

УДК 338.47:631.563:338.433

DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.76-4>**Шкарупа О.В.**

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту та аграрної економіки
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8990-0886>

Власенко Д.О.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту та аграрної економіки
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3342-7927>

Македон Г.М.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту та аграрної економіки,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8812-294X>

Shkarupa Olena

Doctor of Economics, Professor,
Professor of the Department of Management and Agricultural Economics
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

Vlasenko Dmytro

Candidate of Economic Sciences, Docent,
Associate Professor at the Department of
Management and Agricultural Economics
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

Makedon Halyna

Candidate of Economic Sciences, Docent,
Associate Professor at the Department of
Management and Agricultural Economics
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

ПРОБЛЕМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

PROBLEMS OF MODERNIZING TRANSPORT SUPPORT FOR ENTERPRISES IN THE AGRICULTURAL SECTOR OF THE ECONOMY

В статті розглянуто питання модернізації транспортного забезпечення ефективного функціонування аграрного сектору економіки. Доводиться, що сьогодні матеріально-технічний стан транспортного забезпечення аграрного сектору переживає кризу і потребує модернізації. Реформи в сільському господарстві змінюють потреби і створюють ринкові засади для фермерських господарств, заготівельних організацій та переробних підприємств. Сучасний стан автопарку сільськогосподарських підприємств призводить до труднощів ведення сільського господарства та забезпечення якості продукції. Зазначається, що зміни в потребах сільськогосподарських підприємств у вантажних автомобілях, тракторах та інших механізмах стають більш об'єктивними та критичними. Проблеми з фізичним зношенням матеріально-технічної бази аграрних підприємств, конкуренцією транспортних підприємств та обслуговування транспорту потребує перегляду наукових підходів та управлінських рішень. Для ефективної діяльності аграрного сектору необхідним є проведення модернізації транспортної системи згідно умов ринку, а також екологічних, економічних та соціальних факторів зовнішнього середовища. Це вимагає комплексного підходу та розробки нових методів управління, що ґрунтуються на взаємній користі між автотранспортними підприємствами та замовниками послуг в аграрному секторі.

Ключові слова: аграрний сектор, транспорт, управління, модернізація, стратегічне планування.

The article addresses the critical issue of modernization of transport support for the effective functioning of the agricultural sector of the economy. It is proven that today the material and technical support of the agricultural sector is experiencing a crisis and urgently requires modernization. Reforms in agriculture are changing the needs and creating market foundations for farms, procurement organizations, and processing enterprises, necessitating a reevaluation of the entire logistics and transportation infrastructure. The current state of the fleet of agricultural enterprises leads to significant difficulties in farming operations and ensuring the quality of agricultural products. Many agricultural enterprises face challenges with outdated and inefficient transport equipment, which increases operational costs and decreases productivity. It is noted that the evolving needs of agricultural enterprises in trucks, tractors, and other mechanisms are becoming increasingly objective and critical, underscoring the necessity for a modern, reliable transport infrastructure. Problems with the physical wear and tear of the material and technical base of agricultural enterprises are compounded by the increasing competition among transport enterprises and the complexity of transport maintenance. These challenges demand a review of scientific approaches and innovative management solutions. A holistic strategy is essential to address these issues, considering the interplay between ecological sustainability, economic viability, and social responsibility. For the effective operation of the agricultural sector, it is necessary to modernize the transport system to align with contemporary market conditions. This modernization should integrate ecological, economic, and social factors of the external environment, ensuring that transport solutions are sustainable and efficient. A comprehensive approach is required, involving the adoption of advanced technologies, the development of integrated transport networks, and the enhancement of logistical coordination. Key initiatives include the procurement of new transport units and equipment, the establishment of a unified electronic transport system, and the modernization of the infrastructure of auto transport enterprises and farms. Implementing these initiatives will lead to significant improvements in the efficiency and reliability of transport services, reducing downtime and operational costs. Moreover, the development of new management methods based on mutual benefits between motor transport companies and customers of services in the agricultural sector is crucial. These methods should focus on creating synergies through collaboration and shared goals, enhancing the overall efficiency and productivity of the agricultural sector. Addressing the modernization of transport support in the agricultural sector involves a multi-faceted approach that considers the dynamic needs of modern agriculture. By focusing on technological advancements, infrastructure improvements, and innovative management practices, the agricultural sector can overcome current challenges and achieve sustainable growth and development.

