка міжнародних транспортних перевезень. Харків: ТОВ «Олант», ЧП Чиженко, 2004. 352 с.

101. Витрати на виробництво продукції (робіт, послуг) сільського господарства Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/sg/vytr_na%20ver_sg_prod/arch_vytr_na%20ver_sg_prod_u.html (дата звернення: 01.04.2025).

102. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). Europe. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=EU> (дата звернення: 01.04.2025).
103. Document 52020DC0562. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Stepping up Europe's 2030 climate ambition: Investing in a climate-neutral future. 2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0562> (дата звернення: 01.04.2025).
104. Document 52023DC0796. EU wide assessment of the draft updated National Energy and Climate Plans. 2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2023%3A796%3AFIN> (дата звернення: 01.04.2025).
105. Кирлик Н. Глобальні тренди розвитку транспортно-логістичних послуг. Актуальні проблеми економіки. 2021. №3(237). С. 53–59. DOI: 10.32752/1993-6788-2021-1-237-53-59.
106. Котвицька Н., Крупеня Д. Регулювання світового ринку транспортних послуг. Фінанси, грошовий обіг і кредит. 2022. №4. С. 108–117. DOI: 10.36919/2312-7812.4.2022.108.
107. Chukurna O., Nitsenko V., Tyukhtenko N., Lomonosova O., Zhartay Z., Dobrovolsky V. Substantiation of the green approach in the formation of a sustainable system of ecological logistics. Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu. 2022. С. 76–82. URL: https://nvngu.in.ua/jdownloads/pdf/2022/1/01_2022_Chukurna.pdf (дата звернення: 01.04.2025).
108. Honcharova I., Beloev I., Beloeva S., Iskiv R., Shyshov S. Reducing emissions and decreasing petroleum dependency by utilizing electric municipal transportation in Ukraine. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2024. Vol. 1429. Art. №012020. DOI: 10.1088/1755-1315/1429/1/012020

109. Онлайн сервіс транспортного обслуговування. URL: <https://www.timocom.com.ua/#> (дата звернення: 01.04.2025).
110. Koval V., Honcharova I., Metil T., Stepanova N. Conceptual approaches to creating innovations in the field of crossborder transport. Innovative management of business integration and education in transnational economic systems. Riga: ISMA University Riga (Latvia), 2023. P. 170–180.
111. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). USA. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=US> (дата звернення: 01.04.2025).
112. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). Canada. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=CA> (дата звернення: 01.04.2025).
113. Iastremska O., Rudych A., Bumane I., Hazukin A., Zdolnyk V., Kukhta P. Management of innovative development of enterprises in the conditions of digitalization: strategy modeling. Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu. 2024. №2. С. 194–199. DOI: <https://doi.org/10.33271/nvngu/2024-2/194>
114. Volume of rail freight transported in the United States from 2002 to 2023 . URL: <https://www.statista.com/statistics/245235/rail-freight-transportation-in-the-us/> (дата звернення: 01.04.2025).
115. Volume of rail freight transported in Germany from 2002 to 2023. URL: <https://www.statista.com/statistics/435241/germany-tonne-kilometres-of-freight-transported-by-rail/> (дата звернення: 01.04.2025).
116. Volume of rail freight transported in Poland from 2008 to 2022 URL: <https://www.statista.com/statistics/694272/poland-rail-freight-share-of-inland-transport/> (дата звернення: 01.04.2025).
117. U.S. Department of Agriculture URL: <https://www.usda.gov/> (дата звернення: 01.04.2025).

118. Agriculture and Agri-Food Canada URL: <https://www.gbif.org/publisher/055bd978-2daa-4543-b3f0-44e0e87e86ca> (дата звернення: 01.04.2025).
119. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). Latin America. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=ZJ> (дата звернення: 01.04.2025).
120. National Department of Transport Infrastructure / Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (Brazil). URL: <http://www.dnit.gov.br/> (дата звернення: 01.04.2025).
121. Ministry of Transport / Ministerio de Transporte (Argentina). URL: <http://www.argentina.gob.ar/transporte> (дата звернення: 01.04.2025).
122. Secretariat of Infrastructure, Communications and Transportation (Mexico) URL:: <https://www.gob.mx/sct> (дата звернення: 01.04.2025).
123. Ковтун Т. А., Сомкова Т., Ковтун Д. К. Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2021. №3(76). С. 29–45.
124. Agriculture, forestry, and fishing, value added (% of GDP). South Africa. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=ZA> (дата звернення: 01.04.2025).
125. Department: Transport. Republic of South Africa. URL: <https://www.transport.gov.za/> (дата звернення: 01.04.2025).
126. Кириченко І., Кузьменко Н., Водолазський О. Якість транспортних послуг на різних видах транспорту. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2021. № 4 (268). С. 62–65. DOI: <https://doi.org/10.33216/1998-7927-2021-268-4-62-65>.
127. Рибчук А. В., Лапчук Я. С., Паласевич М. Б. Глобальна цифровізація світового ринку транспортних послуг. Бізнес Інформ. 2022. №12. С. 173–178. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2022-12-173-178>.

