

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2025. № 4.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.4.86>

УДК 658.153

Я. Я. Назаренко,

к. е. н, доцент, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту,

Національний транспортний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2343-6988>

М. О. Бойко,

здобувач, Національний транспортний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0002-0438-4761>

Н. П. Теслюк,

к. е. н, доцент, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту,

Національний транспортний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0338-9088>

Н. В. Бойко,

ст. викл. кафедри фінансів, обліку і аудиту,

Національний транспортний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0074-235X>

**ІННОВАЦІЇ В ФІНАНСОВОМУ АНАЛІЗІ ТРАНСПОРТНИХ
ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ**

Ia. Nazarenko,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
Finance, Accounting and Audit, National Transport University*

M. Boiko,

Candidate for a degree, National Transport University

N. Tesliuk,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
Finance, Accounting and Audit, National Transport University*

N. Boiko,

*Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, National
Transport University*

INNOVATIONS IN FINANCIAL ANALYSIS OF TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

У статті узагальнено існуючі підходи до фінансового аналізу транспортних підприємств та розроблено авторську методику на засадах інноваційності для потреб сталого розвитку транспортних підприємств.

Для оцінки фінансового стану транспортних підприємств рекомендовано враховувати особливості їх діяльності, а саме надання послуг з вантажних та пасажирських перевезень транспортними засобами, тому в основі фінансового аналізу має бути аналіз стану основних засобів та їх вагомості у сукупних активах, рівень фондівіддачі основних засобів, частка активної частини основних засобів. Доповненням до показників майнового стану слід відмітити показники ліквідності, фінансової стійкості, рентабельності та ділової активності. Розроблено авторські інтегральні показники оцінки фінансового стану транспортних підприємств за класичного аналізу та аналізу для потреб сталого розвитку. Для державних інституцій рекомендовано переглянути моделі оцінки фінансового стану та розробити моделі для транспортних підприємств.

The need to assess the financial condition of transport enterprises arises from various stakeholders, however, methodological issues of financial analysis, taking into account the specifics of the activities of transport enterprises, remain poorly researched.

The purpose of the article is to generalize existing approaches to the financial analysis of transport enterprises and develop an author's methodology based on innovation for the needs of sustainable development of transport enterprises.

The generalized normative (Resolutions of the National Bank of Ukraine on June 30, 2016 № 351, Order of the Ministry of Finance of Ukraine on April 1, 2003 № 247, Order of the Ministry of Finance of Ukraine on July 14, 2016 № 616) and scientific approaches to the financial analysis of transport enterprises indicate insufficient methodological support for the financial analysis of transport enterprises. It is recommended for state institutions (Ministry of Finance of Ukraine, National Bank of Ukraine) to review models of assessing the financial condition and develop models for transport enterprises.

It is proved that the financial analysis of transport enterprises should differ from other enterprises by taking into account the suitability of vehicles, the share of their active part.

It is summarized that the sustainable development of an enterprise is based on the implementation of enterprise management based on ensuring the development and growth of the enterprise in the long term while complying with the requirements of economic and financial efficiency, high environmental and social standards.

Innovations in financial analysis in the context of sustainable development involve changes in the set of indicators with the inclusion of indicators of the environmental and social component of the activities of transport enterprises, indicators of asset growth, income from sales and growth of environmental indicators, indicators of variation of the main financial ratios in the long term. Such innovations make it possible to confirm or refute the tendency of a transport enterprise to sustainable development. Author's integral indicators of assessing the financial condition of transport enterprises under classical analysis and analysis for the needs of sustainable development have been developed.

Ключові слова: фінансовий аналіз, аналіз фінансового стану, транспортні підприємства, ліквідність, фінансова стійкість, рентабельність, сталий розвиток підприємства.

