

ДІАГНОСТИКА ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК СКЛАДОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПІДПРИЄМСТВА

© 2016 СКРИНЬКОВСЬКИЙ Р. М., КОСТЮК Н. Р., КОВАЛЬ Н. М., ГАЛЕЛЮК М. М.

УДК 65.01

Скриньковський Р. М., Костюк Н. Р., Коваль Н. М., Галелюк М. М.

Діагностика транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства

Розкрито сутність поняття «діагностика транспортної діяльності підприємства», під яким слід розуміти процес оцінювання стану переміщення (транспортування, перевезення) вантажів (матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва чи готової продукції) за допомогою одного із видів транспортних засобів або їх сукупності відповідно до застосовуваної системи транспортування, тенденцій його зміни, а також визначення майбутніх перспектив на основі прийняття обґрунтованих управлінських рішень із метою забезпечення успішного функціонування та розвитку підприємства у конкурентному середовищі. Встановлено, що ключовими бізнес-індикаторами системи діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства є: коефіцієнт вчасності перевезення (доставки) вантажу; коефіцієнт повноти перевезення; коефіцієнт збереження вантажу; коефіцієнт економічності перевезення вантажу; коефіцієнт комплексності обслуговування вантажовласників; коефіцієнт задоволеності попиту вантажовласників; коефіцієнт готовності до експлуатації транспортних засобів за один робочий день; коефіцієнт використання транспортного пробігу; коефіцієнт екстенсивності завантаження транспортних засобів.

Ключові слова: підприємство, транспортна діяльність, логістична система, діагностика, бізнес-індикатори.

Рис.: 1. Формул: 10. Бібл.: 14.

Скриньковський Руслан Миколайович – кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки підприємств та інформаційних технологій, Львівський університет бізнесу та права (вул. Кульпарківська, 99, Львів, 79021, Україна)

E-mail: uan_lviv@ukr.net

Костюк Наталія Романівна – студент, Львівський університет бізнесу та права (вул. Кульпарківська, 99, Львів, 79021, Україна)

E-mail: natalyya-kostyuk@ukr.net

Коваль Наталія Михайлівна – студент, Львівський університет бізнесу та права (вул. Кульпарківська, 99, Львів, 79021, Україна)

E-mail: kovaln@ukr.net

Галелюк Микола Михайлович – кандидат економічних наук, директор, Багатопрофільний лікувально-хірургічний центр (вул. Рейтарська, 15, Київ, 01034, Україна)

E-mail: haleliuk_mykola@ukr.net

УДК 65.01

UDC 65.01

Скриньковський Р. М., Костюк Н. Р., Коваль Н. М., Галелюк М. М. Діагностика транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства

Skrynkovskyy R. M., Kostyuk N. R., Koval N. M., Haleliuk M. M. Diagnosis of Transport Activity as a Component of the Enterprise Logistical System

Раскрыта сущность понятия «диагностика транспортной деятельности предприятия», под которым следует понимать процесс оценки состояния перемещения (транспортировки, перевозки) грузов (материальных ресурсов, незавершенного производства или готовой продукции) с помощью одного из видов транспортных средств или их совокупности в соответствии с применяемой системой транспортировки, тенденцией его изменения, а также определение будущих перспектив на основе принятия обоснованных управленческих решений с целью обеспечения успешного функционирования и развития предприятия в конкурентной среде. Установлено, что ключевыми бизнес-индикаторами системы диагностики транспортной деятельности как составляющей логистической системы предприятия являются: коэффициент своевременности перевозки (доставки) груза; коэффициент полноты перевозки; коэффициент сохранения груза; коэффициент экономичности перевозки груза; коэффициент комплексности обслуживания грузовладельцев; коэффициент удовлетворенности спроса грузовладельцев; коэффициент готовности к эксплуатации транспортных средств за один рабочий день; коэффициент использования транспортного пробега; коэффициент экстенсивности загрузки транспортных средств.

