

ОПТИМІЗАЦІЯ СТРУКТУРИ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА СФЕРИ ПОСЛУГ

*Н.О. Байстриченко¹, канд. екон. наук; доцент кафедри управління
А.М. Макарова², студент*

¹ Сумський державний університет,
Вул. Римського-Корсакова, 2, 40007, м. Суми, Україна;
E-mail: n.baistriuchenko@ukr.net

² Сумський державний університет,
Вул. Римського-Корсакова, 2, 40007, м. Суми, Україна;

У статті розглянуті основні підходи до формування оптимальної структури капіталу підприємства. Проведений аналіз діяльності та перспектив розвитку підприємства сфери послуг. Визначені напрямки формування структури капіталу підприємства транспортної галузі.

Ключові слова: капітал, структура, підприємство, сфера послуг, транспортна галузь.

DOI: 10.21272/1817-9215.2017.1-10

ВСТУП

В сучасних умовах структура капіталу є тим чинником, який безпосередньо впливає на ефективність господарської діяльності підприємства, його фінансовий стан.

Основні методологічні підходи до вивчення даної проблеми, висвітлені провідними ученими - економістами: Е.Брігхемом, І.А.Бланком, В.В.Ковальовим, Ю.М.Воробйовим, Е.С.Стояною, Ф.Модільяні, М.Міллером та ін. У роботах даних учених розглядалися такі підходи до обґрунтування структури капіталу підприємства: традиційний підхід, підхід Модільяні - Міллера, компромісний підхід і теорія ієрархії.

Разом з тим в даний час потрібне нове рішення задачі оптимізації структури капіталу з метою підвищення ефективності діяльності підприємств, стійкості їх розвитку.

Метою статті є розвиток теоретичних знань та формування напрямків оптимізації структури капіталу підприємства.

Об'єктом дослідження є методологічні підходи, принципи і методи формування ефективної структури капіталу.

Предметом дослідження є сукупність економічних відносин, спрямованих на формування і ефективне використання капіталу підприємства.

Наукова новизна роботи полягає у визначенні напрямів і особливостей формуванні оптимальної структури капіталу з урахуванням галузевої приналежності підприємства.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

З огляду на характер галузевих особливостей діяльності різних підприємств, проаналізуємо особливості формування структури капіталу.

Транспортна галузь забезпечує функціонування таких галузей як видобувна, металургія, машинобудування, хімічна і нафтохімічна, а також сільське

господарство. Значний вплив на розвиток галузі надає державне регулювання (державна може змінити кон'юнктуру ринку за короткий проміжок часу).

Частка позикового капіталу становить 37,88%, а власного капіталу - 62,12%

Удосконалення державного регулювання транспортного ринку, на наш погляд, має бути спрямоване на наступне. *Структуризація ринку транспортних послуг* з виділенням окремих ринків транспортних послуг (перевезення вантажів та пасажирів) та видів транспорту – автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, тракторний, трубопровідний, грузовий. Існують два типи ринків: ринок послуг з перевезення вантажів, де переважно використовується автомобільний, залізничний та водний транспорт, та ринок послуг з перевезення пасажирів, де переважно застосовується автомобільний, залізничний, водний і авіаційний транспорт.

Основні завдання стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіону:

- підвищення провізних можливостей комплексу за рахунок його оновлення та підтримання у роботоздатному стані;
- забезпечення безпечного функціонування рухомого складу, мінімізація негативного впливу на навколишнє середовище;
- опрацювання та впровадження ефективного державного регулювання регіонального ринку транспортних послуг шляхом створення системи регулювання транспортних тарифів тощо.

Економічний зміст якості надання послуг як категорії корисності при визначенні потреби полягає у підвищенні міри задоволення певної потреби та витратами, що обумовлюють задоволення даної потреби (рис. 1).