Key words: agricultural sector, transport, management, modernization, strategic planning.

Постановка проблеми. Сьогодні матеріально-технічне забезпечення функціонування аграрної галузі перебуває у кризовому стані та потребує модернізації. Реформи в економіці загалом і в аграрному секторі зокрема призводять до зміни потреб, зв'язків, формування ринкових засад організації діяльності фермерських господарств, заготівельних організацій і переробних підприємств. Водночас відбуваються об'єктивні структурні зміни у потребах сільськогосподарських підприємств у вантажних автомобілях, вантажно-розвантажувальних механізмах, тракторах, комбайнах тощо. Ця проблема також пов'язана з фізичним зносом раніше створеної матеріально-технічної бази та переходом аграрного сектору до іншої стадії економічного розвитку, посиленням конкуренції на світових ринках, зростаючими вимогами до якості сільськогосподарської продукції.

Матеріально-технічна модернізація аграрного сектору економіки пов'язана, перш за все, з матеріально-технічною базою. Матеріально-технічна база аграрного виробництва має натуральний і вартісний склад. В натуральному складі вона охоплює засоби праці (машини, обладнання й інші технічні засоби, виробничі споруди, робочий і продуктивну худобу, багаторічні насадження, засоби захисту рослин, насіння, корми, сировину, паливо, тощо). Також у процесі її функціонування використовуються природні ресурси – земля, вода та ін. Вартісний склад матеріально-технічної бази аграрного виробництва являє собою грошову оцінку її натурального складу і має свою структуру відповідно до наукових підходів та статистично-облікових норм.

В останні роки зміна ринкових механізмів призвела до трансформації форм та методів виробництва сільськогосподарської продукції, розвитку прямих зв'язків господарств з переробними підприємствами і торговими організаціями, розширення закупівель багатьох видів сировини безпосередньо на місці виробництва. Усе це потребує аналізу принципів організації та якості автотранспортного парку, комплексного міжгалузевого підходу до вирішення питань системної організації автомобільного транспортного обслуговування сільського господарства, розробки нових форм управління автомобільним транспортом. Виходячи з узгоджених економічних інтересів автотранспортних підприємств і замовників автотранспортних послуг. У сучасних економічних умовах усі сільськогосподарські товаровиробники, особливо фермерські господарства, стикаються з великими труднощами у підтримці та забезпеченні працездатного стану автопарку, а наявні в господарствах транспортні засоби старіють через надмірне використання та низьку швидкість оновлення.

Тому проблеми ефективного використання транспортних засобів в обслуговуванні сільського господарства та матеріально-технічної модернізації аграрного сектору економіки потребує поглибленого дослідження вчених-економістів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналіз останніх досліджень свідчить про велику кількість теоретичних і практичних наукових праць, які присвячені розгляду проблем модернізації аграрного сектору економіки, моніторингу основних напрямків та оцінці діяльності аграрних підприємств. В основному питан-

ням модернізації аграрного сектору економіки присвятили свої наукові праці вчені-економісти: Алімов О.М., Амоша О.І., Дяченко О.П., Ляшенко В.І., Мілаєва І.І., Пивовар П.В., Хвесик М.А. та інші.