128. Чобіток В., Літвінчик С. Системи інформаційного забезпечення транспортної логістики в підприємницькій діяльності. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2024. С. 14–21. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-332-2>.
129. Використання інформаційно-комунікаційних технологій на підприємствах: електронна торгівля, виставлення рахунків-фактур (2018–2023). Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/zv/ikt/vuk_rah_fakt_18-23.xlsx (дата звернення: 04.04.2025).
130. Кількість інноваційно активних промислових підприємств за видами економічної діяльності. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ni/vut_ipzni/vut_ved_ue.xlsx (дата звернення: 01.04.2025).
131. Koval V., Shmygol N., Durovic S., Pavicevic D., Honcharova I. Analysis of Innovative Electromobility Development and the Advancement of Eco-Friendly Transport Infrastructure. Sustainability. 2025. №17(3):1010. DOI: <https://doi.org/10.3390/su17031010>.
132. Вишневський В. П., Збаразська Л. О., Заніздра М. Ю., Чекіна В. Д. Національна модель неоіндустріального розвитку України. Київ: Інститут економіки промисловості НАН України, 2016. 254 с.
133. Koval V., Borodina O., Lomachynska I., Olczak P., Mumladze A., Matuszewska D. Model Analysis of Eco-Innovation for National Decarbonisation Transition in Integrated European Energy System. Energies. 2022. №15(9):3306. DOI: <https://doi.org/10.3390/en15093306>.
134. Lorries, by type of motor energy. Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/view/road_eqs_lormot?category=road.road_eqs (дата звернення: 02.04.2025).
135. Демченко К. Джерела фінансування екологічної трансформації виробництва як складової інноваційного розвитку підприємств. Вісник Хмельницького національного університету. 2023. №6. С. 367–375. URL:

<https://journals.khnu.km.ua/vestnik/wp-content/uploads/2024/01/324-59.pdf> (дата звернення: 03.04.2025).

136. У 2024 році придбано на 64% більше комерційних електромобілів. URL:: <https://skilky-skilky.info/u-2024-rotsi-prydbano-na-64-bilshe-komertsiynykh-elektromobiliv/> (дата звернення: 03.04.2025).

137. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 26.06.1991 р. №1264-XII. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text>.

138. Ключ Ю., Серебряк К., Керезвас І. Вибір напрямів стратегічного управління інноваційним розвитком підприємств регіону. Цифрова економіка та економічна безпека. 2023. №5(05). С. 134–138. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.5-21>

139. Мануйлов О. В. Формування стратегії сталого розвитку підприємств в умовах невизначеності. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2024. Т. 9. №2. С. 60–64. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-2-10>

140. Перебийніс О. Методичні рекомендації з формування транспортно-логістичних систем в аграрних підприємствах. Полтава: ПДАА, 2004. 56 с.

141. Ящишина І. Прикладні аспекти сталого розвитку компанії. Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Економічні науки. 2021. №2(61). С. 74–80. DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/61-11>

142. Олійник Т. І., Крупська К. А. Інструменти штучного інтелекту у формуванні та збереженні трудового потенціалу промислового підприємства. Ефективна економіка. 2022. №5. DOI: [10.32702/2307-2105-2022.5.96](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2022.5.96)

143. Penev N., Shyriaieva L., Legeza D., Merkulov M., Honcharova I. Marketing analysis of multimodal transportation dynamics in logistics infrastructure. E3S Web of Conferences. 2024. Vol. 558. 2024 4th International Conference on Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering. Article № 01030. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202455801030>.

144. Перебийніс В. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. 207 с.
145. Павлов К. В., Павлова О. Інноваційно-інвестиційний потенціал транспортної галузі України. Український журнал прикладної економіки. 2020. С. 17–24. URL:: http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/ujae_2020_r01_a2.pdf
146. Skochylas R. V., Skochylas N. V. Analysis of the relationship between supply chain management and outsourcing strategies in freight transportation. Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. 2024. Вип. 20. Т. 1. С. 144–163. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.20.144-163>
147. Галькевич М. Формування конкурентних переваг транспортної галузі: світовий досвід. Інфраструктура ринку. 2020. С. 13–18. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-3>
148. Ганжуренко І. Формування стратегії мультимодальних перевезень як основи для проведення оцінки державної політики. Причорноморські економічні студії. 2020. С. 28–34. URL: http://bses.in.ua/journals/2020/56_2020/6.pdf
149. Гончарова І. Маркетинг інновації в організації доставки вантажів. Соціально-економічні та науково-технологічні аспекти безпекоорієнтованого розвитку прикордонного регіону: колективна монографія. Ізмаїл: РВВ ІДГУ, 2022.
150. Каличева Н., Маковоз О., Рачкелюк С. Інтеграція цифрових технологій в управління підприємств автомобільної сфери. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2023. №3 (84). С. 56–65. DOI: [10.31375/2226-1915-2023-3-56-65](https://doi.org/10.31375/2226-1915-2023-3-56-65)
151. Кучма О. Підходи до формування збірних відправлень у мультимодальних транспортних системах. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2024. С. 70–75. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/74-2-13>