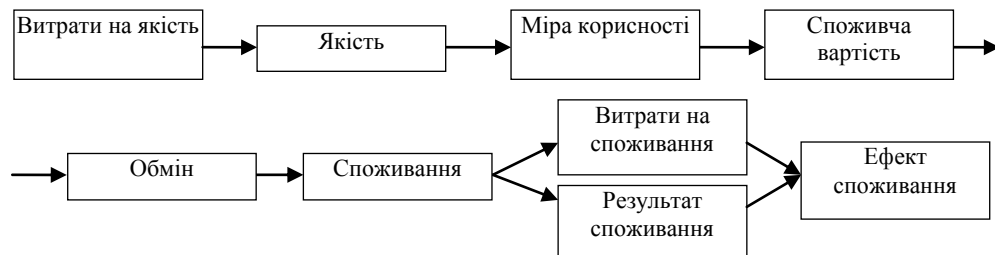


Рисунок 1 - Залежність ефекту споживання від витрат на якість

Удосконалення контролю якості сприяє одночасному зменшенню витрат на транспортування і збільшенню прибутковості підприємства (рис. 2).

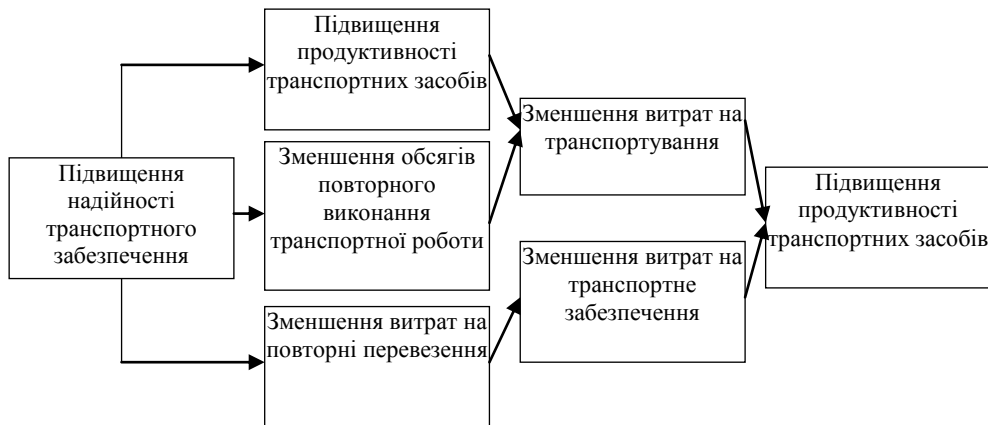


Рисунок 2 - Вплив якості транспортних послуг на ефективність виробничо-комерційної діяльності підприємства

Єдиної методики, універсальної регресійної моделі для всіх галузей господарювання немає. Такий аналіз проводиться з урахуванням спеціалізації підприємства до певної галузі, що в значній мірі визначає вибір факторів і ступінь впливу окремих факторів на результуючий показник також буде відрізнятися по галузях. У той же час, необхідно відзначити, що всередині однієї галузі зв'язок між показника буде однорідною.

Сумське обласне підприємство автобусних станцій створено наказом Міністерства транспорту в 1969 році.

До складу ТОВ «Сумиоблавтотранс» входить 18 автостанцій, які розташовані у м. Суми та районних центрах Сумської області. Основним видом діяльності товариства є надання автостанційних послуг пасажиром і перевізникам.

Автостанції області проводять поточний та попередній продаж квитків, бронювання місць в автобусах на виїзд з інших міст, зберігання багажу.

ТОВ «Сумиоблавтотранс» співпрацює з 250 пасажирськими перевізниками, здійснює диспетчерське управління рухом автобусів на регулярних маршрутах. Щодня автостанційні послуги отримують майже 10 тисяч пасажирів, з платформ автостанцій відправляються біля 1,8 тисячі автобусів.

Основні функції та цілі ТОВ «Сумиоблавтотранс» полягають в організації перевезень пасажирів на міжміських маршрутах, обслуговуванні пасажирів та водіїв автобусів, прийомі і відправленні автобусів, контролі за дотриманням заходів по забезпеченню безпеки руху транспорту і пішоходів на території автостанції та наданні різних послуг пасажиром.

Для досягнення цілі повинні бути реалізовані наступні задачі:

- отримати дохід власнику підприємства;
- забезпечити споживачів послугами перевезень достатнього рівня комфорту;
- забезпечити безпеку споживачів при перевезенні;
- матеріально стимулювати персонал підприємства, створити належних умов праці;
- безперебійна робота підприємства.