Ключевые слова: предприятие, транспортная деятельность, логистическая система, диагностика, бизнес-индикаторы.

Рис.: 1. Формул: 10. Библ.: 14.

The article reveals the essence of the concept of "diagnosis of the enterprise transport activity", by which there should be meant a process of evaluating the state of movement (transportation, carrying) of freight (material resources, work in process or finished products) by one type of transport facilities or their combination in accordance with the applied transport system and trends of its changes as well as determining the future prospects on the basis of sound management decisions in order to ensure a successful operation and development of the enterprise in the competitive environment. It has been found that the key business-indicators of the diagnosis system of transport activity as a component of the enterprise logistical system are: the coefficient of timeliness of freight transportation (delivery); coefficient of completeness of transportation; coefficient of freight safety conditions; coefficient of efficiency of freight transportation; coefficient of complexity of servicing freight owners; coefficient of satisfaction of freight owners' demand, coefficient of readiness to operation of transport facilities per working day; coefficient of using vehicle kilometers travelled; coefficient of extensivity of transport facility packing.

Keywords: enterprise, transport activity, logistical system, diagnosis, business-indicators.

Fig.: 1. Formulae: 10. Bibl.: 14.

Skrynkovskyy Ruslan M. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Business Economy and Information Technology, Lviv University of Business and Law (99 Kulparkivska Str., Lviv, 79021, Ukraine)

Скриньковський Руслан Николаевич – кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки підприємств та інформаційних технологій, Львівський університет бізнесу та права (ул. Кульпарковська, 99, Львів, 79021, Україна)

E-mail: uan_lviv@ukr.net

Костюк Наталя Романовна – студент, Львівський університет бізнесу та права (ул. Кульпарковська, 99, Львів, 79021, Україна)

E-mail: natalyya-kostyuk@ukr.net

Коваль Наталья Михайлівна – студент, Львівський університет бізнесу та права (ул. Кульпарковська, 99, Львів, 79021, Україна)

E-mail: kovaln@ukr.net

Галелюк Николай Михайлович – кандидат економічних наук, директор, Многопрофильный лечебно-хирургический центр (ул. Рейтарская, 15, Киев, 01034, Україна)

E-mail: haleliuk_mykola@ukr.net

E-mail: uan_lviv@ukr.net

Kostiuk Nataliia R. – Student, Lviv University of Business and Law (99 Kulparkivska Str., Lviv, 79021, Ukraine)

E-mail: natalyya-kostyuk@ukr.net

Koval Nataliya M. – Student, Lviv University of Business and Law (99 Kulparkivska Str., Lviv, 79021, Ukraine)

E-mail: kovaln@ukr.net

Haleliuk Mykola M. – Candidate of Sciences (Economics), Director, Multidisciplinary Medical and Surgical Center (15 Reitarska Str., Kyiv, 01034, Ukraine)

E-mail: haleliuk_mykola@ukr.net

Постановка проблеми. В сучасних ринкових умовах успішне функціонування будь-якого підприємства (незалежно від форми власності, виду діяльності та господарювання) тісно пов'язане із проблемами своєчасного якісного і повного задоволення потреб клієнтів у перевезеннях і покращення роботи підприємства у рамках певної логістичної системи.

Звідси очевидно, враховуючи зокрема результати досліджень на практиці у цьому напрямі, що обрана тема наукової статті є актуальною та потребує подальшого дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розвиток теоретичних і практичних аспектів оцінювання транспортної діяльності підприємства зробили такі вчені-економісти, як Ачкасова Л. М., Губська Л. І., Дудін Є. А., Калініченко Л. А., Кучерук Г. Ю., Малярець Л. М., Матвієнко-Біляєва Г. А., Міщенко В. А., Пальчик І. М., Перебийніс В. І., Помаз О. М., Поляков А. П., Семенцова О. В., Стельмащук А. М., Терещенко О. П., Терещенко Є. О., Шевчук Я. В., Янковська Л. А. та ін. [1–14].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Як свідчить аналіз наукових праць [1–14] і практичний досвід у цьому напрямі, на жаль, не вирішеними залишаються питання щодо формування (побудови) та використання системи діагностики транспортної діяльності підприємства.