Наприклад, Амоша О.І. [5] в своїх роботах досліджує необхідність комплексної модернізації інфраструктури аграрних підприємств, включаючи транспортні засоби та логістичні системи. Алімов О.М. [5] акцентує увагу на впливі інноваційних технологій на ефективність транспортного забезпечення аграрного сектору. Дяченко О.П. [2] аналізує економічні аспекти розвитку транспортної інфраструктури та її вплив на конкурентоспроможність аграрних підприємств. Мілаєва І.І. [4] та Ляшенко В.І. [5] досліджують питання інвестиційної привабливості та фінансового забезпечення модернізації транспортного парку в аграрному секторі. Пивовар П.В. розглядає проблеми управління транспортними ресурсами, а Хвесик М.А. [7] досліджує екологічні аспекти транспортного забезпечення підприємств. Ці дослідження створюють наукову базу для подальшого розвитку і впровадження ефективних рішень в сфері модернізації транспортного забезпечення аграрного сектору економіки.

Формулювання завдання дослідження. Аналіз наукових здобутків вчених дає розуміння того, що проблеми модернізації національної економіки в цілому та аграрного сектору зокрема не сприймаються як категорично позитивне або негативне явище. Більшість досліджень присвячена саме аналізу тенденцій модернізації та її впливу на економічний стан національної економіки. Проте, проблематика матеріально-технічної складової модернізації транспортного забезпечення аграрного сектору економіки в сучасних умовах потребує додаткової уваги з огляду на вплив цілого ряду причин, зокрема діджиталізації та соціально-економічних явищ.

Метою статті є дослідження концептуальних особливостей та перспектив матеріально-технічної складової аграрного сектору, враховуючи вплив нових реалій, які формуються внаслідок глобальних ризиків в економіці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автомобільний транспорт є невід'ємною складовою частиною транспортної системи аграрного сектору економіки. Разом зі структурною перебудовою транспортної системи інтенсифікується реструктуризація парку автотransпортних засобів в аграрному секторі. Це, насамперед, пов'язано із розвитком міжнародних ринків, що радикально змінили обсяг і структури попиту на транспортні послуги. Парк автотransпортних засобів країни, підкоряючись новим економічним умовам, за своїми параметрами починає серйозно змінюватись, спрямовуючись до типу, характерного для промислово розвинених країн.

Становлення та розвиток ринкової економіки призвело до створення у сільському господарстві нових

типів підприємств і їх підрозділів у вигляді сімейних ланок, фермерських і селянських господарств, акціонерних товариств, орендних бригад тощо. Одночасно із цим помітні зміни відбуваються в характері зв'язків, структурі й потужності вантажопотоків, виникають додаткові види автотransпортних робіт, особливо з організації перевезення вантажів, що формуються в автогосподарствах, акціонерних товариствах, особистих підсобних і фермерських господарствах [3].

В економічній літературі часто використовують поняття «транспортне забезпечення», яке в загальному розумінні можна трактувати як створення та підтримка основних та допоміжних виробничих процесів агропромислового комплексу. Підвищення економічної ефективності і якості використання автотransпорту в сільськогосподарському виробництві стає одним з важливих факторів забезпечення потреб населення продовольством [2]. Від роботи вантажного автомобільного транспорту – однієї з ланок у ланцюзі виробництва та реалізації продукції сільського господарства багато у чому залежить рівень зберігання і якості продукції не тільки в цій галузі, але й переробних галузях і торгівлі. Статистичні данні свідчать, що відбувається загальне зниження обсягів перевезень вантажів.

Перевезення вантажів для сільського господарства мають свої особливості. До них відноситься, насамперед, сезонність сільськогосподарського виробництва. Під впливом сезонності перевезення сільськогосподарських продуктів, добрив, будівельних матеріалів, товарів народного споживання та інших вантажів нерівномірно розподіляються протягом року. Найбільший обсяг перевезень припадає на весняно-літні та літньо-осінні періоди часу. Інша особливість полягає в тому, що більшість сільськогосподарських продуктів належать до категорії швидкокопсувних, їх кількість, якість і збереженість багато в чому визначаються своєчасністю та надійністю виконання транспортних операцій, тобто якістю автотransпортного обслуговування сільськогосподарського виробництва. При оцінці цих заходів повинен бути комплексний підхід, що забезпечує ефективне функціонування автотransпорту на різних рівнях управління [2; 4].

