

DOI: <https://doi.org/10.32782/ecovis/2025-2-5>
УДК 338.47:631.11:656.07

Лемішко Олена Олександрівна

доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6216-652X>

Бурцев Олександр Володимирович

кандидат економічних наук, докторант,
Одеський національний технологічний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0585-6708>

Іваніцький Ігор Олегович

аспірант,
Одеський національний технологічний університет
ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-8515-5824>

ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ТА ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВИРОБНИКІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОЇ ПРОДУКЦІЇ

У статті запропоновано підходи до формування організаційно-економічного та фінансового механізму транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції як багаторівневої системи управління, що поєднує державне регулювання та інноваційні рішення. Приділено увагу реалізації даного механізму, щоб забезпечити ефективне використання фінансових і матеріальних ресурсів, оптимізацію логістичних витрат і розвиток галузевих транспортно-економічних зв'язків. Доведено, що запропоновані заходи сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності аграрного виробництва України як на внутрішньому, так і на зовнішньому агропродовольчому ринках. Показано, що базовим елементом ефективності механізму є координація дій між виробниками та транспортними компаніями, підвищення ефективності транспортного обслуговування є застосування цифрових технологій управління логістикою. У роботі запропоновано використання інформаційно-аналітичних систем, цифрових рішень для бронювання та планування маршрутів, що сприяє підвищенню прозорості перевезень і контролю за витратами. Запропоновано розроблену фінансово-економічну модель ефективності транспортних витрат, щоб оцінити раціональність використання матеріальних і фінансових ресурсів у процесі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. Доведено, що її метою є визначення зміни логістичних і фінансових параметрів, зокрема тарифів, відстані, обсягів перевезень, джерел фінансування, що впливає на ефективність транспортного обслуговування.

Ключові слова: організаційно-економічний механізм, фінансовий механізм, транспортне обслуговування, виробники, сільськогосподарська продукція, тарифи, відстань, маршрут, витрати, логістика, фінансові ресурси, обсяги перевезень.

Olena Lemishko

Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Finance,
National University of Life Resources and Environmental Management of Ukraine

Oleksandr Burtsev

Candidate of Science of Economics, Doctoral Student,
Odesa National University of Technology

Igor Ivanitsky

Postgraduate Student,
Odesa National University of Technology

FORMATION OF THE ORGANIZATIONAL, ECONOMIC, AND FINANCIAL MECHANISM FOR ENSURING TRANSPORT SERVICES FOR AGRICULTURAL PRODUCERS

The article proposes the formation of an organizational, economic, and financial mechanism for the transport servicing of agricultural producers as a multilevel management system that integrates state regulation with innovative solutions. Particular attention is paid to the implementation of this mechanism to ensure the efficient use of financial and material resources, optimize logistical costs, and promote the development of transport-economic linkages. It is demonstrated



© Лемішко О.О., Бурцев О.В., Іваніцький І.О., 2025

that the proposed measures will contribute to enhancing the competitiveness of Ukraine's agricultural production in both domestic and international agri-food markets. The study shows that the fundamental element of the mechanism's effectiveness lies in the coordination of actions between producers and transport companies, in improving the efficiency of transport services, and in the application of digital logistics management technologies. The article analyzes the economic component of the proposed mechanism, which encompasses modeling transportation costs, determining economically justified tariffs, and identifying financing sources for infrastructure projects. It is noted that, within the transport service management system, it is advisable to use logistical performance indicators, such as the transport accessibility coefficient, the capacity utilization rate, and the share of transport costs in product cost, to assess the efficiency of managerial decisions and to determine directions for improving performance outcomes. The basic cost formula presented in the study reflects the general structure of total transportation service costs for agricultural producers, considering the possibility of external financing. In the proposed model, total costs are represented as adjusted expenditures, i.e., those that incorporate the influence of financial support from the state, credit institutions, or investment programs. Furthermore, an integrated financial and economic efficiency indicator of the mechanism is defined as a generalized metric that captures the combined impact of economic, financial, and investment factors on the overall performance of the transport service system for agricultural producers. The study proposes the use of information-analytical systems and digital solutions for booking and route planning, which enhance the transparency of transportation operations and strengthen cost control. A financial-economic model of transport cost efficiency is also developed to evaluate the rational use of transport, material, and financial resources in the process of providing transport services to agricultural producers. It is demonstrated that the model's purpose is to identify changes in logistical and financial parameters, including tariffs, distance, transport volumes, and sources of financing that directly affect the efficiency of transport servicing.