Постановка завдання. Метою наукової роботи є побудова системи діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства.

Для досягнення визначеної мети були поставлені такі ключові завдання:

- розкрити сутність поняття «діагностика транспортної діяльності підприємства» та представити класифікаційні ознаки транспортної складової логістичної системи підприємства (Скриньковський Р. М., Костюк Н. Р., Коваль Н. М.);
- здійснити аналіз транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства (Галелюк М. М., Скриньковський Р. М., Костюк Н. Р.);
- запропонувати інструментарій системи діагностики транспортної діяльності як складової ло-

гістичної системи підприємства (Скриньковський Р. М.).

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз літературних джерел [1–14] засвідчує необхідність визначення сутності такої економічної категорії, як «діагностика транспортної діяльності підприємства».

Так, згідно з аналізом практики у цьому напрямі транспортна діяльність є однією із ключових складових логістичної системи підприємства.

Окрім транспортної діяльності, до складових логістичної системи підприємства належать закупівельна, виробнича, збутова та складська види діяльності [1, с. 122; 2, с. 31].

Необхідно наголосити на тому, що транспортування у логістиці – це процес переміщення матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва чи готової продукції відповідним транспортним засобом у логістичному ланцюзі поставок [3, с. 88].

Ключове завдання транспортної діяльності – якісне та повноправне задоволення потреб споживачів у перевезенні їх вантажів внаслідок постійного зростання економічної ефективності діяльності підприємства [1, с. 123].

У той же час транспортна підсистема як складова логістики повинна забезпечувати розроблення раціональних схем поставок вантажів (продукції) та маршрутизації перевезень, оптимальну завантаженість транспортного засобу, єдність процесу транспортування із процесами виробництва та складування, облік на транспорті [4].

В контексті зазначеного на рис. 1 наведено класифікаційні ознаки транспортної складової логістичної системи підприємства.

Під час аналізу транспортної діяльності слід виділити такі види транспорту, які використовуються підприємством у процесі транспортування вантажів [5, с. 28]: залізничний, автомобільний, тракторний, гужовий, морський, річковий, повітряний, трубопровідний.

Встановлено, що вибір відповідного виду транспорту залежить від таких ключових факторів, як: часу доставки; частоти відправлення вантажу; надійності дотримання графіка доставки вантажу; можливості перевезення різних