152. Кучерук Г. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: монографія. Київ: ДЕТУТ, 2011. – 205 с.
153. Онищенко В., Кононенко Д., Чупін М. Інструменти стратегічного аналізу в управлінні підприємством: огляд, класифікація, критерії вибору. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*. 2023. №4. С. 493–506. DOI: <https://doi.org/10.58423/2786-6742/2023-4-493-506>
154. Перебийніс В. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. 207 с.
155. Павлов К. В., Павлова О. Інноваційно-інвестиційний потенціал транспортної галузі України. *Український журнал прикладної економіки*. 2020. С. 17–24. URL: http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2020/09/ujae_2020_r01_a2.pdf
156. Skochylas R. V., Skochylas N. V. Analysis of the relationship between supply chain management and outsourcing strategies in freight transportation. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2024. Вип. 20. Т. 1. С. 144–163. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.20.144-163>
157. Галькевич М. Формування конкурентних переваг транспортної галузі: світовий досвід. *Інфраструктура ринку*. 2020. С. 13–18. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct49-3>
158. Ганжуренко І. Формування стратегії мультимодальних перевезень як основи для проведення оцінки державної політики. *Причорноморські економічні студії*. 2020. С. 28–34. URL: http://bses.in.ua/journals/2020/56_2020/6.pdf
159. Челядінова Н., Семенцова О. Аспекти удосконалення системи логістичного управління на транспортних підприємствах України в умовах воєнного стану та повоєнної розбудови. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81-82. С.222-229. DOI:10.18664/btie.81-82.287120.
160. Каличева Н., Маковоз О., Рачкелюк С. Інтеграція цифрових технологій в управління підприємств автомобільної сфери. *Розвиток методів управління*

та господарювання на транспорті. 2023. №3 (84). С. 56–65. DOI: 10.31375/2226-1915-2023-3-56-65.

161. Кучма О. Підходи до формування збірних відправлень у мультимодальних транспортних системах. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2024. С. 70–75. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/74-2-13>

162. Кучерук Г. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: монографія. Київ: ДЕГУТ, 2011. 205 с.

163. Онищенко В., Кононенко Д., Чупін М. Інструменти стратегічного аналізу в управлінні підприємством: огляд, класифікація, критерії вибору. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*. 2023. №4. С. 493–506. DOI: <https://doi.org/10.58423/2786-6742/2023-4-493-506>

164. Ковальський Ю. Логістичні шляхи експорту зерна в умовах воєнного стану. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2024. С. 118–122. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-1-19>

165. Михайлик Н. І. Основні виклики та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах війни. Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. 2024. С. 163–172. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.20.163-172>

166. Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для часткової компенсації вартості сільськогосподарської техніки та обладнання вітчизняного виробництва: Постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.2017 р. № 130. Дата оновлення: 11.04.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/130-2017-%D0%BF#Text>

167. Прокопчук Л. М., Шабанов Р. М. Інноваційно-екологічні аспекти розвитку вітчизняного підприємництва. Бізнес Інформ. 2024. № 2. С. 91–97. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-2-91-97>

168. Лізингова компанія ЕСКА Капітал. URL: <https://eskacapital.com/ua/leasing/sh-tehnika>

169. Покотило Т. Управління організаційними змінами як складова забезпечення конкурентоспроможності підприємства. Економіка та суспільство. 2020. № 22. DOI: 10.32782/2524-0072/2020-22-91.
170. Про надання фінансової державної підтримки: Постанова Кабінету Міністрів України від 24.01.2020 р. № 28. Дата оновлення: 01.01.2025. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/28-2020-%D0%BF#Text>
171. Інформація про результати Державної програми «Доступні кредити 5-7-9»: Фонд розвитку підприємництва. URL:<https://bdf.gov.ua/publicna-informatsiia/informatsiia-pro-rezultaty-derzhavnoi-prohramy-dostupni-kredyty-5-7-9/>
172. Ukraine Agriculture Recovery Inclusive Support Emergency (ARISE) Project. World Bank Group. URL:<https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P180732>
- 179.
180. Калініченко Д. Ю. Екологічні інновації увідтворювальному процесі: сутнісно-змістовна характеристика, виклики воєнного часу та повоєнного відновлення. Агросвіт. 2024. № 9. С. 103–109. DOI: 10.32702/2306-6792.2024.9.103
181. Малій О. Г. Джерела фінансового забезпечення інноваційного розвитку. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2020. С. 72–77. URL:http://apie.org.ua/wp-content/uploads/2021/07/apie_2020_r04_a12.pdf
182. Сніщенко Р. Чинники впливу на транспортні перевезення в контексті економічної безпеки. Інтелект XXI. 2021. С. 46–50. URL:http://www.intellect21.nuft.org.ua/journal/2021/2021_6/10.pdf
183. Собкевич О. В., Шевченко А. В., Русан В. М., Белашов Є. В., Жураковська Л. А. Реальний сектор економіки України в умовах системних викликів. Київ: Національний інститут стратегічних досліджень, 2021. URL:<https://niss.gov.ua/sites/default/files/2021-03/realnyi-sektor-ekonomiky-ukrainy.pdf>