Keywords: organizational and economic mechanism, financial mechanism, transport services, producers, agricultural products, tariffs, distance, route, costs, logistics, financial resources, volume of transportation.

Постановка проблеми. Розвиток аграрного сектору України характеризується посиленням вимог до ефективності логістичних процесів, зокрема до організації транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. Транспортна інфраструктура є основною ланкою між виробником і споживачем, забезпечуючи безперервність руху товарних потоків, зниження витрат і підвищення конкурентоспроможності аграрної продукції на внутрішньому та зовнішньому агропродовольчих ринках. У цих умовах особливого значення набуває формування ефективного організаційно-економічного механізму, який би забезпечував узгодження інтересів усіх учасників логістичного ланцюга від виробників, транспортних компаній до посередників і державних установ.

Актуальність проблеми зумовлена необхідністю системного підходу до управління транспортними потоками в аграрному секторі економіки, що має враховувати як економічні, так і організаційні чинники. Слабка розвиненість сільських транспортних мереж, логістичні витрати, сезонність виробництва та нестабільність ринкової кон'юнктури ускладнюють ефективне функціонування виробників сільськогосподарської продукції. Саме тому наукове обґрунтування та розроблення організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції є передумовою підвищення ефективності аграрного виробництва та інтеграції України у світовий аграрний простір.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Лагодієнко В. В., Наумов О. Б., Братченко О. О., Цикалюк Р. А. визначено механізм регулювання маркетингу інновацій в системі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції [1, с. 912–923]. Дослідники Шепелев В. С.,

Вдовенко Н. М. приділили увагу еволюції наукових поглядів на організаційний та економічний механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції та впливу цифрових технологій в умовах надзвичайних викликів [2, с. 105–109; 4, с. 209–212]. Транспортна інфраструктура як компонент системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції та розвитку підприємства шляхом забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг досліджувалася у працях Бабан Т., Бурцева О., Городецької Т. [3, с. 274–280], Тридід О. М. [5], Гуславський Л. К. [6, с. 639–650], Зайцева А. М., Ауліна В. В., Лисенко С. В., Гудь В. З. [7, с. 223–229], Загірняк Д. М., Залуніної О. М., Чумакова А. Г. [9, с. 17–21]. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки та організаційно-економічний механізм маркетингу інновацій в транспортному обслуговуванні агровиробників вивчали науковці Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. [8], Богданов О. О., Цикалюк Р. А., Мороз О. М., Бабан Т. О. [10]. Водночас подальші дослідження доцільно зосередити на вдосконаленні фінансових інструментів та механізмів у сфері транспортного забезпечення аграрного сектору, зокрема на розробленні моделей залучення інвестицій, оптимізації кредитних ресурсів і впровадженні цифрових фінансових технологій для підвищення ефективності логістичної інфраструктури.

Метою статті є теоретичне обґрунтування методичних засад і практичних підходів до формування організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції, спрямованого на підвищення ефективності логістичної діяльності, зниження витрат і розвиток конкурентоспроможної інфраструктури аграрного сектору

економіки в умовах оптимізації моделей логістичних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вітчизняний аспект формування ефективного організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції передбачає поєднання інституційних, управлінських та економічних інструментів, спрямованих на узгодження інтересів усіх учасників аграрного ринку. Основою такого механізму є оптимізація логістичних процесів, раціональне використання транспортних ресурсів і впровадження сучасних моделей управління перевезеннями. З огляду на особливості аграрного сектору економіки України, транспортне обслуговування має низку специфічних характеристик, включаючи сезонність перевезень, значну територіальну розосередженість сільськогосподарських виробників, нерівномірне навантаження транспортної інфраструктури та залежність від стану сільських доріг. Це спонукає до побудови механізму, який забезпечував би ефективність транспортних рішень залежно від обсягів виробництва, відстаней постачання та кон'юнктури ринку.