За критерій ефективності функціонування автотransпорту в аграрній сфері приймають сумарні приведені витрати на виробництво та транспортування сільськогосподарських продуктів та вантажів. При цьому позатransпортний ефект буде оцінюватись зміною витрат в основному виробництві. Отже, позатransпортний ефект відображає економію матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, пов'язаних із виробництвом, збереженістю і якістю сільськогосподарської продукції.

При оцінці народногосподарської ефективності поліпшення автотransпортного обслуговування аграрного сектору слід враховувати:

– усунення кількісних втрат продукції;

Таблиця 1

Перевезення вантажів автотransпортними підприємствами в Україні

Вид вантажу	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Усі вантажі, тис. т	123196,10	126471,96	134398,22	190041,19	151920,35	180029,52
Продукція сільського господарства, тис. т/%	15739,81/ 12,8	17628,50/ 14,0	16697,01/ 12,4	24366,22/ 12,8	20737,34/ 13,7	21953,05/ 12,2

Джерело: сформовано за даними [9]

- збереження якості кожного виду сировини та продукції;
- скорочення витрат на транспортування, навантаження й вивантаження продукції;
- екологізацію транспортних систем.

Процес перевезень багато в чому визначає весь процес обігу суспільного продукту. Прискорюючи або сповільнюючи перевезення вантажів, автомобільний транспорт безпосередньо впливає на поновлення процесу виробництва, забезпечуючи або порушуючи систему розширеного відтворення матеріальних благ [3].

Стабілізація внутрішньогосподарських транспортних зв'язків стала б домінуючим фактором підвищення ефективності сільськогосподарського виробництва на основі комплексного вирішення питань, пов'язаних з реформою й соціальним розвитком сучасного села. Однак у період адміністративно-командної системи господарювання часто ігнорували специфічні особливості формування основних фондів у сільському господарстві, не завжди враховувалася просторова розкиданість цієї галузі. У результаті в обсязі одноразових вкладень у сферу сільськогосподарського транспорту витрати на будівництво та реконструкцію внутрішньогосподарської дорожньої мережі займали незначну частку. Основні асигнування використовувалися на придбання автомобілів, тракторів і іншої техніки, посилення матеріально-технічної бази транспортних підрозділів господарств [6].

Диспропорція, обумовлена слабким розвитком внутрішньогосподарської дорожньої мережі та функціонуванням транспортної системи, стала серйозним фактором, що впливає на якість продукції та ефективність сільськогосподарського виробництва. З одного боку, вона виражається в надмірностях і витраті коштів, збільшенні амортизаційних відрахувань на відновлення й капітальний ремонт, а з іншого – у збільшенні втрат і погіршенні якості продукції.

Технічне обслуговування вантажних автомобілів господарств проводиться силами своїх же автотранспортних підрозділів, а автомобілів агроавтотранспорту – пересувними засобами автоколон або в спеціальних майстернях з ремонту широкозахватних автомобілів [6].

Важливою умовою раціональної експлуатації автотранспортних засобів є організація технічного обслуговування та поточного ремонту вантажних автомобілів, причепів і інших пристроїв, призначених для перевезення сільськогосподарських вантажів [5].

Найважливішим показником експлуатації вантажних автомобілів є коефіцієнт технічної готовності автопарку, який виражає чітку й ритмічну роботу автотранспортних засобів протягом усього сезону або року [6, с. 102]. Величина коефіцієнта технічної готовності залежить від багатьох факторів: наявності ремонтних майстерень, рівня організації технічного обслуговування рухомого складу тощо.

Однак такі умови мають у своєму розпорядженні лише окремі автотранспортні підприємства та великі спеціалізовані господарства. Що ж стосується ремонтних майстерень основної маси господарств, то вони мають слабку ремонтно-технічну базу, брак комплектів запасних частин для організації технічного обслуговування сучасних автомобілів. У результаті по типах господарств, зонам і підзонам, об'єктивно формуються показники технічної готовності автопарку, що різко варіюють [11].