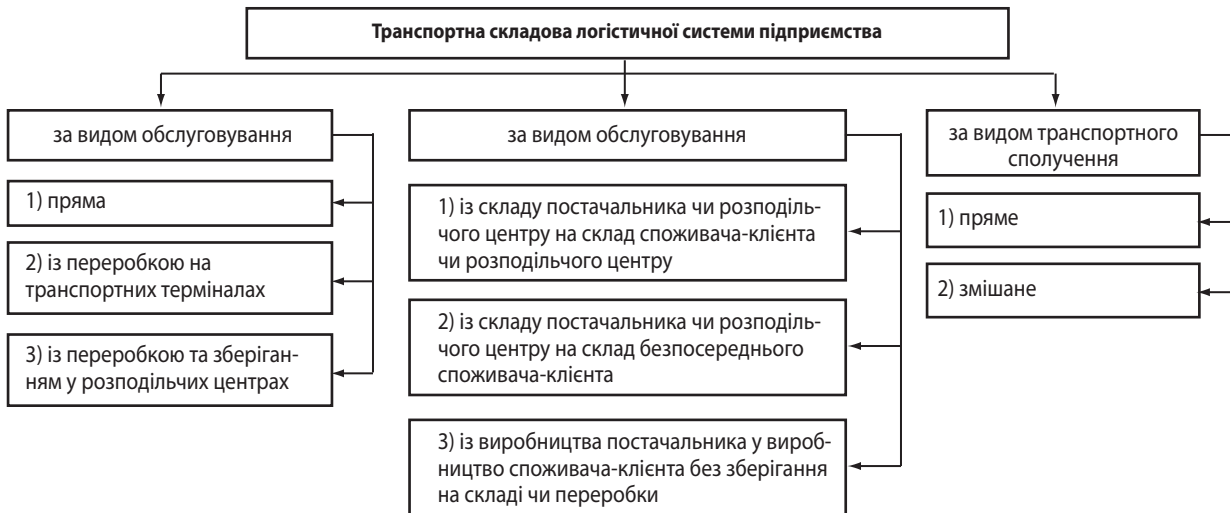


Рис. 1. Класифікаційні ознаки транспортної складової логістичної системи підприємства

Джерело: сформовано авторами на основі [3, с. 89]

вантажів; можливості доставки вантажу на будь-яку територію; ціни перевезення [3, с. 89; 6, с. 270].

Як показало дослідження, існують такі системи транспортування вантажів [7, с. 67–68]:

юнімодальна (транспортування вантажів здійснюється одним видом транспорту та передбачає встановлені початкові і кінцеві місця транспортування);

- мультимодальна (транспортування вантажів здійснюється не менше, ніж двома видами транспорту у межах країни, основну відповідальність за які несе перевізник);
- інтермодальна (транспортування вантажів здійснюється декількома видами транспорту у міжнародному сполученні за єдиним перевізним документом).

У свою чергу, основними вимогами, які ставлять вантажовласники до процесу доставки вантажу, є [8, с. 68–69]:

- максимальний рівень надійності, мінімальний період доставки, регулярність;
- гарантування строку доставки, організація доставки;
- відповідний рівень ціни доставки;
- високий рівень безпеки перевезення;
- зручність здавання й отримання вантажу;
- можливість надання додаткових послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу;
- обслуговування споживачів на відповідному рівні із пристосуванням до їх потреб;
- забезпечення необхідного рівня зберігання вантажу при перевезеннях;
- забезпечення супроводження вантажу до пункту доставки;
- швидка доступність одержання оперативної інформації щодо тарифів на перевезення, ціни додаткових послуг, умов доставки та місцеперебування вантажу;
- налагоджена система документообігу;
- наявність тари та пакувальних матеріалів, потрібних у процесі транспортування;

- максимальний рівень використання вантажності транспортного засобу.

Враховуючи вищезазначене, діагностика транспортної діяльності підприємства – це процес оцінювання стану переміщення (транспортування, перевезення) вантажів (матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва чи готової продукції) за допомогою одного із видів транспортних засобів або їх сукупності відповідно до застосовуваної системи транспортування, тенденцій його зміни, а також визначення майбутніх перспектив на основі прийняття обґрунтованих управлінських рішень з метою забезпечення успішного функціонування та розвитку підприємства у конкурентному середовищі.

Процес проведення діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства вимагає представлення ключових індикаторів її оцінювання.

Що стосується логістичної діяльності, то ключовими групами показників, за якими її оцінюють, є [9, с. 49]:

- показники ефективності;
- показники продуктивності;
- показники гнучкості та надійності;
- показники відповідності логістичному правилу;
- показники ринкових можливостей.