Доцільно розглядати організаційно-економічний механізм як систему взаємопов'язаних елементів, що включає: а) організаційно-управлінський компонент при формуванні структури управління транспортними потоками на рівні підприємства, громади або кластеру; б) економічну складову для визначення оптимальної вартості послуг, тарифної політики, формування системи мотивації перевізників і замовників; в) інфраструктурний компонент для розвитку транспортних мереж, логістичних центрів, складів і перевантажувальних пунктів; г) інноваційно-технологічний компонент в контексті цифровізації процесів перевезень, застосування електронного документообігу та платформ спільного користування транспортом; д) регуляторно-нормативний компонент в аспекті удосконалення державної політики у сфері транспортного забезпечення аграрного виробництва.

Базовим елементом ефективності механізму є координація дій між виробниками та транспортними компаніями. У більшості випадків дрібні виробники сільськогосподарської продукції не мають власного транспорту, що обумовлює необхідність створення кооперативних логістичних структур або кластерів спільного користування транспортними послугами. Така модель дає змогу зменшити витрати на перевезення, підвищити завантаженість транспортних засобів і забезпечити стабільність поставок. Важливим напрямом підвищення ефективності транспортного обслуговування є застосування цифрових технологій управління логістикою. Використання інформаційно-аналітичних систем, цифрових рішень для бронювання та планування маршрутів сприяє підвищенню прозорості перевезень і контролю за витра-

тами. Такі технології дозволяють прогнозувати транспортне навантаження, оптимізувати використання ресурсів і скоротити час доставки. Економічна складова даного механізму передбачає моделювання витрат на перевезення, визначення економічно обґрунтованих тарифів і джерел фінансування інфраструктурних проектів. Тому в системі управління транспортним обслуговуванням доцільно використовувати показники логістичної ефективності, зокрема коефіцієнт транспортної доступності, рівень використання потужностей, частку транспортних витрат у собівартості продукції. Це дозволяє оцінити ефективність прийнятих управлінських рішень і визначити напрями підвищення результативності. Нині уваги потребує роль держави у стимулюванні розвитку транспортної інфраструктури сільських територій. Підтримка логістичних хабів, удосконалення нормативної бази перевезень, залучення приватних інвестицій та міжнародних грантів дають можливість створити сприятливі умови для функціонування інтегрованої транспортно-логістичної системи в аграрному секторі економіки.

Фінансово-економічна модель ефективності транспортних витрат дає всі підстави оцінити раціональність використання транспортних, матеріальних і фінансових ресурсів у процесі обслуговування аграрних виробників. Її метою є визначення зміни логістичних і фінансових параметрів, зокрема тарифів, відстані, обсягів перевезень, джерел фінансування, що впливає на ефективність транспортного обслуговування. У табл. 1 відображено основні параметри фінансово-економічної моделі ефективності транспортних витрат.

Базова формула витрат (1), відображає загальну структуру сукупних витрат на транспортне обслуговування виробників сільськогосподарської продукції із урахуванням можливого зовнішнього фінансування. У моделі сукупні витрати позначаються як C_t і характеризують скориговані витрати, тобто такі, що враховують вплив фінансової підтримки з боку держави, кредитних установ або інвестиційних програм.

$$C_t = (C_f + C_v) - F$$

де C_t – сукупні скориговані витрати з урахуванням фінансової підтримки.

При цьому показник C_t демонструє реальний рівень витрат виробників сільськогосподарської продукції після відшкодування або компенсації частини витрат за рахунок субсидій, пільгових кредитів, грантів чи інших фінансових інструментів підтримки. Це дозволяє більш об'єктивно оцінити економічну доцільність транспортних операцій та ефективність використання фінансових ресурсів у системі організаційно-економічного механізму.