Середньотермінові цілі, як правило, передбачають вирішення таких завдань:

- завоювання довіри споживачів послуг;
- забезпечення потреб й добробуту співробітників.

В умовах світової фінансової кризи аналіз зовнішнього середовища набуває дедалі більшого значення, оскільки стан і напрям розвитку зовнішнього середовища певною мірою визначають можливості підприємства щодо локалізації кризи та виходу з неї. На сьогоднішній день актуальність теми дослідження підтверджується потребою постійного аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства.

Фактори зовнішнього середовища можна розглядати як можливості та загрози для підприємства, їх позитивний чи негативний вплив на організацію буде залежати від ефективності управління та адаптивності підприємства. Тому головним завданням керівництва кожного підприємства є ретельне дослідження поведінкового впливу зовнішніх факторів на життєздатність економічної одиниці, своєчасне визначення найсуттєвіших за впливом зовнішніх факторів та оптимізація їх впливу на підприємство.

Для ТОВ «Сумиоблавтотранс» факторами прямої дії є:

- постачальники;
- споживачі;
- конкуренти;
- посередники;
- органи державного управління.

Серед факторів непрямої дії слід виділити саме цей, оскільки він має найбільший вплив на діяльність підприємства ТОВ «Сумиоблавтотранс».

Конкуренти ТОВ «Сумиоблавтотранс» – це приватні перевізники, підприємства інших видів транспорту, власники вантажів, які використовують власний автомобільний транспорт.

Аналіз структури управління для підприємства не можна розглядати однобоко. Тільки комплексний аналіз може об'єктивно відбити структуру і характер відносин управляючих структур і тих керованих підструктур, що склалися на досліджуваному підприємстві.

Організаційна структура у системі керування - є хребтом організації. Вона відповідає рівню соціально-економічного розвитку суб'єкта управління, ступінь техніко-технологічної зрілості, форми організації виробництва та інші об'єктивні ознаки розвитку об'єкту і суб'єкта управління, її філософію і стратегію.

На формування системи, методів і принципів управління впливає маса чинників: використовувана підприємством технологія, працюючий персонал, і структура управління підприємством, і навіть безупинно впливають на внутрішнє середовище, прийняті керівництвом управлінські рішення.

Якщо підприємство ТОВ «Сумиоблавтотранс» розглядати за життєвим циклом організації, то можна визначити, що воно знаходить на фазі зрілості. Тобто на досліджуваному підприємстві відбувається максимізація прибутку, існують системи планування і контролю витрат, система управління формалізована, бюрократизована, здійснюється галузева диверсифікація підприємства з метою завоювання конкурентних переваг на ринку. Механізм прийняття рішень - децентралізований.

Нами було проведено фінансовий аналіз ТОВ Сумиоблавтотранс, що дозволило зрозуміти стан підприємства за останні 3 роки його функціонування.

Таблиця 1 - Аналіз прибутку

Показник	Розрахунок	2014	2015	2016
Коефіцієнт валового прибутку	$K_{vp} = \frac{\text{Валовий прибуток}}{\text{Виручка від реалізації}}$	$4417/14641 = 0,302$	$4128/17830 = 0,232$	$4055/17544 = 0,231$
Коефіцієнт операційного прибутку	$K_{op} = \frac{\text{Фин результат (до оподаткування)}}{\text{Виручка від реалізації}}$	$1505/14641 = 0,103$	$1129/17830 = 0,063$	$1385/17544 = 0,079$
Коефіцієнт чистого прибутку	$K_{чп} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Виручка від реалізації}}$	$1203/14641 = 0,09$	$887/17830 = 0,05$	$1109/17544 = 0,07$
Коефіцієнт витрат на 1 грн. реалізованої продукції	$K_v = \frac{\text{Собівартість реалізац. продукції}}{\text{Виручка від реалізації}}$	$10224/14641 = 0,7$	$13702/17830 = 0,768$	$13489/17544 = 0,769$
Коефіцієнт адміністративно-збутових витрат на 1 реалізованої продукції	$K_{аз} = \frac{\text{Адміністративні витрати + Витрати на збут}}{\text{Виручка від реалізації}}$	$3665/14641 = 0,25$	$3839/17830 = 0,22$	$3854/17544 = 0,22$

Провівши операційний аналіз ТОВ Сумиоблавтотранс, можна сказати, що коефіцієнти прибутку нестійкі, а саме в 2015 році, показники різко погіршилися, але ж в 2016 році, стабілізувалися. Що стосується коефіцієнта витрат на 1 грн. реалізованої продукції, за три роки роботи, він майже не змінився, тобто залишався на одному рівні, а коефіцієнт адміністративно-збутових витрат плавно зменшився,

що свідчить про недостатньо правильну роботу на підприємстві та, деякі проблеми при реалізації продукції.

