



DOI: 10.58423/2786-6742/2024-6-192-206
УДК 656.025:658.1

Ольга СКЛАДАНІВСЬКА

аспірантка кафедри економіки
Національний транспортний університет,
м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0003-0941-371X

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Анотація. Стаття присвячена дослідженню результатів діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення вантажів автомобільним транспортом. У статті проаналізовано сучасний стан підприємств автомобільного транспорту України та розглянуто перспективи його розвитку в умовах кризових змін. Досліджено динаміку зміни кількості діючих підприємств вантажного транспорту України протягом 2014-2022 рр. Проведено фінансово-аналітичну оцінку основних тенденцій розвитку цих підприємств, а також ефективності їх діяльності. У статті особливу увагу приділено оцінці фінансово-виробничих показників діяльності автотранспортних підприємств за 2014-2022 роки за допомогою методів горизонтального, вертикального та коефіцієнтного аналізу. Проаналізовано динаміку обсягів реалізованої продукції, фінансові результати, рентабельність основної та звичайної діяльності, собівартість підприємства, рентабельність капіталу та продуктивність праці. Проведено аналіз ділової активності підприємства, а саме: коефіцієнтів фінансової автономії, фінансового левериджу та оборотності власного капіталу. Визначено темпи оновлення та зносу основних засобів, які впливають на конкурентоспроможність підприємства, кінцеві результати діяльності підприємства, рівень технологічних ризиків та навантаження на екологічний стан навколишнього середовища. Зроблено висновки щодо динаміки змін основних показників та сучасного стану підприємств вантажного транспорту. Результати проведеного дослідження свідчать про наявність проблем у розвитку вантажних транспортних підприємств України. На основі отриманих результатів визначено низку основних заходів, які необхідно здійснити для забезпечення сталого розвитку підприємств вантажного транспорту. Враховуючи те, що діяльність підприємств вантажного транспорту здійснюється в умовах невизначеності, нестабільності та ризику, під час розробки пакету комплексних рекомендацій щодо стратегічного розвитку підприємств галузі, рекомендуємо реалізувати фінансово-аналітичну діагностику, окремі науково-методологічні підходи до яких представлено в даному дослідженні.

Ключові слова: вантажні автотранспортні підприємства, автомобільні перевезення, аналіз, динаміка, результативність.

JEL Classification: L 62, L 92

Absztrakt. A cikk a közúti áru fuvarozást végző gazdasági társaságok eredményeinek tanulmányozására szolgál. A cikk elemzi az ukrajnai közúti fuvarozási vállalkozások jelenlegi helyzetét, és megvizsgálja fejlődésének kilátásait a válságos változások körülményei között. Megvizsgálásra kerül az ukrajnai áru fuvarozási vállalkozások számában bekövetkezett változások dinamikája 2014-2022 között. Továbbá e vállalkozások fő fejlesztési irányainak, valamint tevékenységük hatékonyságának pénzügyi és elemzői értékelése. A cikkben különös figyelmet fordítanak az áru fuvarozási vállalkozások tevékenységének 2014-2022 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi és termelési mutatóinak horizontális, vertikális és arányelemzési módszerekkel történő értékelésére. Elemzésre kerül az értékesített termékek mennyiségének dinamikáját, a pénzügyi eredményeket, a fő és a szokásos tevékenységek



jövedelmezőségét, a vállalati költségeket, a tőke jövedelmezőségét és a munkatermelékenységet. A cikk elemzi az eladott termékek mennyiségének dinamikáját, a pénzügyi eredményeket, a fő és szokásos tevékenységek jövedelmezőségét, a vállalati kiadásokat, a tőke jövedelmezőségét és a munka termelékenységét. A tanulmány a vállalkozás üzleti tevékenységét elemzi, nevezetesen a pénzügyi autonómia együtthatóit, a pénzügyi tőkeáttételt és a saját tőke forgalmát. A szerző meghatározza a tárgyi eszközök megújulásának és elhasználódásának mértékét, amelyek befolyásolják a vállalkozás versenyképességét, a vállalkozás végeredményét, a technológiai kockázatok mértékét és a környezet ökológiai állapotára nehezedő terhelést. Következtetések a főbb mutatók változásának dinamikájára és az áru fuvarozási vállalkozások jelenlegi helyzetére vonatkoznak. A tanulmány eredményei azt jelzik, hogy Ukrajnában problémák vannak az áru fuvarozási vállalkozások fejlesztésében. A kapott eredmények alapján számos olyan alapvető intézkedés került meghatározásra, amelyeket az áru fuvarozási vállalatok fenntartható fejlődése érdekében végre kell hajtani. Figyelembe véve azt a tényt, hogy az áru fuvarozási vállalkozások tevékenysége bizonytalan, instabil és kockázatos körülmények között folyik, az iparági vállalkozások stratégiai fejlesztését célzó átfogó ajánlás csomag kidolgozása során pénzügyi és elemző diagnosztika bevezetését javasoljuk, amelyhez a jelen tanulmány külön tudományos és módszertani megközelítést mutat be.

Kulcsszavak: áru fuvarozási vállalkozások, közúti szállítás, elemzés, dinamika, termelékenység.