Розрахунок фінансово-економічного результату, наведений у формулі (2), дає змогу визначити кінцевий ефект від діяльності транспортно-логістич-

Таблиця 1

Фінансово-економічна модель ефективності транспортних витрат у процесі забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції

Значення	Показник	Опис
Q	Обсяг перевезеної продукції, тонн	Характеризує загальний обсяг продукції, що підлягає транспортуванню.
L	Відстань перевезення, км	Визначає транспортне навантаження та впливає на загальні витрати.
T	Тариф за перевезення, грн/т·км	Економічний параметр, що визначає собівартість транспортної послуги.
C _f	Постійні витрати, грн	Оренда, амортизація, заробітна плата персоналу.
C _v	Змінні витрати, грн	Паливо, ремонт, добові та інші змінні витрати.
F	Зовнішнє фінансування, грн	Кредити, гранти або інші форми підтримки.
R	Доходи від перевезень, грн	Виручка від реалізації транспортних послуг.
P	Прибуток, грн	Різниця між доходами та витратами.
E _{tr}	Ефективність транспортних витрат, %	Показує рівень окупності транспортних витрат.
I _{fe}	Інтегральна ефективність механізму	Визначається як зважена комбінація економічних, фінансових і логістичних коефіцієнтів.

Джерело: розроблено автором

ної системи з урахуванням доходів, витрат і обсягів фінансування.

$$P = R - C_t$$

або з урахуванням фінансового ефекту:

$$P = (Q \cdot L \cdot T) - (C_f + C_v - F)$$

Цей показник призначений для оцінки ефективності функціонування фінансового та організаційно-економічного механізму забезпечення транспортного обслуговування сільськогосподарської продукції. Отримані результати можуть бути використані для порівняльного аналізу різних логістичних стратегій, вибору оптимальної структури фінансування або оцінки доцільності інвестицій у транспортну інфраструктуру аграрного сектору.

Показник ефективності транспортних витрат визначається за формулою (3):

$$E_{tr} = \frac{R - C_t}{C_t} \times 100\%,$$

де E_{tr} – рівень ефективності транспортного обслуговування (%), де $E_{tr} > 0$ транспортні витрати окупаються і створюють економічний ефект; $E_{tr} < 0$ – потрібна оптимізація тарифів або маршруту.

Інтегральна фінансово-економічна ефективність механізму визначається як узагальнюючий показник, що відображає комплексний вплив економічних, фінансових та інвестиційних факторів на результативність функціонування системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції й відображена в формулі (4).

$$I_{fe} = w_1 E_{tr} + w_2 R_f + w_3 K_{inv}$$

де R_f – коефіцієнт рентабельності фінансування (відношення прибутку до обсягу фінансування); K_{inv} – показник інвестиційної віддачі у логістичну інфраструктуру; w_1, w_2, w_3 – коефіцієнти значущості, які визначаються експертно.

У межах моделі цей показник розраховується з урахуванням трьох складових: коефіцієнта рентабельності фінансування (R_f), який характеризує рівень ефективності використання залучених фінансових ресурсів і визначається як відношення прибутку до загального обсягу фінансування; показника інвестиційної віддачі (K_{inv}), що відображає результативність капіталовкладень у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури; вагових коефіцієнтів значущості (w_1, w_2, w_3), які задаються експертним шляхом для відображення пріоритетності кожного з елементів у загальній структурі оцінки.

Таким чином, інтегральна фінансово-економічна ефективність дозволяє комплексно оцінити, наскільки узгоджено функціонують фінансові, економічні, інвестиційні складові механізму, виступає критерієм загальної результативності транспортно-логістичної системи аграрного сектору економіки. Маємо відзначити, що при $I_{fe} \geq 1$ фінансово-економічний механізм ефективний, транспортна система працює стабільно, при $0 < I_{fe} < 1$ наявна часткова ефективність, потребує оптимізації; а $I_{fe} \leq 0$, то механізм збитковий, необхідне коригування фінансування чи тарифної політики. Тож дану модель можна використати для оцінки економічної ефективності логістичних підприємств, що обслуговують фермерів або агрохолдингів; прийняття управлінських рішень щодо тарифів, маршрутів і джерел фінансування; прогнозування рентабельності створення логістичних кластерів чи кооперативних транспортних сервісів.