На рівень технічної готовності автопарку, звичайно, вплинули й інші фактори, інтенсивність яких змінюється з урахуванням зональних умов. Але вирішальне значення в будь-якій зоні має ступінь забезпеченості транспортних підрозділів обладнаннями виробничо-побутовими й ремонтними майстернями. Незважаючи на це, автотранспортні підприємства господарств слабко забезпечені не тільки приміщеннями, але і ремонтним устаткуванням, запасними частинами, паливно-мастильними матеріалами і, частково, фахівцями з технічного обслуговування вантажних автомобілів, що негативно позначається на рівні коефіцієнта виходу автопарку, а, отже, і на обсязі перевезень вантажів [6].

Таким чином, майже всі проблеми, пов'язані із залученням додаткових інвестиційних коштів, підвищенням інноваційного й експортного потенціалу підприємств, збільшенням доходної частини бюджетів різних рівнів, створенням нових робочих місць, вимагають пошуку нових управлінських рішень, здатних забезпечити їх комплексне розв'язання.

Ефективність використання вантажних автомобілів, експлуатація двигунів, економія палива та паливно-мастильних матеріалів тісно пов'язані між собою. Погана якість бензину, наприклад, різко знижує надійність двигунів, зменшує їх міжремонтний пробіг, що, у свою чергу, приводить до передчасного зношування автомобілів [11].

У підвищенні експлуатаційних можливостей вантажних автомобілів, багато чого залежить від ініціативи та спритності менеджерів, водіїв, механіків і інших працівників автотранспортних підприємств, які розробляють і реалізують заходи, спрямовані на збільшення вантажопідйомності складу. До них відносяться нарощування бортів вантажних автомобілів, встановлення додаткових задніх бортів, широке застосування для перевезення вантажів автопоїздів тощо. Ці заходи досягають мети в тому випадку, якщо господарства та автотранспортні підприємства досить забезпечуються обладнаннями гаражами, фахівцями з ремонту та відповідними фінансовими ресурсами для капітального та поточного ремонту вантажних автомобілів. В обслуговуванні сільськогосподарського виробництва країни беруть участь кілька видів транспорту. Серед них автомобільному транспорту належить провідне місце. Автомобілі беруть участь практично у всіх організаційних і технологічних операціях землеробства та тваринництва, у перевезенні й переробці сільськогосподарської сировини, доставці в господарства будівельних матеріалів, добрив і різних товарів народного споживання. Рівень організації автомобільного транспорту і якості, виконуваних їм перевезень впливає на результати роботи всього сільськогосподарського виробництва. Для стабілізації зростання обсягів перевезень автомобільним транспортом необхідна корінна перебудова управління транспортними підприємствами в умовах ринкової економіки.

Проблеми модернізації транспортного забезпечення аграрного сектору національної економіки доцільно розглянути в тісному взаємозв'язку з факторами внутрішнього та зовнішнього середовища. На основі SWOT-аналізу визначено сильні і слабкі сторони цього процесу в сучасних умовах, які були виявлені під час досліджень, а також можливості та загрози, які створюються на ринку (табл. 2, 3).

Використовуючи методику SWOT-аналізу визначено коефіцієнт впевненості (КП) та визначено набір актуальних напрямів проблем модернізації транспортного забезпечення.

Так, найбільшу позитивну підсумкову оцінку отримали такі напрями модернізації транспортного забезпечення аграрних підприємств:

- закупівля нових транспортних одиниць та нового транспортного обладнання;
- створення єдиної транспортної електронної системи;
- модернізація інфраструктури АТП та господарств.

Управління інноваційним розвитком з метою модернізації будь-якого суб'єкта розглядається як засіб приведення його потенціалу у відповідність до можливостей і загроз, що виникають у зовнішньому середовищі.