Abstract. The article is devoted to the research of the results of the business entities that carry out the transportation of goods by road transport. The article analyzes the current state of truck transport enterprises of Ukraine and considers the prospects for its development in the context of crisis changes. The dynamics of changes in the number of operating freight transport enterprises of Ukraine from 2014 to 2022 were studied. A financial and analytical assessment of the main trends in the development of these enterprises, as well as the efficiency of their activities, was conducted. In the article, special attention is paid to the assessment of financial and production indicators of the activity of motor transport enterprises for 2014-2022, using the methods of horizontal, vertical and ratio analysis. The dynamics of the volumes of sold products, financial results, profitability of the main and ordinary activities, the cost of the enterprise, profitability of capital and labor productivity were analyzed. An analysis of the coefficients of financial autonomy, financial leverage and equity turnover was carried out. The rates of renewal and wear and tear of fixed assets, which affect the competitiveness of the enterprise, the final results of the enterprise, the level of technological risks and the burden on the ecological state of the environment, have been determined. Conclusions were made regarding the dynamics of changes in the main indicators and the current state of freight transport enterprises. The results of the conducted research testify to the existence of problems in the development of cargo transport enterprises of Ukraine. Based on the obtained results, a number of basic measures have been determined that must be taken to ensure the sustainable development of freight transport enterprises. Taking into account the fact that the activity of freight transport enterprises is carried out in conditions of uncertainty, instability and risk during development package of comprehensive recommendations on the strategic development of enterprises in the industry, we recommend the implementation of financial and analytical diagnostics, separate scientific and methodological approaches to which is presented in this study.

Keywords: freight transport companies, automobile transportation, analysis, dynamic, performance.

Постановка проблеми. Негативний вплив повномасштабної війни росії на території України обумовлюють погіршення результатів діяльності суб'єктів господарювання усіх секторів економіки, в тому числі транспортної галузі. Найвні логістичні проблеми, тимчасова окупація частини країни, зменшення обсягів транспортних послуг, зниження рівня доходів населення, безпекова та

енергетична загроза впливають на роботу вантажних автотранспортних підприємств. Отже, виявлення проблем, які виникають при здійсненні діяльності вантажних АТП та визначення шляхів їх усунення потребують проведення аналізу сучасного стану суб'єктів господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вплив стану транспортної галузі на економічне зростання країни вивчали такі зарубіжні вчені: П. Р. Агенор, Р. Дж. Барро, Е. Квон, Н. Міллер, В. Ромп, К. Футагамі. Питанню дослідження сучасного стану автотранспортних підприємств присвячено чимало праць вітчизняних економістів. Зокрема, Н.М. Бондар [1], Ю.О. Крихтіної [2], О.М. Ложачевської [3], Є.С. Чупріна, Д. В. Кондратенко, Є. М. Гелевері [4], Н.А. Хруща [5]. Незважаючи на наявність значної кількості публікацій, присвячених аналізу сучасного стану автотранспортних підприємств, процес дослідження цього питання є неперервним та потребує системного підходу.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Є необхідність визначення основних проблем функціонування для розроблення комплексних рекомендацій щодо стратегічного розвитку вантажних автотранспортних підприємств України на основі аналізу їх сучасного стану.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є аналіз сучасного стану вантажних автотранспортних підприємств України та розроблення рекомендацій щодо їх розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якої забезпечує підвищення рівня життя населення, а також необхідні умови обороноздатності, національної безпеки та цілісності держави. Негативний вплив зовнішніх факторів, до яких слід віднести наслідки пандемії, війну, нестабільність економіки значно вплинули на функціонування транспортного сектору. Питома вага транспортної галузі у валовому внутрішньому продукті України зменшилася з 6,36% у 2014 р. до 4,05% у 2022 р. [6]. Зниження вкладу транспортного сектору у структуру ВВП є цілком передбачений через погіршення логістики, скорочення обсягу вантажо- та пасажирообігу на всіх видах транспорту, що спричинили військові дії росії на території України.

Поточний стан та результативність діяльності вантажних автотранспортних підприємств можна оцінити на основі виробничого показника, а саме - обсягу реалізованих послуг, динаміка якого за 2014-2022 рр. представлена на рис. 1.

Впродовж 2014-2022 років у транспортній сфері України намітилася стійка тенденція до збільшення обсягів реалізованих послуг вантажних автотранспортних підприємств (далі – АТП). Незважаючи на військові дії на території України та дестабілізацію економіки в країні обсяг реалізованих транспортних послуг у 2022 році в 4,4 рази більший, ніж був у 2014 році.