Таблиця 2 - Аналіз ліквідності

Показник	Розрахунок	2014	2015	2016
Коефіцієнт покриття	$K_{п} = \frac{\text{Оборотні активи}}{\text{Поточні зобов'язання}}$	$2559/1958 = 1,307$	$2390/2342 = 1,02$	$3064/2628 = 1,166$
Коефіцієнт швидкої ліквідності	$K_{шл} = \frac{\text{Оборотні активи} - \text{запаси}}{\text{поточні зобов'язання}}$	$(2559-215)/1958 = 1,2$	$(2390-178)/2342 = 0,95$	$(3064-178)/2628 = 1,1$
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$K_{ал} = \frac{\text{Гроші та їх еквіваленти}}{\text{Поточні зобов'язанн}}$	$1782/1958 = 0,9$	$1699/2342 = 0,7$	$2289/2628 = 0,9$

Зазвичай, для транспорту задовольняє коефіцієнт $>1,3$. У нашому випадку величина його на 2014 рік становить: 1,307, 2015 рік - 1,02, 2016 рік - 1,16.

Проаналізувавши ліквідність ТОВ Сумиоблавтотранс, можна сказати, що коефіцієнти в нормі, але в 2015 році, у підприємства були труднощі, що призвели до зниження коефіцієнтів, тобто намітилася тенденція до зниження його рівня, але ж в 2016 році показники стабілізувалися.

Таблиця 3 - Аналіз рентабельності

Показник	Розрахунок	2014	2015	2016
Рентабельність продажів	$R_{п} = \frac{\text{Чистий прибуток/Виручка}}{\text{від реалізації}}$	$1203/14641 = 0,082$	$887/17830 = 0,05$	$1109/17544 = 0,063$
Рентабельність капіталу	$R_{к} = \frac{\text{Чистий прибуток/Власний капітал}}$	$1203/10679 = 0,113$	$887/11566 = 0,077$	$1109/12675 = 0,087$
Рентабельність активів	$R_{а} = \frac{\text{Чистий прибуток/ (Оборотні активи + необоротні активи)}}$	$1203/(10078+2559) = 0,095$	$887/(11518+2390) = 0,063$	$1109/(12263+3064) = 0,072$

Протягом періоду дослідження рентабельність активів була нестабільною. В 2015 році коефіцієнт зменшився на 0,03, але в 2016 році підвищився. Якщо в 2015 р. ТОВ «Сумиоблавтотранс» отримав 6,3 копійок чистого прибутку на кожен вкладену гривню активів, то в 2016 р. - вже 7,2 копійок. Факторами такого підвищення є оптимізація структури оборотних активів, і підвищення суми чистого прибутку. Загалом, діяльність компанії була ефективною в 2015-2016 рр. Рентабельність продажів та капіталу також погіршилися в період 2014-2015 рр., але в 2016 році показники підвищилися, що свідчить про стабілізацію ефективності діяльності підприємства.

Коефіцієнти покриття та забезпеченості власними оборотними коштами попадають у значення норми, розрахуємо коефіцієнт втрати платоспроможності на випадок змін на підприємстві.

Коефіцієнт втрати платоспроможності менше 1, але більше 0,5 - це свідчить про те, що підприємство знаходиться у зоні безпеки, та у разі змін на підприємстві, воно не втратить свою платоспроможність.