Висновки. Таким чином, у результаті проведеного дослідження встановлено, що запропонований організаційно-економічний та фінансовий механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції створює умови для ефективної координації між фінансовими, логістичними та управлінськими компонентами системи. Його реалізація сприятиме узгодженню інтер-

есів держави, транспортних компаній і виробників сільськогосподарської продукції, що дозволить забезпечити стабільність перевезень, прозорість фінансових потоків і підвищення загальної ефективності логістичної діяльності. Впровадження такого механізму у практику господарювання дає змогу зменшити логістичні витрати сільськогосподарських підприємств у середньому на 10–15 %, підвищити рівень рентабельності транспортних операцій

та забезпечити раціональне використання виробничих і фінансових ресурсів. Перспективними напрямками подальших досліджень є цифровізація системи управління транспортними процесами, створення регіональних транспортно-логістичних кластерів, інтеграція інформаційно-аналітичних платформ і використання інноваційних фінансових інструментів для підтримки збалансованого розвитку логістики в аграрному секторі України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Лагодієнко В. В., Наумов О. Б., Братченко О. О., Цикалюк Р. А. Механізм регулювання маркетингу інновацій в системі транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. *Успіхи і досягнення у науці*. 2025. № 7 (17). С. 912–923. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/sas/article/view/26823/26799>
2. Шепелєв В. С., Вдовенко Н. М. Еволюція наукових поглядів на організаційний та економічний механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. *Актуальні проблеми інноваційної економіки та права*. 2025. № 2. С. 105–109. DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2025-2-24>
3. Іванченкова Л., Лагодієнко В., Бабан Т., Бурцев О., Городецька Т. Транспортна інфраструктура як компонент системи транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції. *Modeling the development of the economic systems*. 2025. № 2. С. 274–280. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2025-16-34>
4. Шепелєв В. С., Вдовенко Н. М. Вплив цифрових технологій на організаційно-економічний механізм забезпечення транспортного обслуговування виробників сільськогосподарської продукції в умовах надзвичайних викликів. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2025. Т. 10. № 2. С. 209–212. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2025-2-41>
5. Тридід О. М. Організаційно-економічний механізм стратегічного розвитку підприємства: монографія. Харків : ХДЕУ, 2002. 364 с.
6. Лагодієнко В. В., Бурцев О. В., Братченко О. О., Гуславський Л. К. Транспортне обслуговування виробників сільськогосподарської продукції: організаційно-економічний механізм та заходи покращення. *Наукові інновації та передові технології. Серія Економіка*. 2025. № 7 (47). С. 639–650. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-7\(47\)-639-650](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-7(47)-639-650)
7. Зайцев А. М., Аулін В. В., Лисенко С. В., Гудь В. З. Організація, принципи та система транспортного забезпечення сільськогосподарських підприємств. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2025. Вип. 11 (42). Ч. 1. С. 223–229.
8. Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. *Економіка та суспільство*. 2022. № 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>
9. Загірняк Д. М., Залуніна О. М., Чумакова А. Г. Забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг. *Вісник КрНУ імені Михайла Остроградського*. 2021. Вип. 1 (126). С. 17–21. DOI: <https://doi.org/10.30929/1995-0519.2021.1.17-21>
10. Богданов О. О., Цикалюк Р. А., Мороз О. М., Бабан Т. О. Організаційно-економічний механізм маркетингу інновацій в транспортному обслуговуванні агровиробників: особливості аналізу. *Агросвіт*. 2025. № 14. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2025.14.193>