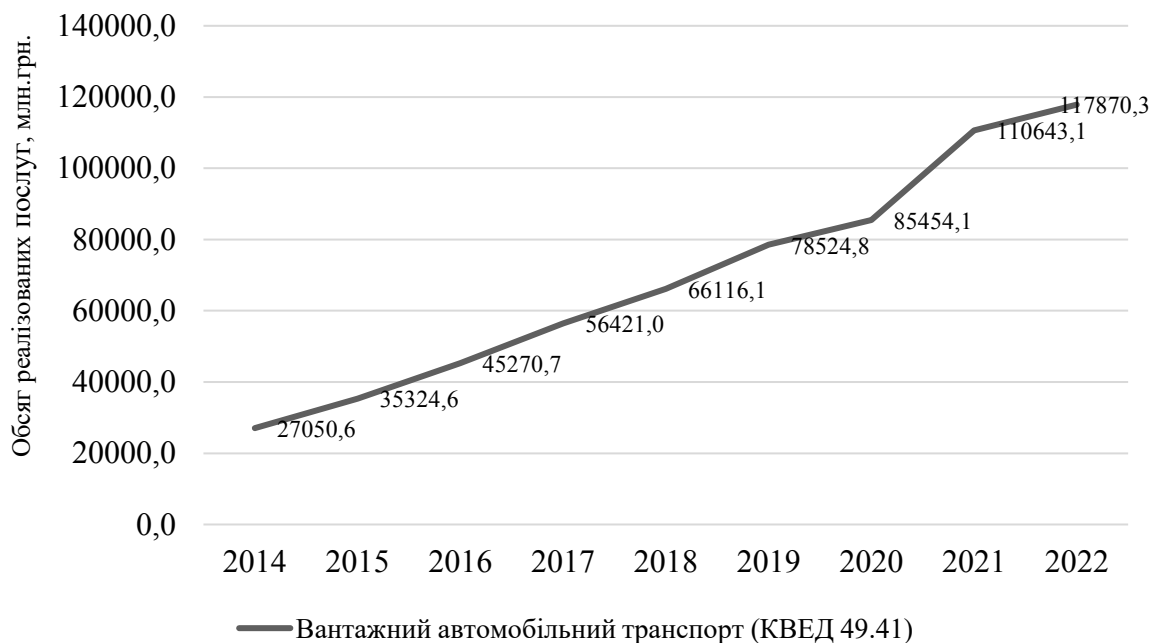


Рис. 1 Динаміка обсягу реалізованих послуг вантажними АТП
Сформовано автором за джерелами [7]

Для більшого уявлення про активність вантажних АТП здійснено аналіз кількості діючих АТП за розмірами та їх вагомистіюв обсязі реалізованих послуг. Статистичні дані щодо обсягів реалізованих послуг підприємств за їх розмірами розраховані за критеріями великих, середніх, малих та мікропідприємств, визначеними у Господарському кодексі України [8] наведені в табл. 1.

У табл. 1 представлена кількість підприємств (протягом 2014-2022 рр.) в розрізі великих, середніх і малих вантажних автотранспортних підприємств та їх питома вага. Наведено обсяг реалізованих транспортних послуг за групами підприємств.

Ринок вантажних автотранспортних перевезень представлений в основному малим та середнім підприємництвом. Так, питома вага малих підприємств в загальній кількості АТП складає в середньому 96%, при цьому питома вага обсягу послуг, які реалізувались даними підприємствами склала 52%. Питома вага середніх підприємств 4% при цьому вони забезпечили 42% обсягу наданих послуг.

Треба відзначити суттєвий вплив на діяльність підприємств повномасштабних воєнних дій на території країни. Згідно результатів опитування 2023 року фахівців сфери транспорту і логістики членських компаній Європейської бізнес-асоціації (ЕВА) щодо роботи транспортних підприємств отримані наступні результати: 79% не зупиняли своєї діяльності й продовжують працювати; 13% зупиняли роботу, але вже частково відновили; 6% зупиняли роботу, але вже повністю її відновили; 2% наразі зупинили свою діяльність [9].

Отже, середній бізнес відіграє важливу роль у розвитку вантажних автотранспортних підприємств.

Таблиця 1.

Обсяг реалізованих послуг в залежності від розмірів вантажного АТП*

| Показники | Роки | | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Великі підприємства | | | | | | | | | |
| кількість підприємств | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| питома вага, % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Середні підприємства | | | | | | | | | |
| кількість підприємств | 257 | 226 | 231 | 238 | 250 | 283 | 306 | 310 | 284 |
| питома вага, % | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,5 |
| обсяг послуг, млн. грн. | 12504 | 16062 | 19847,9 | 25379,1 | 28633 | 34128,5 | 37510,4 | 51933,8 | 52294,5 |
| питома вага, % | 31,2 | 30,1 | 29,1 | 29,8 | 27,7 | 28,5 | 29,4 | 32,1 | 40,4 |
| Малі підприємства | | | | | | | | | |
| кількість підприємств | 57455 | 56320 | 55308 | 51606 | 51072 | 55149 | 56638 | 55933 | 53369 |
| питома вага, % | 99,6 | 99,6 | 99,6 | 99,5 | 99,5 | 99,5 | 99,5 | 99,4 | 99,5 |
| - з них суб'єкти мікропідприємництва | 55742 | 54892 | 53822 | 49942 | 49180 | 53096 | 54438 | 53696 | 51292 |
| - питома вага, % | 96,6 | 97,1 | 96,9 | 96,3 | 95,8 | 95,8 | 95,6 | 95,5 | 95,6 |
| обсяг послуг, млн. грн. | 24646,2 | 33913 | 43524,1 | 57360,2 | 73132,4 | к/с | к/с | к/с | к/с |
| питома вага, % | 61,6 | 63,6 | 63,7 | 67,3 | 70,6 | к/с | к/с | к/с | к/с |
| - з них суб'єкти мікропідприємництва, млн. грн. | 14016 | 20454,4 | 26344,1 | 33488,1 | 42554,9 | 49114,3 | 49909,1 | 61518 | 19701,1 |
| - питома вага, % | 35 | 38,4 | 38,7 | 39,3 | 41,1 | 41,0 | 39,2 | 38,0 | 15,2 |

* Сформовано автором за джерелами [7, 10-13]

Вирішення проблем даних суб'єктів господарювання в Україні повинно стати одним із ключових напрямків державної політики, адже саме вони сприяють підвищенню ефективності реалізації вітчизняного економічного потенціалу та посиленню конкурентоспроможності вітчизняних підприємств.

Тенденції формування результативності вантажних автотранспортних підприємств можна дослідити за показниками фінансових результатів їх діяльності (табл. 2).



Таблиця 2.