184. Штика Ю., Линник М., Есманов О. Систематизація методичного інструментарію стратегічного планування розвитку територій. Цифрова економіка та економічна безпека. 2024. № 1(10). С. 52–55. DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.10-9>
185. Євтушенко В., Шуба Т., Цвятко Л., Попкова Д. Стан та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. 2023. Т. 316, № 2. С. 117–120. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-316-2-17>
186. Загороднюк О. В., Гоменюк М. О., Клименко Л. В., Пітель Н. Я., Длугоборська Л. В. Цифровізація управлінської діяльності: пріоритети та перспективи. Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 1. С. 89–93. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.1.89>
187. Заборський Л., Шапошніков Д. Транспортне забезпечення українського зернового експорту. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2024. URL: https://econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/35_74_3/3.pdf
188. Круглов В. Взаємодія державного і приватного секторів у розвитку транспортної інфраструктури. Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права. 2024. Вип. 3. С. 53–58. DOI: <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.3.8>
189. Природа України: географічний портал. URL: <https://geomap.land.kiev.ua/climate-1.html>
190. Фотомодуль JA Solar JAM72S30-565/LR. URL: https://sonergia.com.ua/product/fotomodul-ja-solar-jam72s30-565-lr/?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjw2N2_BhCAARIsAK4pEkWlkvPdmRUb7vCMRlg3KS-rm2XMXVwesARy3nbK7qZZtRGgNFrUoAaAoQ8EALw_wcB
191. Кулько-Лабинцева І. Фінансові та правові аспекти трансферу технологій в Україні. Інфраструктура ринку. 2020. С. 185–188. URL: http://market-infr.od.ua/journals/2020/43_2020_ukr/35.pdf

192. Лелеченко А. Утвердження екологічного імперативу у прийнятті управлінських рішень як основи для ініціювання еколого-орієнтованих інновацій сталого розвитку. Публічне управління і адміністрування в Україні. 2020. С. 58–62. DOI: <https://doi.org/10.32843/2663-5240-2020-17-10>
193. Слюсарева Л., Матвійчук Р. Щодо ролі нормативно-правового забезпечення у розвитку електромобільного транспорту в Україні. Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. 2024. Т. 336, № 6. С. 239–246. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-336-38>
194. Титар В. В. Системний аналіз транспортної системи національної економіки. Агросвіт. 2024. № 22. С. 167–172. DOI: [10.32702/2306-6792.2024.22.167](https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.22.167)
195. Соломаха І., Раскін В. Аналіз та прогноз розвитку автомобільного парку України: відокремлення реальності від реєстрації та системний погляд на майбутнє. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2023. № 4(36). С. 165–173. DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-4\(36\)-165-173](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-4(36)-165-173)
196. Хахалев Д., Городецька Т. Планування діяльності як інструмент економічної складової концепції сталого розвитку підприємства. Development Service Industry Management. 2024. № 3. С. 57–63. DOI: [https://doi.org/10.31891/dsim-2024-7\(9\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2024-7(9))
197. Якайтис І. Б., Шестаковська Т. Л., Шульга Н. Д. Механізм публічного управління розвитком інвестиційного потенціалу транспортної галузі України. Держава та регіони. 2022. № 2. С. 90–96. DOI: <https://doi.org/10.32840/1813-3401.2022.2.15>
198. Яців С., Смулка О. Державне регулювання інноваційної діяльності. Аграрна економіка. 2024. С. 53–62. DOI: <https://doi.org/10.31734/agrarecon2024.03-04.053>
199. Антонюк П., Ступницька Т., Антонюк О., Баранюк Х. Агропродовольча продукція в товарному експорті України в умовах війни: статистична оцінка. Економіка харчової промисловості. 2023. DOI: <https://doi.org/10.15673/fie.v15i2.2679>

200. Сало А., Артемчук М. О. Стратегічне управління інноваційним розвитком підприємства. Економіка. Менеджмент. Бізнес. 2020. № 3(33). С. 39–44. DOI: 10.31673/2415-8089.2020.034550
201. Клименко Л. В., Халахур Ю. Л., Длугоборська Л. Еволюція теорій економічного розвитку підприємств у сучасному вимірі концепцій управління. Економічний простір. 2020. № 156. С. 20–25. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/156-3>
202. Хома Д., Лопатовська О. Бізнес-моделювання розвитку підприємства: стратегічні аспекти. Modeling the Development of the Economic Systems. 2022. № 1. С. 138–145. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2022-3-16>
203. Шинкаренко В. Г. Особливості конкуренції на ринку автотранспортних послуг. Економіка транспортного комплексу. 2021. С. 133–147. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ektk_2021_37_11
204. Хахалєв Д. О. Оцінка забезпеченості сталого розвитку підприємства. Бізнес Інформ. 2024. № 5. С. 338–344. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-5-338-344>
205. Харченко М. В. Транспортно-логістична інфраструктура та її місце в соціально-економічній системі підприємств України. Економічний простір. 2020. № 153. С. 83–88.
206. Тарасюк О. В. Управління змінами в організації: основні концепції та моделі. Економіка управління та адміністрування. 2024. DOI: 10.26642/ema-2024-1(107)-39-46.
207. Литвишко Л. О., Макаров А. В. Механізми інтуїтивного менеджменту в сфері автомобільних перевезень. Бізнес-навігатор. 2024. С. 41–44. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.77-8>
208. Ноженко В., Ковтанець М. В., Сергієнко О. В., Ковтанець Т. М., Вакулік М. М. Оцінка ризиків впровадження перспективних технічних рішень на транспорті. Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. 2021. С. 82–87. URL: <https://dspace.snu.edu.ua/handle/123456789/1338>