Базуючись на отриманих результатах позитивної підсумкової оцінки Кп можна додати, що: 1) закупівля нових транспортних одиниць та принципове оновлення транспортного обладнання/одиниць транспорту за рахунок придбання сучасних і більш ефективних машин, які відповідають вимогам екологічної безпеки і забезпечують високу продуктивність, дозволить знизити витрати на обслуговування та ремонт техніки, підвищити ефективність перевезень та зменшити негативний вплив на довкілля; 2) створення єдиної транспортної електронної системи та впровадження цифрових технологій для управління транспортними процесами сприятиме оптимізації логістичних процесів, зниженню затрат часу та ресурсів, підвищенню прозорості та контролю за виконанням перевезень. Це включає моніторинг транспорту в режимі реального

часу, автоматизацію процесів планування та обліку, а також інтеграцію з іншими інформаційними системами; 3) модернізація інфраструктури автотранспортних підприємств та господарств дозволить забезпечити ефективну роботу транспортних засобів, підвищити рівень безпеки та комфорту, а також зменшити час простою техніки. Реконструкція та розширення існуючих автотранспортних підприємств, побудова нових сервісних центрів, складів та ремонтних баз в аграрному секторі буде сприяти поліпшенню умов праці для персоналу, впровадження сучасних технологій обслуговування та ремонту техніки. Ці заходи спрямовані на створення ефективної та конкурентоспроможної транспортної системи, яка здатна забезпечити потреби аграрного сектору в якісному матеріально-технічному забезпеченні та сприяти його стійкому розвитку.

Питання вдосконалювання планування модернізації автомобільного транспорту необхідно розглядати в тісному взаємозв'язку із загальними напрямками і завданнями вдосконалення планування та підвищення рівня економічної й управлінської досконалості у всіх ланках національної економіки.

Висновки. Якість модернізації транспортного забезпечення аграрного сектору України потребує створення та удосконалення власної ефективної матеріально-технічної інфраструктури сільськогосподарського виробництва, яка б гарантувала умови ефективного господарювання. Матеріально-технічна модернізація транспортного забезпечення аграрного сектору значною мірою залежить від інвестування. Перетворення, що йдуть в сфері автомобільного тран-

Таблиця 2

SWOT-аналіз модернізації транспортного забезпечення аграрного сектору (сильні сторони)

Фактор	Можливості							Загрози							К _п		
	Створення єдиної електронної системи	Модернізація навчальних програм	Діджиталізація транспортних систем	Відкриття нових транспортних технологій	Закупівля нових транспортних одиниць	Модернізація інфраструктури АТП	Залучення інвесторів	Незадовільний стан доріг	Завантаженість доріг	Негативна соціально-економічна ситуація	Важке транспортне сполучення між містом та селом	Важка транспортна ситуація між регіонами	Обслуговування транспорту	Відсутність політики модернізації		Нестабільність на ринку	Недосконалість інституційного захисту
Стала кількість вантажів	0,4	0,3	0,1	0,1	0,5	0,2	0,1	-0,7	-0,8	-0,1	-0,6	-0,6	-0,4	-0,5	-0,3	-0,2	-0,3
Наявність транспортних підприємств різних форм власності	0,6	0,5	0,2	0,1	0,7	0,4	0,3	-0,5	-0,6	0,2	-0,4	-0,6	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	0
Високорозгалужена транспортна мережа	0,8	0,7	0,4	0,3	0,9	0,6	0,5	-0,3	-0,4	0,4	-0,2	-0,4	0,1	-0,1	0,2	0,3	0,8
Наявність розроблених маршрутів	0,3	0,2	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1	-0,8	-0,9	-0,2	-0,7	-0,9	-0,5	-0,6	-0,4	-0,3	-0,4
Цілодобовий характер діяльності	0,5	0,4	0,1	0,1	0,6	0,3	0,2	-0,6	-0,7	0,1	-0,5	-0,7	-0,3	-0,4	-0,2	-0,1	-0,1
Велика кількість транспортних одиниць	0,7	0,6	0,3	0,2	0,8	0,5	0,4	-0,4	-0,5	0,3	-0,3	-0,5	-0,1	-0,2	0,1	0,2	0,4