Фінансові результати діяльності підприємств транспорту*

| Роки | Фінансовий результат (сальдо) до оподаткування, тис. грн. | Підприємства, які одержали прибуток | | Підприємства, які одержали збиток | |
|---|---|--|--------------------------------|--|--------------------------------|
| | | У % до загальної кількості підприємств | Фінансовий результат, тис.грн. | У % до загальної кількості підприємств | Фінансовий результат, тис.грн. |
| ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» | | | | | |
| 2014 | -19703890,5 | 62,7 | 12775348,1 | 37,3 | 32479238,6 |
| 2015 | -13921752,9 | 70,9 | 23093705,7 | 29,1 | 37015458,6 |
| 2016 | 12819710,8 | 71,7 | 28277970,2 | 28,3 | 15458259,4 |
| 2017 | -16532602,7 | 71,5 | 28509063,3 | 28,5 | 45041666,0 |
| 2018 | -22661627,1 | 74,1 | 31475404,5 | 25,9 | 54137031,6 |
| 2019 | 14414772,9 | 73,8 | 44391448,4 | 26,2 | 29976675,5 |
| 2020 | 17013333,8 | 71,7 | 67223530,7 | 28,3 | 50210196,9 |
| 2021 | 31246840,6 | 72,3 | 60112515,6 | 27,7 | 28865675,0 |
| 2022 | -23035537,9 | 68,4 | 42554213,7 | 31,6 | 65589751,6 |
| Вантажний автомобільний транспорт (КВЕД 49.41) | | | | | |
| 2014 | -2512675,3 | 64,0 | 920397,1 | 36,0 | 3433072,4 |
| 2015 | -1775577,7 | 77,0 | 1229251,4 | 23,0 | 3004829,1 |
| 2016 | -421219,4 | 78,0 | 1702112,8 | 22,0 | 2123332,2 |
| 2017 | 982715,4 | 77,9 | 2069916,3 | 22,1 | 1087200,9 |
| 2018 | 1300566,5 | 80,2 | 2736810,2 | 19,8 | 1436243,7 |
| 2019 | 2216582,0 | 80,5 | 3583847,4 | 19,5 | 1367265,4 |
| 2020 | 1964545,1 | 79,2 | 3265565,8 | 20,8 | 1301020,7 |
| 2021 | 2802852,0 | 78,9 | 4062370,2 | 21,1 | 1259518,2 |
| 2022 | 4370341,9 | 75,7 | 6798490,1 | 24,3 | 2428148,2 |

* Сформовано автором за джерелами [11-14]

У табл. 2 представлені фінансові результати діяльності підприємств транспорту України за 2014-2022 рр. в розрізі ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» та КВЕД 49.41 (Вантажний автомобільний транспорт). Наведена частка підприємств, які одержали прибуток та частка збиткових підприємств, а також їх фінансові результати в грошовому вимірі. Частка збиткових підприємств за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в середньому за період становила 30%, а на підприємствах вантажного автомобільного транспорту 20%, тобто рівень збитковості є нижчим, ніж в цілому на транспорті.

Відслідковуються зміни рентабельності операційної та всієї діяльності вантажних автотранспортних підприємств за табл. 3.

Таблиця 3.

**Рентабельність операційної
та всієї діяльності підприємств транспорту, %***

| Показники | Роки | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | |
| ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» | | | | | | | | | | |
| Рівень рентабельності операційної діяльності | -1,7 | 1,1 | 5,1 | -1,0 | -1,6 | 4,1 | 4,4 | 5,8 | 2,7 | |
| Рівень рентабельності всієї діяльності | -9,1 | -4,9 | 1,8 | -3,5 | -4,3 | 1,4 | 1,6 | 3,7 | -4,2 | |
| Вантажний автомобільний транспорт (КВЕД 49.41) | | | | | | | | | | |
| Рівень рентабельності операційної діяльності | -4,1 | -1,2 | 1,3 | 2,8 | 3,3 | 2,7 | 3,4 | 3,3 | 5,1 | |
| Рівень рентабельності всієї діяльності | -8,2 | -4,5 | -1,3 | 1,2 | 1,4 | 2,2 | 1,6 | 2,0 | 2,9 | |

* Сформовано автором за джерелами [11-13, 15]

Спостерігається неоднозначна динаміка рівня рентабельності операційної діяльності підприємств транспорту. За ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2014, 2017, 2018 рр. від'ємне значення, у підприємств вантажного автомобільного транспорту у 2014 та 2015 рр., а в наступних роках поступове зростання до 5,1% у 2022 р.

У табл. 3 наведена рентабельність від операційної та всієї діяльності підприємств транспорту України за 2014-2022 р., а саме рентабельність за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» та КВЕД 49.41 (Вантажний автомобільний транспорт).

Рівень рентабельності всієї діяльності на підприємствах вантажного автомобільного транспорту є вищим за рівень рентабельності підприємств ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» і з 2017 р. має позитивне значення.

Кількість підприємств транспортної галузі, що зазнали прямих збитків внаслідок бойових дій у 2023 році становить 47% (з них 43% оцінюють рівень завданої шкоди як значний, і 2% вважають відновлення неможливим або недоцільним). Вже відновили свої потужності 41%, 11% - відновлять найближчим часом, 34% - планують відновлення після завершення війни і 14% - не планують відновлення [9].

Основні засоби відіграють вирішальну роль у діяльності транспортних підприємств. Стан основних засобів є важливим фактором, від якого залежать обсяг, якість, повнота та своєчасність виконання транспортних послуг та фінансовий стан підприємств в цілому. Тому враховуючи, що визначальне місце серед ресурсів транспортних підприємств належить основним засобам, здійснено аналіз стану та ефективності використання основних засобів вантажних АТП (табл. 4).