209. Пелех К., Демидчук Л. Інтернет речей в технологіях сучасних вантажних перевезень (транспортній логістиці). Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. 2024. Т. 334. С. 106–111. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-334-15>
210. Петренко О. І., Алексеєва О. О. Практика використання блокчейн-технології в мультимодальних контейнерних перевезеннях. Бізнес Інформ. 2024. № 1. С. 178–186. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-1-178-186>.
211. Феєр О. В., Хаустова К. М., Густі С. М. Стратегічне управління підприємством в умовах воєнного стану. Innovation and Sustainability. 2023. № 4. С. 90–97. DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2023.4.90.97>
212. Дудикевич В., Микитин Г., Сидорик Д. Побудова комплексної багаторівневої моделі безпеки кіберфізичної інтелектуальної транспортної системи. Ukrainian Scientific Journal of Information Security. 2024. С. 100–109. DOI: [10.18372/2225-5036.30.18611](https://doi.org/10.18372/2225-5036.30.18611).
213. Радченко О. П. Застосування статистичного аналізу в оцінюванні розвитку транспортної галузі України. Економіка. Фінанси. Право. 2024. С. 46–49. DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2024.1.9>.
214. Кавун І. М. Економіко-математичні моделі для розрахунку оптимального планування вантажоперевезень в аграрних підприємствах. Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка. 2021. С. 38–44. DOI: <https://doi.org/10.32851/2708-0366/2021.10.5>.
215. Савченко Т. В., Ніколюк О. В., Басюркіна Н. Й. Інноваційні бізнес-моделі у соціальному підприємництві. Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 2. С. 14–19. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.2.14>.
216. Томчук О. Сучасні підходи до управління змінами в системі менеджменту персоналу компанії. Економіка та суспільство. 2023. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-79>.
217. Вдовенко, Н. М. (2023). Наукові підходи до інноваційного розвитку агропромислового комплексу на засадах інституціоналізації в умовах

міжнародної інтеграції. Академічні візії, (20). вилучено із <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/622>

218. Лагодієнко В., Бурцев О., Братченко О., Гуславський Л. Транспортне обслуговування виробників сільськогосподарської продукції: організаційно-економічний механізм та заходи покращення. Друкований журнал «наукові інновації та передові технології» (Серія «Управління та адміністрування», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Психологія», Серія «Педагогіка») № 7(47) (2025): Наукові інновації та передові технології DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-7\(47\)-639-650](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-7(47)-639-650)

219. Іванченкова, Л., Лагодієнко, В., Бабан, Т., Бурцев, О., Городецька, Т. (2025). Транспортна інфраструктура як компонент системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. . MODELING THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC SYSTEMS, (2), 274–280. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2025-16-34>.

220. Лагодієнко, В., Наумов, О., Братченко, О., & Цикалюк, Р. (2025). Механізм регулювання маркетингу інновацій в системі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. Успіхи і досягнення у науці, №7(17), 912-923, DOI:[https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-7\(17\)-912-923](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-7(17)-912-923).

ДОДАТКИ



БОЛГРАДСЬКА МІСЬКА РАДА ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ

вул. Шпитальна, 45, м. Болград Одеської області, 68702
 телефон/факс (04846) 4-12-59, E-mail: miskarada@bolgrad.odessa.gov.ua
 Код ЄДРПОУ 04057008

Від 12.03.25 № 102-12/25/628

ДОВІДКА

впровадження результатів науково-дослідної роботи
 Гончарової Ірини Миколаївни
 на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Довідка засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Гончарової Ірини Миколаївни на тему: «Організаційно-економічні засади транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції України» впроваджені у діяльність Болградської міської ради Одеської області.

Основні результати роботи, які впроваджуються включали: аналіз транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції на рівні інфраструктури громади; формування стратегічних напрямів щодо покращення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції шляхом введення до концепції індустріального парку «Болград Індастрі» спеціалізованого модуля із забезпечення якісного транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції Болградської громади та інших громад Болградського району Одеської області, а також потенційного транспортного обслуговування виробничих потужностей з переробки сільськогосподарської продукції, будівництво яких заплановано в рамках реалізації функціонального призначення індустріального парку «Болград Індастрі»; пропозиції щодо поліпшення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.

Зважаючи на актуальність та наукову значущість окресленої проблематики доцільним є впровадження запропонованих заходів щодо підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції як на національному, так й на місцевому рівні, а результати дисертаційної роботи Гончарової Ірини Миколаївни на тему: «Організаційно-економічні засади транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції України», як впроваджені у діяльність Болградської міської ради, успішно застосовуються в управлінні процесами у громаді, спрямованими на покращення економічної ситуації у Болградській територіальній громаді.

Болградський міський голова



Сергій ДИМИТРИЄВ

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «БОЛГРАДТРАНС»

68700, Одеська область, м.Болград
вул. Ізмаїльська, 81
Телефон (04846) 4-11-62, 4-37-61

Р/с UA11300335000000002609628931
АТ «Райффайзен Банк Аваль»
код 03115086
МФО 300335

№ 13
04.03.2025 р.