REFERENCES

1. Lahodiienko, V. V., Naumov, O. B., Bratchenko, O. O., & Tsykaliuk, R. A. (2025). Mekhanizm rehuliuвання marketynhu innovatsii v systemi transportnoho obsluhovuvannya vyrobnykiv silskohospodarskoi produktsii [Mechanism of regulation of innovation marketing in the transport service system for agricultural producers]. *Uspikhy i dosiahnennia u nauks – Successes and achievements in science*, 7(17), 912–923. Available at: <http://perspectives.pp.ua/index.php/sas/article/view/26823/26799> [in Ukrainian].
2. Shepeliev, V. S., & Vdovenko, N. M. (2025). Evoliutsiia naukovykh pohliadiv na orhanizatsiiniy ta ekonomichnyi mekhanizm zabezpechennia transportnoho obsluhovuvannya vyrobnykiv silskohospodarskoi produktsii [Evolution of scientific views on the organizational and economic mechanism for ensuring transport services for agricultural producers]. *Aktualni problemy innovatsiinoi ekonomiky ta prava – Actual problems of innovative economy and law*, (2), 105–109. DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2025-2-24> [in Ukrainian].
3. Ivanchenkova, L., Lahodiienko, V., Baban, T., Burtsev, O., & Horodetska, T. (2025). Transportna infrastruktura yak komponent systemy transportnoho obsluhovuvannya vyrobnykiv silskohospodarskoi produktsii [Transport infrastructure as a component of the transport service system for agricultural producers]. *Modeling the development of the economic systems*, (2), 274–280. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2025-16-34> [in Ukrainian].
4. Shepeliev, V. S., & Vdovenko, N. M. (2025). Vplyv tsyfrovyykh tekhnolohii na orhanizatsiino-ekonomichnyi mekhanizm zabezpechennia transportnoho obsluhovuvannya vyrobnykiv silskohospodarskoi produktsii v umovakh nadzvychainykh vyklykiv [The impact of digital technologies on the organizational and economic mechanism for ensuring transport services for agricultural producers in conditions of extraordinary challenges]. *Ukrainskyi zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniki – Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*, 10 (2), 209–212. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2025-2-41> [in Ukrainian].
5. Trydid, O. M. (2002). *Orhanizatsiino-ekonomichnyi mekhanizm stratehichnoho rozvytku pidpriemstva* [Organizational and economic mechanism of strategic development of the enterprise]. KhDEU. [in Ukrainian].
6. Lahodiienko, V. V., Burtsev, O. V., Bratchenko, O. O., & Huslavskiy, L. K. (2025). Transportne obsluhovuvannya vyrobnykiv silskohospodarskoi produktsii: orhanizatsiino-ekonomichnyi mekhanizm ta zakhody pokrashchennia [Transport services for agricultural producers: organizational and economic mechanism and measures for improvement].

- agricultural producers: organizational and economic mechanism and improvement measures]. *Naukovi innovatsii ta peredovi tekhnologii. Seriya Ekonomika – Scientific innovations and advanced technologies. Economics Series*, 7(47), 639–650. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-7\(47\)-639-650](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-7(47)-639-650) [in Ukrainian].
7. Zaitsev, A. M., Aulin, V. V., Lysenko, S. V., & Hud, V. Z. (2025). Orhanizatsiia, pryntsyipy ta systema transportnoho zabezpechennia silskohospodarskykh pidpriemstv [Organization, principles and system of transport support for agricultural enterprises]. *Tsentrlnoukrainskyi naukovyi visnyk. Tekhnichni nauky – Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences*, 11(42), Part 1, 223–229. [in Ukrainian].
 8. Smerichevskyi, S., Raicheva, L., & Mykhalchenko, O. (2022). Problemy i perspektyvy modernizatsii transportnoho kompleksu natsionalnoi ekonomiky [Problems and prospects of modernization of the transport complex of the national economy]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economics and Society*, (38). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76> [in Ukrainian].
 9. Zahirniak, D. M., Zalunina, O. M., & Chumakova, A. H. (2021). Zabezpechennia konkurentospromozhnosti transportnykh posluh [Ensuring the competitiveness of transport services]. *Visnyk KrNU imeni Mykhaila Ostrohradskoho – Bulletin of the Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University*, 1(126), 17–21. DOI: <https://doi.org/10.30929/1995-0519.2021.1.17-21> [in Ukrainian].
 10. Bohdanov, O. O., Tsykaliuk, R. A., Moroz, O. M., & Baban, T. O. (2025). Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm marketynhu innovatsii v transportnomu obsluhovuvanni ahrovyrobnykiv: osoblyvosti analizu [Organizational and economic mechanism of innovation marketing in transport services for agricultural producers: features of analysis]. *Ahrosvit – Agrosvit*, (14). DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2025.14.193> [in Ukrainian].

Стаття надійшла: 07.10.2025

Стаття прийнята: 21.10.2025

Стаття опублікована: 24.11.2025