У джерелах [1; 5] транспортну діяльність підприємства характеризують такі основні показники [1, с. 122–123; 5]:

- показники якості транспортного забезпечення, що відображають доставку вантажів у відповідний термін без понесених на те втрат (частка вантажів, що перевезені на замовлення у визначений час; час простою машин та обладнання в очікуванні технологічного транспорту; час затримки між отриманням продукції та її вивезення до місця зберігання, перероблення або кінцевого споживання);
- показники отриманого ефекту від перевезення вантажу у встановлені терміни (економія коштів і ресурсів замовника продукції за рахунок перевезення вантажів у визначений час; економія коштів і ресурсів замовника продукції внаслідок знижен-

ня втрат, спричинених зменшенням частки простоїв машин та обладнання в процесі очікування технологічного транспорту; економія коштів і ресурсів замовника продукції за рахунок зниження втрат, спричинених своєчасною доставкою продукції до місця зберігання, перероблення або споживання);

- показники втрат продукції на час здійснення перевезення (частка вантажів, що втрачена на час транспортування та навантаження; частка вантажів, якість якої знизилася на час доставки);
- показники отриманого ефекту від покращення умов транспортування (економія коштів і ресурсів замовника продукції внаслідок зниження втрат на час транспортування та навантаження; економія коштів і ресурсів замовника продукції внаслідок зниження частки продукції, що зіпсувалась на час доставки).

Як зазначено у науковій праці [6], критерії ефективності діяльності транспорту поділяються на [6, с. 272]:

- натуральні;
- швидкість доставки вантажу;
- надійність транспортних засобів;
- збереження вантажу;
- продуктивність транспортних засобів;
- енергоємність перевезень;
- продуктивність праці працівників транспорту;
- вартісні:
- експлуатаційні витрати;
- собівартість перевезень;
- транспортні витрати;
- капіталовкладення;
- чистий дисконтований дохід;
- фондомісткість перевезень.

До індикаторів оцінювання транспортної складової логістичної системи підприємства також відносять [2, с. 46]:

- показники обсягів транспортних перевезень;
- коефіцієнт готовності до експлуатації машин за один робочий день;
- коефіцієнт використання вантажопідйомності;
- коефіцієнт використання транспортного пробігу;
- показники загального обсягу транспортних витрат;
- показники віддаленості транспортних маршрутів;
- коефіцієнт екстенсивності завантаження транспортних засобів.

У свою чергу, якість транспортного обслуговування характеризується [5, с. 184–185]:

- коефіцієнтом своєчасності перевезення вантажу;
- коефіцієнтом повноти перевезення;
- коефіцієнтом збереження вантажу;
- коефіцієнтом економічності перевезення вантажу.

Натомість науковець Семенцова О. В. [10] до показників якості транспортного обслуговування вантажовласників відносить [10, с. 205–206]:

- коефіцієнт вчасності доставки вантажу;
- коефіцієнт кількісного збереження вантажу;
- коефіцієнт якісного збереження вантажу;
- коефіцієнт комплексності обслуговування вантажовласників;

- коефіцієнт задоволеності попиту вантажовласників;
- коефіцієнт впливу на довколишнє середовище.

Що стосується оцінки ефективності перевезення вантажів, то її характеризують [11, с. 121–123]:

- коефіцієнт виконання норми простою транспортного засобу під час навантаження чи розвантаження;
- час, витрачений на навантаження-розвантаження 1 тонни вантажу;
- витрати на 1 годину роботи навантаження-розвантаження транспортного засобу;
- коефіцієнт використання вантажопідйомності;
- експлуатаційна швидкість транспортного засобу;
- коефіцієнт використання пробігу.

У наукових джерелах [5; 12] виділено ще такий показник, як транспортна ефективність, який також характеризує транспортну діяльність підприємства. Транспортна ефективність розраховується як співвідношення обсягу наданих транспортних послуг і вартості використаних транспортних ресурсів [5, с. 44; 12, с. 47].

У монографії [13] узагальнюючим показником ефективності використання транспорту виступає показник собівартості перевезення вантажу. Цей показник формується із витрат на забезпечення роботи техніки (витрати на паливно-мастильні матеріали, витрати на технічне обслуговування та ремонт, амортизаційні відрахування на реновацію рухомого складу), витрат на забезпечення роботи персоналу (заробітна плата основного та допоміжного персоналу), загальновиробничих витрат (інші витрати) та втрат вантажу під час транспортування (втрати під час транспортування, втрати під час навантажувально-розвантажувальних робіт) [13].