ДОВІДКА впровадження результатів науково-дослідної роботи Гончарової Ірини Миколаївни на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Довідка засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Гончарової Ірини Миколаївни впроваджені у діяльність ТОВ «Болградтранс» м.Болград Одеської області.

Основні результати роботи, які впроваджуються включали: аналіз транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції на рівні ТОВ «Болградтранс»; формування стратегічних напрямів щодо покращення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції шляхом розробки та впровадження у діяльність підприємства операційного плану із сприяння виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року; пропозицій модернізації існуючих організаційно-економічних засад транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції.

Зважаючи на актуальність та наукову значущість окресленої проблематики доцільним є впровадження запропонованих заходів щодо підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції як на рівні транспортної галузі, так й на рівні підприємства, а результати дисертаційної роботи Гончарової Ірини Миколаївни як впроваджені у діяльність ТОВ «Болградтранс», успішно застосовуються в управлінні виробничими процесами в сфері надання послуг із транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції у Болградській територіальній громаді та інших громадах Болградського району Одеської області.

Директор ТОВ «Болградтранс»



В.Г.Гіржу



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

вул. Рєшіна, 12 м. Ізмаїл,
Ізмаїльський район, Одеська область, 68610
Тел./факс: +38 (04841) 6-30-01, +38 (094) 95-65-001
E-mail: idgu@ukr.net
Веб-сайт: <http://www.idgu.edu.ua/>

Банк ДКСУ м. Київ
МФО 820172
Р/р UA728201720343151001200012580
Код ЄДРПО 02125467

№ 1-7/199
10.04.2025

Національний університет біоресурсів
і природокористування України

ДОВІДКА
про впровадження результатів науково-дослідної роботи
Гончарової Ірини Миколаївни

У дисертаційній роботі аспірантки Гончарової Ірини Миколаївни, представленої на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю «Економіка», розглянуто організаційно-економічні засади транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, вивчено умови поліпшення якості надання цих послуг та запропоновано комплексний інноваційний проєкт для транспортних підприємств, що надають відповідні послуги, набуло подальшого розвитку методичні засади оцінки ефективності інноваційних проєктів у сфері транспортного обслуговування аграрних виробників, що відрізняються від існуючих методик комплексним врахуванням логістичного ефекту як інтегрального чинника підвищення ефективності агровиробництва, а це забезпечує більш точне прогнозування результатів впровадження інноваційних проєктів у сфері сільськогосподарської логістики.

Результати дисертаційної роботи Гончарової І.М. впроваджено в освітній процес Ізмаїльського державного гуманітарного університету. Методичні засади оцінки ефективності інноваційних проєктів у сфері транспортного обслуговування аграрних виробників включено до змісту дисциплін: «Економіка, організація і адміністрування інноваційної діяльності», «Проектний аналіз», «Основи логістики» для здобувачів освітнього ступеня бакалавр в рамках освітньо-професійної програми «Менеджмент: бізнес-адміністрування»; дисциплін «Митна та транспортна логістика», «Стратегія розвитку підприємництва» для здобувачів освітнього ступеня бакалавр в рамках освітньо-професійної програми «Підприємництво та торгівля: економічна безпека та митно-логістична діяльність»; «Управління проєктами та ризиками» для здобувачів освітнього ступеня магістр в рамках освітньо-професійної програми «Менеджмент: адміністрування діяльності суб'єктів господарювання»; «Управління інноваційними проєктами та комерціалізація наукових досліджень» для здобувачів освітньо-наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю «Економіка».

Ректор



Ярослав КІЧУК

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

**Статті у наукових виданнях,
включених до міжнародних наукометричних баз даних
Scopus та/або Web of Science Core Collection**

1. Koval V., Shmygol N., Durovic S., Pavicevic D., **Honcharova I.** Analysis of Innovative Electromobility Development and the Advancement of Eco-Friendly Transport Infrastructure. Sustainability. 2025. № 17 (3). 1010. *(Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Shmygol N. здійснено аналіз попередніх досліджень за темою. Durovic S. підібрано потенційні методики дослідження. Pavicevic D. розроблено рекомендації для політиків за підсумками дослідження. Honcharova I. проведено аналіз поточного стану інфраструктури, яка забезпечує функціонування електричних транспортних засобів у країнах Європейського Союзу, аналіз забезпеченості країн ЄС вантажними автомобілями з електричними двигунами та виконано прогноз необхідності кількості точок зарядки для електромобільного транспорту для розширення можливостей переходу вантажного автомобільного транспорту на електричні двигуни).*

2. Penev N., Shyriaieva L., Legeza D., Merkulov M., **Honcharova I.** Marketing analysis of multimodal transportation dynamics in logistics infrastructure. E3S Web of Conferences. 4th International Conference on Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering (ISCMEE 2024). 2024. Vol. 558. 01030. *(Penev N. здійснено загальне керівництво колективом авторів та фінальне редагування статті. Shyriaieva L. проведено аналіз попередніх досліджень. Legeza D. досліджено особливості різних методик із визначенням переваг і недолік кожної в контексті проведеного дослідження. Merkulov M. здійснено збір та попередню обробку статистичної інформації. Honcharova I. проаналізовано обсяги мультимодальних перевезень типу залізничний транспорт – водний*

транспорт у країнах Європейського Союзу, виявлено країни, в яких мультимодальність потребує покращення).