У табл. 4 наведені залишкова вартість основних засобів підприємств та



ступінь їх зносу за ВЕД «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність» та КВЕД 49.41 (Вантажний автомобільний транспорт) протягом 2014-2021 рр.

Таблиця 4.

Стан та ефективність використання основних засобів транспортної галузі України*

| Показники | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ВЕД «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність» | | | | | | | | |
| Залишкова вартість основних засобів, млн. грн. | 202913 | 684928 | 772139 | 671147 | 641924 | 544467 | 601893 | 621414 |
| Ступінь зносу основних засобів, % | 97,9 | 51,7 | 50,6 | 47,6 | 62,9 | 54,1 | 48,1 | 48,2 |
| Вантажний автомобільний транспорт (КВЕД 49.41) | | | | | | | | |
| Залишкова вартість основних засобів, млн.грн. | 7447 | 9930 | 10741 | 13166 | 15606 | 19323 | 21431 | 23230 |
| Ступінь зносу основних засобів, % | 53,9 | 51,9 | 55,3 | 55,3 | 60,1 | 57,1 | 56,5 | 50,1 |
| Коефіцієнт фондovіддачі | 3,6 | 3,6 | 4,2 | 4,3 | 4,2 | 4,4 | 4,0 | 4,8 |

* Сформовано автором за джерелами [11-13, 16-17]

Аналіз даних стану основних засобів транспортної галузі, показав, що залишкова вартість основних засобів у галузі має неоднозначну динаміку та тенденцію до зниження.

Залишкова вартість основних засобів вантажних АТП протягом 2014-2021 рр. має позитивну динаміку, у 2021 році в 3,1 рази більше, ніж в 2014 році. Нестабільна динаміка коефіцієнта фондovіддачі пов'язана з тим, що темп росту доходів підприємств відмінний від темпу росту основних засобів. У 2021 році коефіцієнт фондovіддачі збільшився в 1,3 рази, порівняно з 2014 роком.

Ступінь зносу основних засобів підприємств вантажного автомобільного транспорту вищий, ніж середній по галузі. У 2018 році даний показник був на рівні 60,1% (найбільше значення), з 2018 року темп старіння основних засобів уповільнився і у 2021 році становив 50,1%.

У табл. 5 представлено результати показників, які характеризують платоспроможність та ділову активність вантажних автотранспортних підприємств України, а саме, коефіцієнти поточної ліквідності, забезпечення власними засобами, фінансової автономності, фінансового левериджу, оборотності активів.

Таблиця 5.

Динаміка показників платоспроможності та ділової активності
вантажних автотранспортних підприємств*

| Показники | Роки | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Коефіцієнт поточної ліквідності | 0,90 | 0,87 | 0,89 | 0,88 | 0,94 | 0,89 | 0,91 | 0,94 | 1,11 |
| Коефіцієнт забезпечення власними засобами | 0,48 | 0,64 | 0,62 | 0,60 | 0,41 | 0,45 | 0,49 | 0,52 | -0,10 |
| Коефіцієнт фінансової автономії | 0,05 | 0,04 | 0,05 | 0,07 | 0,17 | 0,22 | 0,23 | 0,23 | 0,51 |
| Коефіцієнт фінансового левериджу | 18,5 | 23,2 | 18,5 | 13,7 | 4,8 | 3,6 | 3,3 | 3,4 | 1,0 |
| Коефіцієнт оборотності власного капіталу | 31,6 | 33,9 | 32,2 | 27,2 | 13,3 | 9,9 | 8,2 | 9,5 | 1,8 |

* Сформовано автором за джерелами [11-13, 17]

Одним із важливих показників платоспроможності підприємства в сучасному середовищі є коефіцієнт поточної ліквідності. Даний показник вантажних АТП з 2019 року має позитивну динаміку, проте значення не відповідають нормативному, лише у 2022 році платоспроможність підприємств, що здійснюють вантажні перевезення досягла прийняттого рівня (1,1).

Спостерігається суттєва залежність підприємств вантажного автомобільного транспорту від зовнішніх джерел фінансування. Протягом 2014-2021 років коефіцієнт фінансової автономії менший за граничне значення (0,5). Проте, варто зауважити, що спостерігається збільшення частки власного капіталу в загальній сумі засобів, авансованих у діяльність підприємства. У 2022 році даний показник на рівні 0,51, що свідчить про підвищення незалежності від зовнішніх джерел фінансування.

Високий рівень співвідношення між позиковим та власним капіталом підприємств характеризує значення коефіцієнту фінансового левериджу, проте позитивна динаміка свідчить про зменшення суми позикового капіталу підприємства у розрахунку на одиницю власного капіталу, хоча нормативним значенням не відповідає (<0,25).

Зниження ефективності використання активів характеризує динаміка їх оборотності, яка має негативну тенденцію. Негативну динаміку має оборотність власного капіталу, так у 2014 році – 31,6 об., а у 2022 році – 1,8 об.

Це пов'язано з тим, що темпи росту власного капіталу значно більші, ніж темпи росту доходу.

Для поглиблення визначення стану вантажних автотранспортних підприємств проаналізовано використання трудових ресурсів за динамікою: середньооблікової чисельності працівників, середньорічної заробітної плати, продуктивності праці працівників вантажних автотранспортних підприємств (табл. 6).



Таблиця 6.