З огляду на зазначене вище, а також враховуючи інформацію у наукових працях [1–14], бізнес-індикаторами системи діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства є:

- коефіцієнт вчасності перевезення (доставки) вантажу (K_{CB});
- коефіцієнт повноти перевезення (K_{PB});
- коефіцієнт збереження вантажу ($K_{ЗБ}$);
- коефіцієнт економічності перевезення вантажу ($K_{ЕК}$);
- коефіцієнт комплексності обслуговування вантажовласників ($K_{КП}$);
- коефіцієнт задоволеності попиту вантажовласників ($K_{ЗП}$);
- коефіцієнт готовності до експлуатації транспортних засобів за один робочий день ($K_{ГД}$);
- коефіцієнт використання транспортного пробігу ($K_{ВП}$);
- коефіцієнт екстенсивності завантаження транспортних засобів ($K_{ЕЗ}$).

Розрахунок K_{CB} , K_{PB} , $K_{ЗБ}$, $K_{ЕК}$, $K_{КП}$, $K_{ЗП}$, $K_{ГД}$, $K_{ВП}$ та $K_{ЕЗ}$ доцільно проводити за формулами (1)–(9):

$$K_{CB} = \text{ОПВ}_\phi / \text{ОПВ}_3, \quad (1)$$

$$K_{PB} = \text{ОПВ}_\phi / \text{ОПВ}_\Pi, \quad (2)$$

$$K_{ЗБ} = 1 - (\text{ОПВ}_B / \text{ОПВ}_\Pi), \quad (3)$$

$$K_{EK} = VT_H / VT_\Phi, \quad (4)$$

$$K_{KP} = (OPB_K \times K) / OPB_3, \quad (5)$$

$$K_{3П} = 1 - (OPB_{HB} / OPB_3), \quad (6)$$

$$K_{ГЕ} = KT_Г / KT_С, \quad (7)$$

$$K_{ВПТ} = ПТ_В / ПТ_3, \quad (8)$$

$$K_{ЕЗ} = Ч_\Phi / Ч_M, \quad (9)$$

де OPB_Φ – фактичний обсяг перевезеного вантажу;
 OPB_3 – загальний обсяг перевезення вантажу;
 OPB_P – обсяг вантажу, що підлягає перевезенню;
 OPB_B – обсяг вантажу, що втрачений чи зіпсований під час транспортування;
 VT_H – нормативні витрати замовника на перевезення вантажу;
 VT_Φ – фактичні витрати замовника на перевезення вантажу;
 OPB_K – обсяг комплексних перевезень вантажів;
 K – коефіцієнт, який враховує рівень комплексності доставки вантажу єдиним перевізником (оператором перевезень);
 OPB_{HB} – обсяг перевезення вантажів, що не перевезений із вини перевізника;
 $KT_Г$ – кількість транспортних засобів, готових до експлуатації;
 $KT_С$ – спискова кількість транспортних засобів;
 $ПТ_В$ – вантажний пробіг транспортного засобу;
 $ПТ_3$ – загальний пробіг транспортного засобу;
 $Ч_\Phi$ – фактичний час використання транспортних засобів;
 $Ч_M$ – максимально можливий час використання транспортних засобів.

Беручи до уваги вищезазначене, а також подану інформацію у наукових працях [1–14], встановлено, що інтегральний індикатор діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства ($I_{ТД}$) розраховується за формулою (10):

$$I_{ТД} = F(K_{CB}; K_{PB}; K_{3B}; K_{EK}; K_{KP}; K_{3П}; K_{ГЕ}; K_{ВПТ}; K_{ЕЗ}). \quad (10)$$

Діагностику транспортної діяльності як складову логістичної системи підприємства рекомендується здійснювати методом експертних оцінок, оскільки він є найбільш вдалим у цьому випадку.