Таблиця 4 - Діагностика платоспроможності

Показник	Розрахунок	2014	2015	2016
Коефіцієнт покриття поточної ліквідності		$2559/1958 = 1,307$	$2390/2342 = 1,02$	$3064/2628 = 1,166$
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами	$K_{зк} = (\text{Оборотні активи} - \text{поточні зобов'язання}) / \text{Оборотні активи}$	$10078-1958/10078 = 0,8$	$11518-2342/11518 = 0,8$	$12263-2628/12263 = 0,8$
Коефіцієнт втрати платоспроможності	$K_{вп} = (K_{пл} + 3/12 (K_{пл} \text{ на кінець періоду} - K_{пл} \text{ на початок періоду})) / 2$		$(1,02 + 3/12(1,02 - 1,307)) / 2 = 0,47$	$(1,166 + 3/12(1,166 - 1,02)) / 2 = 0,6$

За даними розрахунками можна стверджувати, що у підприємства ТОВ «Сумиоблавтотранс» досить стійка позиція на ринку. На даному етапі життя підприємство стабілізувало свої показники ефективності та для подальшого розвитку необхідні нововведення.

Нами було проведено аналіз внутрішнього і зовнішнього середовища ТОВ «Сумиоблавтотранс» дозволяє виділити наступні фактори, за допомогою яких ми оцінили сильні і слабкі сторони організації.

Слабкі сторони, сильні сторони, можливості і загрози ТОВ «Сумиоблавтотранс» представлені у вигляді SWOT-аналізу в таблиці 5.

Таблиця 5 - SWOT-аналіз ТОВ «Сумиоблавтотранс»

Сильні сторони	Слабкі сторони
1) вигідна позиція на ринку; 2) кваліфікований персонал; 2) контроль за всіма процесами; 4) постійний попит на послуги; 6) налагоджена робота у всіх підрозділах;	1) залежність від економіки країни; 2) застаріле обладнання; 3) відсутність інновацій.
Можливості	Загрози
1) співпраця з п/п перевізниками; 2) використання сучасних технологій; 3) введення інновацій для збільшення обсягів продажів; 4) проведення маркетингових досліджень; 6) проведення аналізу ефективності організаційної структури.	1) вибір споживачами послуг фірм-конкурентів; 2) несприятлива зміна курсів іноземних валют; 3) нестабільна політична ситуація; 4) форс-мажорні обставини.

Як було виявлено в результаті проведеного аналізу, підприємство в ході своєї діяльності зазнає певних труднощів.

Основними ризиками та істотними проблемами, що впливають на діяльність підприємства є:

- Велика конкуренція;
- Нестабільна політична ситуація в країні;
- Залежність від економічної ситуації в країні та зміну курсу валют;
- Відсутність сучасних технологій.

За всіма показниками та оцінками, підприємство є рентабельним, але потребує деяких змін.

Фінансове становище підприємства також знаходиться на належному рівні, що пов'язане з вигідною позицією на ринку.

В сучасних умовах господарювання для всіх підприємств і організацій дуже важливе дотримання розрахунково-платіжної дисципліни. Всі розрахунки за товари і послуги повинні виконуватися в строго встановлені терміни згідно із затвердженими по обидва боки договорами. Несплата одним із суб'єктів призводить до неможливості розрахуватися зі своїми боргами в іншого. Тому необхідно постійно відстежувати стан і динаміку дебіторської та кредиторської заборгованості.

Таблиця 6 - Основні фактори, які впливають на діяльність підприємства ТОВ«Сумиоблавтотранс»

	Група факторів				
	Політичні	Фінансово економічні	Виробничо технологічні	Соціальні	Екологічні
Підприємство	Постійна зміна влади	Зростання цін на паливно мастильні матеріали; недосконалість законів; нестабільний економічний стан	Розвиток вітчизняного виробництва; зношеність основних засобів;	Низька платоспроможність населення	Якість палива; незадовільний стан доріг
Сумиоблавтотранс	незначний	значний	незначний	незначний	незначний

Оборотність дебіторської заборгованості знизилася в порівнянні з 2004 роком, що свідчить про ускладнення розрахункової дисципліни і значному відволікання коштів з обороту. Кредиторська заборгованість має позитивну тенденцію, що свідчить про поліпшення розрахунків з кредиторами підприємства.

Тривалість операційного циклу характеризує загальний час, протягом якого грошові кошти знаходяться в матеріальних засобах і дебіторської заборгованості. Тривалість операційного і фінансового циклу знижується, що свідчить про прискорення оборотності коштів і розцінюється як позитивна тенденція.