Продуктивність праці, середньорічна заробітна плата та середньооблікова чисельність працівників вантажних АТП*

| Показники | Роки | | | | | | | | |
|--|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Середньооблікова чисельність працівників, тис. осіб | 78,9 | 74,7 | 67,3 | 70,4 | 72,2 | 81,7 | 85,3 | 88,9 | 79,7 |
| Середньорічна заробітна плата працівників, тис. грн. на одну особу | 23,66 | 33,73 | 35,29 | 53,5 | 65,85 | 78,81 | 87,65 | 98,45 | 99,53 |
| Продуктивність праці працівника, тис. грн. | 507,5 | 713,6 | 1012,0 | 1209,9 | 1434,5 | 1467,3 | 1494,2 | 1819,3 | 1624,9 |

* Сформовано автором за джерелами [7,11-13, 18-19]

У табл. 6 наведено середньооблікову кількість працівників вантажних автотранспортних підприємств, їх середньорічну заробітну плату та продуктивність праці працівника за 2014-2022 рр.

Так, середньооблікова чисельність працівників вантажних автотранспортних підприємств протягом 2014-2016 рр. скоротилась з 78,9 тис. осіб у 2014 р. до 67,3 тис. осіб у 2016 р., а з 2017 р. чисельність осіб почала збільшуватися щорічно до 2021 р. У 2022 році середньооблікова чисельність працівників вантажних АТП становила 79,7 тис. осіб, що на 10,3% менше ніж у 2021 році, такий відтік кадрів пов'язаний з початком масштабних військових дій росії на території України, загальною мобілізацією в країні та вимушеною міграцією населення.

Розмір середньорічної заробітної плати за аналізований період зріс у 4 рази з 26,66 тис. грн. у 2014 р. до 99,53 тис. грн. у 2022 р. Проте рівень заробітної плати не можна вважати високим, що непрямо свідчить про низький рівень кваліфікації персоналу.

З 2014 по 2021 рр. позитивну динаміку має також продуктивність праці працівників вантажного автомобільного транспорту, проте у 2022 році продуктивність праці становить 1625,9 тис. грн., що на 10,7% менше попереднього періоду.

На рис. 2 представлено динаміку ланцюгових індексів росту чисельності, продуктивності праці та заробітної плати працівників вантажних автотранспортних підприємств протягом 2014-2022 рр.

На фоні зменшення чисельності працівників спостерігається збільшення середньорічної заробітної плати працівників підприємств у 2022 році. Негативним явищем на вантажних автотранспортних підприємствах є порушення закономірності між зміною продуктивності праці і рівнем заробітної плати: протягом 2017-2020 рр., та у 2022 році рівень зростання заробітної плати

перевищував рівень підвищення продуктивності праці працівників. Темп приросту заробітної плати випереджає темп приросту продуктивності праці працівників, що свідчить про те, що додана вартість перерозподіляється на користь працівників підприємств, якщо темп приросту продуктивності праці вище за темп приросту заробітної плати – додана вартість перерозподіляється на користь власників підприємств.

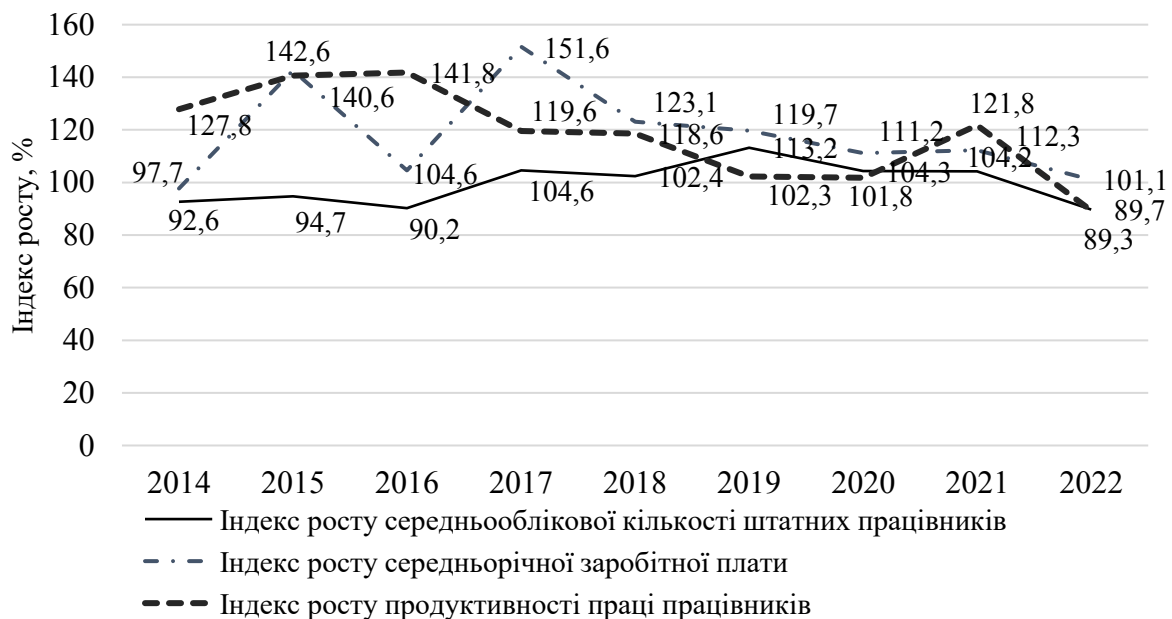


Рис. 2 Динаміка індексів росту чисельності, продуктивності праці ізаробітної плати працівників вантажних АТП

* Сформовано автором за джерелами [7,11-13, 18-19]

Результати здійснених досліджень свідчать про наявність проблем розвитку вантажних автотранспортних підприємств України. Зниження обсягів вантажних перевезень, підвищення цін на паливно-мастильні матеріали, збільшення витрат підприємств, брак кваліфікованого кадрового забезпечення, логістичні проблеми є причинами нестабільної роботи підприємств та зниження їх результативності.