Інтегральний індикатор $I_{ТД}$ повинен знаходитись у межах (0; 1]. Якщо значення $I_{ТД} \geq 0,5$, то спостерігається позитивна динаміка зміни транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства порівняно з попереднім періодом.

Висновки. Результати аналізу наукових праць [1–13] та діючої практики за цією проблематикою засвідчили, що ключовими бізнес-індикаторами системи діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства є:

- коефіцієнт вчасності перевезення (доставки) вантажу;
- коефіцієнт повноти перевезення;
- коефіцієнт збереження вантажу;
- коефіцієнт економічності перевезення вантажу;

- коефіцієнт комплексності обслуговування вантажовласників;
- коефіцієнт задоволеності попиту вантажовласників;
- коефіцієнт готовності до експлуатації транспортних засобів за один робочий день;
- коефіцієнт використання транспортного пробігу;
- коефіцієнт екстенсивності завантаження транспортних засобів.

Перспективи подальших досліджень в цьому напрямі полягають у формуванні системи цілей діагностики діяльності підприємства з урахуванням часткової діагностичної цілі – діагностики транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дудін Є. А. Удосконалення транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства / Є. А. Дудін // Управління розвитком. – 2014. – № 8. – С. 122–125 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Uproz_2014_8_51.pdf
2. Малярець Л. М. Формалізація задач контролінгу логістичної діяльності підприємства : монографія / Л. М. Малярець, Г. Л. Матвієнко-Біляєва. – Х. : Вид-во ХНЕУ, 2010. – 227 с.
3. Поляков А. П. Логістичний підхід при постачанні підприємства сировиною та транспортуванні продукції споживачам / А. П. Поляков, О. П. Терещенко, Є. О. Терещенко // Вісник машинобудування та транспорту. – 2015. – № 1. – С. 86–95.
4. Пальчик І. М. Логістичне управління підприємством – теоретико-методичний аспект / І. М. Пальчик // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання. – 2014. – № 10 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua>
5. Перебийніс В. І. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування : монографія / В. І. Перебийніс, О. В. Перебийніс. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2005. – 207 с.
6. Калініченко Л. Л. Логістичний підхід до вибору виду транспортування вантажів / Л. Л. Калініченко // Економіка: реалії часу. – 2015. – № 2 (18). – С. 269–274.
7. Міщенко В. А. Особливості становлення транспортної логістики в АПК / В. А. Міщенко, Л. І. Губська // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. – 2012. – № 1. – С. 66–68 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/piprp_2012_1_18
8. Кучерук Г. Ю. Місце транспортних послуг в логістичних системах / Г. Ю. Кучерук // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 36. – С. 66–71.
9. Скриньковський Р. М. Діагностика логістичної діяльності підприємства: теоретико-методичні аспекти / Р. М. Скриньковський // Молодий учений : науковий журнал. – 2015. – Ч. 2, № 3 (18). – С. 48–51.
10. Семенцова О. В. Методичні підходи до визначення якості транспортного обслуговування вантажовідправників / О. В. Семенцова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 49. – С. 204–207.
11. Ачкасова Л. М. Оцінка ефективності процесу перевезення вантажів / Л. М. Ачкасова // Економіка транспортного комплексу. – 2014. – Вип. 24. – С. 117–124.

12. Стельмашук А. М. Оцінка ефективності транспортно-логістичного потенціалу сільських територій / А. М. Стельмашук // Сталій розвиток економіки. – 2015. – № 1 (26). – С. 42–50.

13. Перебийніс В. І. Транспортний фактор забезпечення конкурентоспроможності продукції : монографія / В. І. Перебийніс, О. М. Помаз. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2011. – 187 с.