Основну частку необоротних активів складають основні засоби. Необоротні активи збільшуються в динаміці головним чином за рахунок збільшення в їх структурі основних засобів.

Оборотні активи зменшуються в динаміці. В рівній мірі в їх структурі представлені запаси, дебіторська заборгованість і грошові кошти. Зменшення суми оборотних активів відбувається головним чином за рахунок зменшення в їх структурі запасів.

Обсяг власного капіталу збільшується в динаміці, хоча і незначно. Основну частку в структурі становить статутний капітал, однак він в динаміці не змінюється. Збільшення суми власного капіталу відбулося за рахунок зменшення непокритого збитку. Величина непокритого збитку зменшується в динаміці, що свідчить про поліпшення використання власного капіталу.

Короткострокові зобов'язання збільшуються в динаміці. Основну частку в їх структурі складають поточні зобов'язання за розрахунками з різними фондами. Збільшення обсягу короткострокових зобов'язань відбулося за рахунок збільшення суми поточних зобов'язань за розрахунками. Решта складових короткострокових зобов'язань зменшилися в порівнянні з 2004 роком. Збільшення поточних зобов'язань по розр з фондами відбулося за рахунок збільшення розрахунків з бюджетом і з одержаних авансів. Половину всіх поточних зобов'язань становлять зобов'язання перед бюджетом і з оплати праці.

Аналіз фінансової стійкості підприємств будівельної галузі показав, що в середньому її можна охарактеризувати як нестабільну. Це дає можливість стверджувати, що підприємства працюють нерентабельно і потенціал для залучення коштів в цілому по підприємствах галузі незначний.

На основі аналізу стану показників діяльності підприємств в динаміці було виявлено, що в структурі активів в цілому переважають основні засоби з високою часткою власного капіталу. Показники рентабельності мають позитивну динаміку. Однак, зростання витрат в даній галузі випереджає зростання виручки від реалізації, що в кінцевому рахунку негативно позначається на кінцевих результатах діяльності.

На основі розрахунків рентабельності власного капіталу було виявлено, що вона має позитивну тенденцію. Підприємства даної галузі прибуткові. Однак, необхідно зазначити, що власний капітал використовується неефективно.

Фінансову стійкість підприємств галузі можна охарактеризувати як нестабільну, що свідчить про незначне потенціал для залучення коштів.

Диференціал фінансового важеля негативний в 2002 - 2005 роках, тобто економічна рентабельність в аналізовані періоди нижче середньої ставки залучення коштів. Причому, послідовне зниження ефекту фінансового важеля в значній мірі обумовлено падінням економічної рентабельності. Отже, будь-яке збільшення плеча фінансового важеля буде приводити до подальшого зниження рентабельності власного капіталу. Це головне обмеження для залучення коштів.

Проблема формування оптимальної структури капіталу на підприємстві «Сумиоблавтотранс» полягає у тому, що оптимум знайти досить важко. Тобто мінімум середньозваженої вартості капіталу забезпечується за високої відсоткової ставки та суттєвих обмежень від кредиторів та акціонерів (рис. 3.).