3. Koval V., Nenchewa I., Metil T., **Honcharova I.**, Valiavska N. Assessment of marketing affects on innovation advancement in the transport cluster. E3S Web of Conferences. 4th International Conference on Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering (ISCMEE 2024). 2024. Vol. 558. 01023. (*Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Nenchewa I. виконано аналіз раніше опублікованих досліджень. Metil T. вивчено особливості транспортного кластеру. Honcharova I. запропоновано багатofактору модель для дослідження маркетингових впливів на інновації у транспортних кластерах, представлено доведення для моделі з трьох факторів. Valiavska N. сформовано анотацію до статті*).

Статті у наукових виданнях,

включених до Переліку наукових фахових видань України

4. Koval V., **Honcharova I.**, Lysenko N. Management of an integrated model of innovation in maritime trade. Philosophy, Economics and Law Review. 2023. Vol. 3. No. 2. P. 80–87. (*Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Honcharova I. проведено аналіз потреб у інноваціях у морському транспорті для підвищення якості надання послуг із транспортного обслуговування виробників продукції, зокрема сільськогосподарської. Lysenko N. здійснено аналіз попередньо опублікованих праць за темою дослідження*).

5. Honcharova I. Study of the dynamics of the main indicators of the activity of transport enterprises in the conditions of the introduction of innovation. Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. 2024. Vol. 26. P. 80–89.

6. Коваль В. В., Меркулов М. М., Кравченко М. С., **Гончарова І. М.** Система управління трансформацією логістичної діяльності підприємств на

засадах цифрової економіки та екологічного регулювання. Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. 2024. № 1 (31). С. 220–234. *(Ковалем В. В. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Меркуловим М. М. проведено попередній аналіз методик проведення дослідження із визначенням переваг і недоліків кожної в контексті дослідження. Кравченко М. С. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Гончаровою І. М. проведено аналіз середньої завантаженості транспортних засобів ТОВ «Марвен Фуд Європа» та обчислено середньорічні викиди азоту в процесі виконання транспортних операцій із доставки продуктів переробки сільськогосподарської продукції до країн Європи).*

7. Koval V., Dobrovolskyi O., Myroniuk O., **Honcharova I.**, Prokopenko Y. Anti-crisis management approaches and risk factor analysis in railway transport. Bulletin National University of Water and Environmental Engineering. 2024. Vol. 3. No. 107. P. 50–61. *(Koval V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Dobrovolskyi O. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Myroniuk O. проведено збір та попередню обробку статистичної інформації з теми дослідження. Prokopenko Y. підготовлено анотацію до статті, взято участь у відборі статистичної інформації з іноземних джерел. Honcharova I. проведено аналіз транспортного забезпечення виробників продукції, зокрема сільськогосподарської, для США, Німеччини та Румунії, виявлено залежності між ВВП країн і вантажообігом на залізничному транспорті, створено перелік факторів ризику для проведення антикризових заходів).*

8. Koval V. V., Kozak K. B., Savenko I. I., Drozdova V. A., Asaulenko N. V., **Honcharova I. M.** Management of Food Security and Transport Services of Agricultural Enterprises of the Grain Market. Intellectualization of logistics and Supply Chain Management. 2025. Vol. 30. P. 36–46. *(Koval V. V. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Kozak K. B. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць*

за темою дослідження. *Savenko I. I.* досліджено питання продовольчої безпеки та надано рекомендації щодо плану проведення дослідження. *Drozdova V. A.* запропоновано коло показників для проведення дослідження. *Asaulenko N. V.* здійснено роботу над анотацією до статті. *Honcharova I. M.* проведено комплексне дослідження експортно-імпортних операцій на ринку зерна, розглянуто показники ефективності різних видів транспорту в процесі забезпечення послугами із транспортного обслуговування виробників зерна в Україні, надано практичні рекомендації щодо поліпшення якості цих послуг).

Стаття у науковому виданні іншої держави

9. **Honcharova I., Metil T., Koval V., Neskhdovskyi I.** Marketing innovations in cross-border passenger transportation. *Agora International Journal of Economical Sciences*. 2023. Vol. 17. No. 1. P. 24–30. (*Honcharova I.* проведено аналіз попиту на створення міжнародних пасажирських маршрутів, запропоновано загальну дорожню карту впровадження цієї інновації у роботу транспортних підприємств півдня Одеської області. *Metil T.* проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. *Koval V.* здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. *Neskhdovskyi I.* надано пропозиції щодо бази статистичної інформації, яка була використана у процесі написання статті).