Джерело: сформовано авторами

Таблиця 3

SWOT-аналіз модернізації транспортного забезпечення аграрного сектору (слабкі сторони)

Фактори	Можливості									Загрози									K _н
	Створення єдиної електронної системи	Модернізація навчальних програм	Діджиталізація транспортних систем	Відкриття нових транспортних технологій	Закупівля нових транспортних одиниць	Модернізація АТП	Залучення інвесторів	Незадовільний стан доріг	Завантаженість доріг	Негативна соціально-економічна ситуація	Важке транспортне сполучення між містом та селом	Важка транспортна ситуація між регіонами	Обслуговування транспорту	Відсутність політики модернізації	Нестабільність на ринку	Недоконаласть інституційного захисту			
Знос виробничих машин	0,1	-0,1	-0,4	-0,5	0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	-0,4		
Якість обслуговування	-0,2	-0,3	-0,6	-0,7	-0,1	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,7	-0,5	-0,7	-0,4	-0,2	-0,1	-0,7		
Єдиний реєстр транспорту	-0,4	-0,5	-0,8	-0,9	-0,3	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,6	-0,4	-0,3	-0,9		
Недостатня кількість транспорту	-0,3	-0,4	-0,7	-0,8	-0,2	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,5	-0,6	-0,8	-0,8	-0,5	-0,3	-0,2	-0,8		
Брак коштів	0,2	0,1	-0,3	-0,4	0,3	-0,1	-0,2	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,3	-0,4	-0,2	-0,1	-0,1	-0,3		
Технічний стан	0,4	0,3	-0,1	-0,2	0,5	0,2	0,1	-0,1	-0,2	0,2	0,1	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	0		
Рівень еко-інновацій	0,3	0,2	-0,2	-0,3	0,4	0,1	-0,1	-0,1	-0,2	0,1	-0,1	-0,1	-0,3	-0,1	-0,1	-0,4	0,1		
Розбалансованість ринку	-0,1	-0,2	-0,5	-0,6	0,1	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,3	-0,1	-0,1	-0,5		
K _н	0,670	0,379	-0,251	-0,363	0,975	0,630	-0,115	-0,714	-0,857	-0,050	-0,571	-0,858	-0,331	-0,468	-0,221	-0,144	-		

Джерело: сформовано авторами

спорту, здійснюються безпосередньо під впливом політичних, економічних і соціальних реформ, проведених в Україні. Відбувається загальне зниження обсягів перевезень вантажів. Більша частина системи транспортно-забезпечення вимагає модернізації всієї транспортної системи в сучасних умовах. В цьому

контексті, отримані результати щодо оновлення транспортно-обладнання, створення єдиної транспортної електронної системи та модернізації інфраструктури АТП господарств, можуть бути корисними при стратегічному плануванні модернізації транспортно-забезпечення аграрного сектору.

Список використаних джерел:

1. Довгаль О.В. Оплата праці в аграрному секторі економіки України: стан, причини, наслідки. *Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки*. 2020. № 2. С. 196–209.
2. Дяченко О. П. Державна підтримка розвитку матеріально-технічної бази аграрних підприємств. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Економічні науки*. 2014. Випуск 6. Ч. 2. С. 162–165.
3. Інноваційна Україна 2020 : національна доповідь / за заг. ред. В.М. Гейця та ін.; НАН України. Київ, 2015. 336 с.
4. Мілаєва І.І. Тенденції розвитку сільськогосподарської техніки в Україні. *Праці ТДАТУ*. 2013. Вип. 13. Т. 6. С. 272–276.
5. Алімов О.М., Амоша О.І. та ін. Перший етап модернізації економіки України: досвід та проблеми / за заг. ред. В.І. Ляшенка ; ІЕП НАН України, КПУ. Запоріжжя, 2014. 798 с.
6. Пивовар П.В., Пивовар А.М., Дідух Д.М. Особливості матеріально-технічного забезпечення сільськогосподарських підприємств в сучасних умовах господарювання. *International Journal of Innovative Technologies in Economy*. 2017. № 1 (7). Р. 98–103.
7. Соціально-економічний потенціал сталого розвитку України та її регіонів: вектори реального поступу : національна доповідь / за ред. акад. НАН України Е.М. Лібанової, акад. НААН України М.А. Хвесика. Київ : ДУІЕПСР НАН України, 2017. 864 с.
8. Статистичний збірник «Наукова та інноваційна діяльність України» за 2020 рік. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm
9. Статистичний збірник «Сільське господарство України» за 2022 рік. 2023. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/09/S_gos_22.pdf (дата звернення: 01.11.2023).
10. Турко О., Мазур В., Трачук Д., Халіпова Н. Моделювання експортних вантажопотоків металопродукції на основі факторного аналізу. *Грааль науки*. 2022. № 11. С. 257–265. DOI: <https://doi.org/10.36074/grail-of-science.24.12.2021.043>
11. Шовкун І.А. Структурні зрушення: вплив на продуктивність і зростання економіки України. *Економіка та прогнозування*. 2021. № 3. С. 59–76. DOI: <https://doi.org/10.15407/eip2021.03.059>