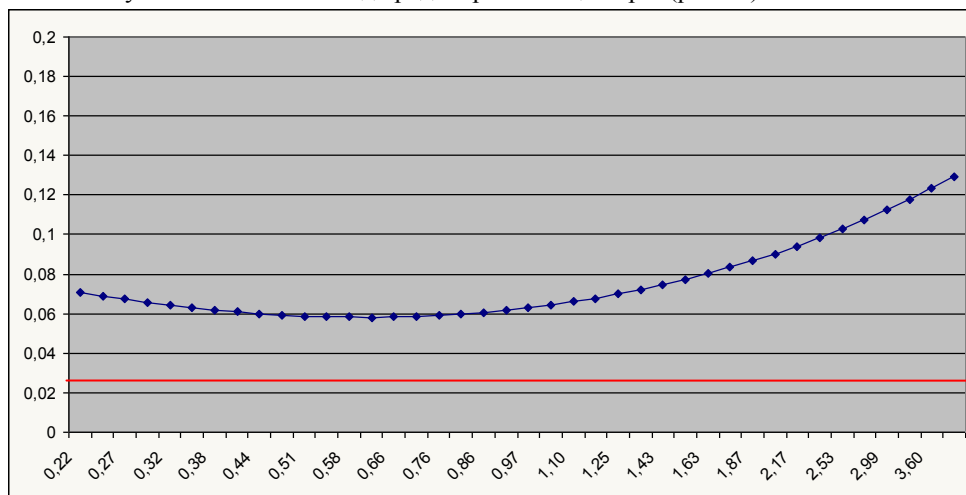


Рисунок 3 - Середньозважена вартість капіталу для ТОВ «Сумиоблавтотранс»

Тому, першочерговою задачею на підприємстві є визначення основних напрямів підвищення ринкової вартості. Нами визначені основні заходи, які представлені на рис. 4.



Рисунок 4 - Напрямки підвищення ефективності діяльності ТОВ «Сумиоблавтотранс»

З метою удосконалення роботи підприємства доцільно провести ряд заходів, спрямованих на конструктивізацію найбільш проблемних зон діяльності підприємства. Особливий акцент буде зроблений на реструктуризації роботи підприємства, а саме введення інновацій та сучасних технологій.

ВИСНОВКИ

В роботі систематизовані підходи до визначення поняття капіталу, оскільки успішна діяльність залежить від раціональної структури капіталу і ефективності його використання.

Початковим моментом в процесі дослідження було визначення поняття «структура капіталу». Виявлено, що співвідношення позикового і власного капіталу є одним з головних чинників, який дозволяє максимізувати ринкову вартість компанії.

В процесі дослідження ми з'ясували, що вирішення питання оптимізації вимагало врахування того, що з одного боку, зростання частки позикового капіталу збільшує фінансовий ризик; але з іншого боку, вище його значення забезпечує зростання рентабельності власного капіталу, і збільшує величину чистого прибутку, який залишається в розпорядженні підприємства.

В роботі проаналізований механізм дії фінансового лівериджа на рівень рентабельності власного капіталу.

Розглянуті сукупні вимоги до прибутковості, що пред'являються двома типами інвесторів (кредиторів і акціонерів), які зведені в єдину ставку середньозважених витрат на капітал.

Ставлячи задачу пошуку ефективної структури капіталу, ми проаналізували особливості формування капіталу підприємства транспортної галузі.

На основі проведеного аналізу запропоновані напрямки удосконалення діяльності підприємства транспортної галузі з метою визначення оптимальної структури його капіталу.

Summary

The article considers the main approaches to the formation of the optimal structure of enterprise's capital. The analysis of activity and prospects of development of the enterprise sphere of services is carried out. The directions of formation of capital structure of the transport industry enterprise are determined.

Key words: capital, structure, enterprise, sphere of services, transport industry.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Глазкова А. С. Індустріально-логістична інфраструктура як основа інноваційної модернізації економіки [Текст] / А. С. Глазкова // Економіка та управління національним господарством. – 2016. – Вип. 2. – С. 49-52.
2. Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11
3. Дикань В. Л. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, А. В. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 51. – С. 9-16.
4. Економічний механізм оптимізації витрат на вантажні перевезення на прикладі Донецької залізниці : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / А. Р. Божок; Укр. держ. акад. залізн. трансп. - Х., 2012. - 19 с. - укр.
5. Кондратюк М. В. Використання досвіду Європейського союзу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] /М. В. Кондратюк// Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47.– С.31-33.
6. Менеджмент якості як складова загального менеджменту підприємства [Текст] / О. А. Бурнукіна // Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія Економіка та менеджмент. — 2012. — № 11 (54). — С. 12-16.
7. Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А. М. Пасічник, В. В. Кутирев // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник / ДВНЗ «ДонНТУ» Проблеми транспортного комплексу України Вісник економіки транспорту і промисловості № 58, 2017 134 АДІ. – Горлівка, 2011. - № 2(13). – С. 121-128.
8. Токмакова І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні [Текст] / І.В.Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228-230.
9. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах своінтеграції [Текст] / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 49. – С. 207-210.

Надійшла до редакції 30 червня 2017 р.