Статті у колективних монографіях

10. **Koval V., Honcharova I., Metil T., Stepanova N.** Conceptual approaches to creating innovations in the field of crossborder transport. *Innovative management of business integration and education in transnational economic systems*. Riga, 2023. P. 170–180. (*Koval V.* здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. *Honcharova I.* проведено аналіз проблем, що виникають у процесі виконання транспортних послуг на

замовлення сільськогосподарських виробників, у процесі виконання міжнародних угод на поставки продукції, запропоновано систему прикордонних логістичних пунктів, яку надалі було взято за основу при формуванні концепції логістичного вузлу індустріального парку «Болград Індастрі». Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Stepanova N. вивчено юридичні особливості впровадження інновацій на транспорті).

11. Гончарова І. Маркетинг інновації в організації доставки вантажів. Соціально-економічні та науково-технологічні аспекти безпекоорієнтованого розвитку прикордонного регіону: колективна монографія. Ізмаїл, 2022. С. 170–180.

Тези наукових доповідей

12. Гончарова І. Інтегрований ланцюг як базовий елемент в процесі формування комплексу маркетингу інновацій на транспорті. Науковий пошук студентів XXI ст.: актуальні питання гуманітарних та соціально-економічних наук: VII Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 16 листопада 2021 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2021. С. 290–294.

13. **Honcharova I.**, Metil T. The innovative nature of the modern development of economic entities in the transport sector of the Danube region. Problems and challenges of the regional economy in the context of globalization: VII National Scientific and Practical Conference, Comrat, Moldova, December 23, 2021. Comrat, 2021. С. 16–21. (Honcharova I. розкрито сутність інноваційної активності як основи сучасного розвитку транспортного сектору в регіоні Дунаю, наведено приклади можливостей покращення системи комунікацій між представниками транспортних компаній різних країн за допомогою спеціалізованих цифрових засобів. Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження).

14. Гончарова І. Міжнародні логістичні центри як основа розвитку малого та середнього бізнесу в Південному Придунав'ї. An Innovative

Entrepreneurship: The Present and Future Prospects: VII All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference. Київ, 2022. С. 290–293.

15. Гончарова І. Математичне моделювання як засіб створення плану маркетингу інновацій. Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента: Всеукраїнська науково-практична конференція. Ізмаїл, 2022. Вип. 12. С. 204–209.

16. Гончарова І. Підходи до формування логістичної інфраструктури підприємств транспортної сфери. Науковий пошук студентів XXI ст.: VIII Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 17 листопада 2022 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2022. С. 192–195.

17. Honcharova I., Metil T. Finding areas of innovative activity of the enterprise. Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: III Міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 22 листопада 2022 року: тези доповіді. Київ, 2022. С. 27–29. *(Гончаровою І. М. було запропоновано способи пошуку об'єктів інноваційної активності в процесі вдосконалення роботи транспортних підприємств. Metil T. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження).*

18. Гончарова І. Вплив Дунайської стратегії на перебіг інноваційних процесів у транспортній сфері регіону. Економіка, наука і освіта в умовах транскордонного співробітництва: VIII Дунайські наукові читання. Ізмаїл, 2022. С. 14–21.

19. Гончарова І. План маркетингу інновацій: особливості в транспортній галузі. Пріоритетні напрями європейського наукового простору: пошук студента. Вип. 13. Ізмаїл, 2023. С. 273–276.

20. Гончарова І. Характер і зміст розвитку транспорту в системі інтегрованого логістичного забезпечення території Придунав'я. Науковий пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук, м. Ізмаїл, 17 листопада 2023 року: тези доповіді. 2023. Вип. 9. С. 228–232.

21. Гончарова І. Моделювання ланцюгів поставок як основа функціонування транспортної інфраструктури об'єднаної територіальної громади. Українська Бессарабія як модель полікультурного розвитку держави: IX Дунайські наукові читання. Ізмаїл, 2023. С. 5–11.

22. Гончарова І. Попит на інновації: особливості для транспортної галузі. Пріоритети розвитку національної економіки і умовах євроінтеграції України: VI Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 15 квітня 2024 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2024. С. 22–26.

23. Коваль В., Метіль Т., **Гончарова І.** Розвиток інфраструктури активних транспортних мереж як виду туристичної послуги. Природні лікувальні активи, реабілітація та курорти: I Міжнародна науково-практична конференція, м. Одеса, 14–15 листопада 2024 року: тези доповіді. Одеса, 2024. С. 136–139. *(Ковалем В. В. здійснено загальне керівництво групою авторів та фінальне редагування статті. Метіль Т. К. проведено аналіз раніше опублікованих наукових праць за темою дослідження. Гончаровою І. М. запропоновано застосування дорожньої карти інновацій, адаптованої до вимог активних транспортних мереж, у системі транспортного обслуговування в туристичній галузі).*

24. Гончарова І. Дунайський транспортний кластер як базовий компонент регіональних інвестиційних проектів. Транскордонне співробітництво як чинник активного поступу інновацій в економіці, науці та освіті: X Дунайські наукові читання. Ізмаїл, 2024. С. 22–26.

25. Гончарова І. Діджиталізація як основа інновацій у кластері. Науковий пошук студентів та аспірантів XXI ст.: сучасні проблеми та тенденції розвитку гуманітарних і соціально-економічних наук: X Всеукраїнська науково-практична конференція, м. Ізмаїл, 15 листопада 2024 року: тези доповіді. Ізмаїл, 2024. С. 251–255.