References:

1. Dovghalij O. V. (2020) Oplata praci v aghrarnomu sektori ekonomiky Ukrajinu: stan, prychny, naslidky. *Visnyk KhNAU. Serija: Ekonomichni nauky*, no. 2, pp. 196–209.
2. Djachenko O. P. (2014) Derzhavna pidtrymka rozvytku materialjno-tekhnichnoji bazy aghrarnykh pidpryjemstv. *Naukovyj visnyk Khersonskogo derzhavnogo universytetu. Serija: Ekonomichni nauky*, vol. 6, part 2, pp. 162–165.
3. Ghejca V. M. ta in. (eds.) (2015) Innovacijna Ukrajinu 2020: nacionalna dopovidj. NAN Ukrajinu. Kyiv, 336 p.
4. Milajeva I. I. (2013) Tendenciji rozvytku siljsjkoghospodarskoji tekhniky v Ukrajinu. *Praci TDAU*, vol. 13, t. 6, pp. 272–276.
5. Alimov O. M., Amosha O. I. ta in. (2014) Pershyj etap modernizaciji ekonomiky Ukrajinu: dosvid ta problemy / za zagh. red. V. I. Ljashenka; IEP NAN Ukrajinu, KPU. Zaporizhzhja, 798 p.
6. Pyvovar P. V., Pyvovar A. M., Didukh D. M. (2017) Osoblyvosti materialjno-tekhnichnogo zabezpechennja siljsjkoghospodarskykh pidpryjemstv v suchasnykh umovakh ghosparjuvannja. *International Journal of Innovative Technologies in Economy*, no. 1 (7), pp. 98–103.
7. Libanovoji E. M., Khvesyka M. A (eds.) (2017) Socialjno-ekonomichnyj potencial stalogo rozvytku Ukrajinu ta jiji rehioniv: vektory realnogo postupu: nacionalna dopovidj. Kyiv: DUIEPSR NAN Ukrajinu, 864 p.
8. Statystychnyj zbirnyk "Naukova ta innovacijna dijalnistj Ukrajinu" za 2020 rik. Available at: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm.
9. Statystychnyj zbirnyk "Siljsjke ghospodarstvo Ukrajinu" za 2022 rik. (2023). Available at: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/09/S_gos_22.pdf (accessed November 1, 2023).
10. Turko O., Mazur V., Trachuk D., Khalipova N. (2022) Modeljuvannja eksportnykh vantazhopotokiv metaloprodukciji na osnovi faktornogo analizu. *Ghraal nauky*, no. 11, pp. 257–265. DOI: <https://doi.org/10.36074/grail-of-science.24.12.2021.043>
11. Shovkun I. A. (2021) Strukturni zrushennja: vplyv na produktyvnistj i zrostantnja ekonomiky Ukrajinu. *Ekonomika ta prohnozuvannja*, no. 3, pp. 59–76. DOI: <https://doi.org/10.15407/eip2021.03.059>