Отже, проведений аналіз дозволяє встановити, що результати діяльності суб'єктів господарювання ринку вантажних автомобільних перевезень в Україні значною мірою визначаються наступними факторами:

- зменшення платоспроможного попиту;
- суттєвим фізичним зносом основних засобів;
- підвищенням цін на паливно-мастильні матеріали;
- дефіцитом коштів для фінансування діяльності підприємств;
- браком кваліфікованого кадрового забезпечення;
- логістичними проблемами.

Для стабілізації та розвитку ринку вантажних перевезень державна політика повинна сфокусуватися на:

- забезпеченні сталого фінансування транспортного комплексу, залученні



державних та приватних інвестицій;

- створенні належних умов для збільшення міжнародного вантажообігу, за рахунок спрощення митних процедур та розширенні можливостей пунктів пропуску;

- удосконаленні тарифного регулювання ринку транспортних послуг;
- розвитку ефективної транспортної логістики;
- розвитку різних регіонів України та відбудові постраждалих територій;
- підтримці освіти в галузі логістики та транспорті [9, 20].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Нестабільне зовнішнє середовище вимагає від вітчизняних автоперевізників постійного дослідження стану підприємства, ринку вантажних перевезень, пріоритетів споживачів при їх виборі, пропозиції конкурентів та постійне залучення інвестицій для надійного фінансового становища. Зібрана інформація дозволить підприємствам, що надають послуги у сфері автомобільних вантажних перевезень, визначити напрями посилення своїх конкурентних переваг через вдосконалення складових маркетингової діяльності на ринку [21]. Ефективна законодавча база, що стимулюватиме іноземні інвестиції та забезпечення розвитку конкурентного середовища, дозволять підвищити ефективність та результативність діяльності вантажних автотранспортних підприємств.

Список використаних джерел

1. Малиш Н. А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України*. 2016. Вип. 2. С. 50-57.
2. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.
3. Ложачевська О. М. Сучасні аспекти специфіки управління автотранспортними підприємствами України. *Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі»*. 2018. С. 45-47.
4. Чупрін Є.С., Кондратенко Д.В., Гелеверя Є.М. Аналіз та перспективи розвитку транспортної галузі України з позиції автотранспортних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 24. Ч. 3. С. 125-130.
5. Хрущ Н.А. Фінансово-аналітична діагностика діяльності підприємств автомобільного транспорту України. *Мукачівський державний університет. Економіка і суспільство*. Випуск 15. 2018. С. 494-501.
6. ВВП України за роками. URL: <https://nabu.ua/ua/vvp-2.html> (дата звернення: 01.05.2024)
7. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у 2010-2022 роках. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 02.05.2024)
8. Господарський кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 04.05.2024)
9. Транспортний бізнес найбільше потерпає від блокування судноплавства. URL: <https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-economy/3788831-transportnij-biznes-najbilse-poterpaє-vid-blokvanna-sudnoplavstva-ta-cerg-na-kordoni.html> (дата звернення: 10.05.2024)
10. Кількість діючих підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2010–2022 роки. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 04.05.2024)
11. Статистичний збірник «Транспорт України» 2022 рік. URL:



- https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/10/zb_Trans_22.pdf (дата звернення: 04.05.2024)
12. Статистичний збірник «Транспорт України» 2019 рік. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf (дата звернення: 04.05.2024)
13. Статистичний збірник «Транспорт України» 2018 рік. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf (дата звернення: 04.05.2024)
14. Фінансові результати до оподаткування підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2010-2022 роки. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 06.05.2024)
15. Рентабельність операційної та всієї діяльності підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2010-2022 роки. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 06.05.2024)
16. Необоротні активи підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2013-2022 роки. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 07.05.2024)
17. Необоротні та оборотні активи, власний капітал та зобов'язання підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2013-2022 роки. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 07.05.2024)
18. Витрати на персонал суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.05.2024)
19. Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (2010-2022). URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.05.2024)
20. Гнедіна К.В., Нагорний П.В. Ринок вантажних перевезень в Україні: аналіз сучасного стану, виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Підприємництво і торгівля*. 2023. № 38. С. 19-28.
21. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету*. 2023. Вип. 65. С. 14-23. URL: <http://publications.lnu.edu.ua/bulletins/index.php/economics/article/viewFile/12025/12383> (дата звернення: 10.05.2024)

References

1. Malysh N. A., Bondar N. M. (2016). Ekonomichnyi analiz transportnoi infrastruktury Ukrainy [Economic analysis of transport infrastructure of Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy - Bulletin of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine*, 2. 50-57 [in Ukrainian]
2. Krykhtina, Yu. O. (2022). Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia. Kharkiv: «Disa plus» [in Ukrainian]
3. Lozhachevska O. M. (2018) Suchasni aspekty spetsyfyky upravlinnia avtotransportnyh pidpriemstv Ukrainy [Modern aspects of the specifics of management of motor transport enterprises of Ukraine]. *Zbirnyk materialiv Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii «Natsionalni ekonomichni stratehii rozvytku v hlobalnomu seredovysshchi» - Proceedings of the International Scientific and Practical Conference "National Economic Development Strategies in a Global Environment"*, 45-47 [in Ukrainian]
4. Chuprin, Ye.S., Kondratenko, D.V., Heleveria, Ye.M. (2019). Analiz ta perspektyvy rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy z pozytsii avtotransportnykh pidpriemstv [Analysis and prospects for the development of the transport industry of Ukraine from the standpoint of motor transport enterprises]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu - Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*, 24. 125-130 [in Ukrainian]
5. Khrushch N.A. (2018). Finansovo-analitychna diahnozyka diialnosti pidpriemstv avtomobilnoho transportu Ukrainy [Financial and analytical diagnostics of the activities of road transport enterprises]