14. Шевчук Я. В. Теоретико-методологічні та прикладні засади розвитку автотранспортної інфраструктури України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.05 / Я.В. Шевчук; НАН України, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. – Одеса, 2012. – 36 с.

REFERENCES

Achkasova, L. M. "Otsinka efektyvnosti protsesu perevezennia vantazhiv" [Evaluation of the efficiency of freight]. *Ekonomika transportnoho kompleksu*, no. 24 (2014): 117-124.

Dudin, Ye. A. "Udoskonalennia transportnoi diialnosti yak skladovoi lohistrychnoi systemy pidpriemstva" [Improvement of transport logistics system as part of the company]. http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Uproz_2014_8_51.pdf

Kalinichenko, L. L. "Lohistrychnyi pidkhid do vyboru vydu transportuvannia vantazhiv" [Logistic approach to choosing the type of transportation]. *Ekonomika: realii chasu*, no. 2 (18) (2015): 269-274.

Kucheruk, H. Yu. "Mistse transportnykh posluh v lohistrychnykh systemakh" [Place of transport services in logistics systems]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 36 (2011): 66-71.

Mishchenko, V. A., and Hubska, L. I. "Osoblyvosti stanovlennia transportnoi lohistryky v APK" [Features of formation of transport logistics in agriculture]. http://nbuv.gov.ua/UJRN/piprp_2012_1_18

Maliarets, L. M., and Matviienko-Biliaieva, H. L. *Formalizatsiia zadach kontrolinhu lohistrychnoi diialnosti pidpriemstva* [Formalizing problems controlling the logistics of the company]. Kharkiv: Vyd-vo KhNEU, 2010.

Perebyinis, V. I., and Perebyinis, O. V. *Transportno-lohistrychni systemy pidpriemstv: formuvannia ta funktsionuvannia* [Transport and logistics companies, the formation and functioning]. Poltava: RVV PUSKU, 2005.

Palchyk, I. M. "Lohistrychne upravlinnia pidpriemstvom - teoretyko-metodychnyi aspekt" [Logistics company management - theoretical and methodological aspect]. <http://www.economy.nayka.com.ua>

Poliakov, A. P., Tereshchenko, O. P., and Tereshchenko, Ye. O. "Lohistrychnyi pidkhid pry postachanni pidpriemstva syrovynoiu ta transportuvanni produktii spozhyvacham" [Logistic approach to enterprise supply raw materials and transportation of products to consumers]. *Visnyk mashynobuduvannia ta transportu*, no. 1 (2015): 86-95.

Perebyinis, V. I., and Pomaz, O. M. *Transportnyi faktor zabezpechennia konkurentospromozhnosti produktii* [The transport factor of competitiveness of products]. Poltava: RVV PUSKU, 2011.

Skrynkovskiy, R. M. "Diahnostyka lohistrychnoi diialnosti pidpriemstva: teoretyko-metodychni aspekty" [Diagnosis logistics business: theoretical and methodological aspects]. *Molodyi uchenyi vol. 2*, no. 3 (18) (2015): 48-51.

Stelmashchuk, A. M. "Otsinka efektyvnosti transportno-lohistrychnoho potentsialu silskykh terytorii" [Evaluating the effectiveness of transport and logistics potential of rural areas]. *Stalyi rozvytok ekonomiky*, no. 1 (26) (2015): 42-50.

Sementsova, O. V. "Metodychni pidkhody do vyznachennia iakosti transportnoho obsluhovuvannia vantazhovidpravnykiv" [Methodological approaches to determining the quality of transport services to shippers]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 49 (2015): 204-207.

Shevchuk, Ya. V. "Teoretyko-metodolohichni ta prykladni zasady rozvytku avtotransportnoi infrastruktury Ukrainy" [Theoretical, methodological and applied principles of the transport infrastructure in Ukraine]. *avtoeref. dys. ... d-ra ekon. nauk : 08.00.05*, 2012.