- of Ukraine]. *Mukachivskiy derzhavnyi universytet. Ekonomika i suspilstvo - Mukachevo State University. Economy and society*. Issue 15. 494-501 [in Ukrainian]
6. VVP Ukrainy za rokamy [GDP of Ukraine by years]. URL: <https://nabu.ua/ua/vvp-2.html> (Accessed 01 Desember 2023) [in Ukrainian]
 7. Obsiah realizovanoi produktsii (tovariv, posluh) subiektiv hospodariuvannia za vydamy ekonomichnoi diialnosti u 2010-2022 rokakh [Turnover of entities of large, medium, small and micro-entrepreneurship by type of economic activity in 2010-2022]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 02 Desember 2023) [in Ukrainian]
 8. Hospodarskyi kodeks Ukrainy [Economic Code of Ukraine]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (Accessed 04 May 2024) [in Ukrainian]
 9. Transportnyi biznes naibilshe poterpaie vid blokuvannia sudnoplavstva [The transport business suffers the most from the blocking of shipping]. URL: <https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-economy/3788831-transportnij-biznes-najbilshe-poterpae-vid-blokvanna-sudnoplavstva-ta-cergna-kordoni.html> (Accessed 10 May 2024) [in Ukrainian]
 10. Kilkist diiuchykh pidpriemstv za vydamy ekonomichnoi diialnosti z rozpodilom na velyki, seredni, mali ta mikropidpriemstva za 2010–2022 roky. [Number of active enterprises by type of economic activity with a breakdown by large, medium, small and microenterprises in 2010–2022] (Accessed 04 May 2024) [in Ukrainian]
 11. Statystychnyj zbirnyk «Transport Ukrainy» 2022 rik [Statistical collection «Transport of Ukraine» 2022] URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/10/zb_Trans_22.pdf (Accessed 04 May 2024) [in Ukrainian]
 12. Statystychnyj zbirnyk «Transport Ukrainy» 2019 rik [Statistical collection «Transport of Ukraine» 2019]. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf (Accessed 04 May 2024) [in Ukrainian]
 13. Statystychnyj zbirnyk «Transport Ukrainy» 2018 rik [Statistical collection «Transport of Ukraine» 2018]. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf (Accessed 04 May 2024) [in Ukrainian]
 14. Finansovi rezultaty do opodatkuvannia pidpriemstv za vydamy ekonomichnoi diialnosti z rozpodilom na velyki, seredni, mali ta mikropidpriemstva za 2010-2022 roky [Financial results before taxation of enterprises by type of economic activity with a breakdown by large, medium, small and microenterprises in 2010-2022]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 06 May 2024) [in Ukrainian]
 15. Rentabelnist operatsiinoi ta vsiiei diialnosti pidpriemstv za vydamy ekonomichnoi diialnosti z rozpodilom na velyki, seredni, mali ta mikropidpriemstva za 2010-2022 roky [Profitability of operating and all activities of enterprises by type of economic activity with a breakdown by large, medium, small and microenterprises in 2010-2022]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 06 May 2024) [in Ukrainian]
 16. Neoborotni aktyvy pidpriemstv za vydamy ekonomichnoi diialnosti z rozpodilom na velyki, seredni, mali ta mikropidpriemstva za 2013-2022 roky [Noncurrent assets of enterprises by types of economic activity with a breakdown by large, medium, small and microenterprises in 2013-2022]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 07 May 2024) [in Ukrainian]
 17. Neoborotni ta oborotni aktyvy, vlasnyi kapital ta zoboviazannia pidpriemstv za vydamy ekonomichnoi diialnosti z rozpodilom na velyki, seredni, mali ta mikropidpriemstva za 2013-2022 roky [Noncurrent and current assets, equity capital and liabilities of enterprises by types of economic activity with a breakdown by large, medium, small and microenterprises in 2013-2022]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 07 May 2024) [in Ukrainian]
 18. Vytraty na personal subiektiv hospodariuvannia za vydamy ekonomichnoi diialnosti [Personnel costs of economic entities by types of economic activity]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 09 May 2024) [in Ukrainian]
 19. Kilkist zainiatykh pratsivnykiv sub'iektiv hospodariuvannia za vydamy ekonomichnoi diialnosti (2010-2022) [Number of persons employed of business entities by type of economic activity (2010-2022)]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 09 May 2024) [in Ukrainian]



20. Hnedina K.V., Nahorni P.V. Rynok vantazhnykh perevezen v Ukraini: analiz suchasnoho stanu, vyklyky voiennoho chasu ta perspektyvy rozvytku [The cargo transportation market in Ukraine: analysis of the current state, challenges of wartime and development prospects] *Pidprijemnytstvo i torhivlia – Entrepreneurship and trade*. 2023. № 38. P. 19-28. [in Ukrainian]
21. Kosar N., Kuzo N. (2023) Vplyv viiny na rynek avtomobilnykh vantazhnykh perevezen Ukrainy ta yoho podalshyi rozvytok [The impact of the war on the road freight transport market of Ukraine and its further development.]. *Visnyk Lvivskoho universytetu - Bulletin of Lviv University*, 65. 14-23. URL: <http://publications.lnu.edu.ua/bulletins/index.php/economics/article/viewFile/12025/12383> (Accessed 10 May 2024) [in Ukrainian]