Keywords: financial analysis, analysis of the financial state, transport companies, liquidity, financial stability, profitability, sustainable development of the enterprise.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Транспортні підприємства слід вважати важливими інфраструктурними суб'єктами господарювання, що мають стратегічне значення для економіки у контексті перевезення вантажів для потреб забезпечення ринкової активності та для потреб населення у контексті пасажирських та вантажних перевезень. Потреба оцінки фінансового стану транспортних підприємств виникає у різних стейкхолдерів, проте методологічні питання фінансового аналізу з урахуванням врахування особливостей діяльності транспортних підприємств залишаються мало дослідженими.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика фінансового аналізу транспортних підприємств досліджується вітчизняними та іноземними вченими [1-10]. Окремі аспекти фінансового стану транспортних підприємств та аналізу фінансового стану досліджували вітчизняні вчені у напрямі визначення методологічних аспектів та їх застосування на прямому аналізі фінансових результатів (Максимюк Г.М., 2016), вартості АТП (Бурдик О. Ю., 2021), фінансової безпеки (Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П., 2019; Середа О.О., 2023), фінансової стійкості (Горобінська І. В., Теслюк Н. П., Наконечна С. А., 2022), грошових потоків (Бойко Н. В., Турпак Т. Г., Назаренко Я. Я., 2021), ефективності функціонування підприємств (Дмитрієва О. І., 2020; Вовк О.М., Іванець Д.В., Халаджі І.О., 2020). Однак, малодослідженими є питання комплексного фінансового аналізу транспортних підприємств з урахуванням специфіки їх діяльності та вимог впровадження інноваційного підходу.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є узагальнення існуючих підходів до фінансового аналізу транспортних підприємств та розробка авторської методики на засадах інноваційності для потреб сталого розвитку транспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Впровадження галузевого підходу до оцінки фінансового стану впроваджується у світовій та вітчизняній практиці з урахуванням положень про галузеві особливості діяльності. Активне впровадження галузевого підходу у фінансовому аналізі реалізується Національним банком України для оцінки кредитного ризику (Постанова Національного банку України від 30.06.2016 № 351), Міністерством фінансів України для оцінки фінансового стану бенефіціара для обслуговування та погашення позик міжнародних фінансових організацій (Наказ Міністерство фінансів України від 01.04.2003 № 247 зі змінами від 20.07.2012 № 859; Наказ Міністерство фінансів України від 14.07.2016 № 616).

Постанова Національного банку України від 30.06.2016 № 351 передбачає розробку п'ять моделей розрахунку інтегрального показника, в тому числі окремі моделі розроблено для 1) сільського господарства, 2) добувної та переробної промисловості, будівництва, 3) торгівлі, 4) фінансової та страхової діяльності, операцій з нерухомим майном, професійної, наукової та технічної діяльності, діяльності у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування. Остання модель застосовується для всіх інших галузей, в тому числі транспорту та базується на п'ять показниках: X1 (похідне від частка капіталу в балансі підприємства), X2 (похідне від показника загальної ліквідності), X5 (похідне від показника оборотності запасів), X6 (похідне від показника покриття боргу валовим прибутком), X8 (похідне від показника оборотності кредиторської заборгованості). Наведений перелік показників характеризують загальний фінансовий стан, проте не враховує особливості транспортних підприємств та можна відмітити нівелювання транспорту як

виду економічної діяльності, проти особливої уваги до сільського господарства, добувної та переробної промисловості, будівництва, торгівлі.

Наказ Міністерство фінансів України від 01.04.2003 № 247 для потреб оцінки фінансового стану бенефіціара та визначення виду забезпечення для обслуговування та погашення позики, наданої за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій визначав сукупність моделей розрахунку інтегрального показника фінансового стану, в тому числі одна з моделей була розроблена для великий, середніх (формула 1) та малих транспортних підприємств на основі показників ліквідності (K_2), фінансової стійкості (K_3), рентабельності (K_6 , K_8), ділової активності (K_9 , K_{10}).

$$Z=0,07 \cdot K_2 + 1,27 \cdot K_3 + 0,32 \cdot K_6 + 1,98 \cdot K_8 + 0,04 \cdot K_9 + 0,04 \cdot K_{10} - 0,15 \quad (1)$$

де K_2 – проміжний коефіцієнт покриття, K_3 – коефіцієнт фінансової незалежності, K_6 – коефіцієнт рентабельності продажу за фінансовими результатами від операційної діяльності (EBIT), K_8 – коефіцієнт рентабельності активів за чистим прибутком, K_9 – коефіцієнт оборотності оборотних активів, K_{10} – коефіцієнт оборотності позичкового капіталу за фінансовими результатами від звичайної діяльності (EBITDA) [11].

Наукове обґрунтування галузевого підходу до оцінки фінансового стану знаходимо у працях Терещенка О.О. [12] та для транспорту визначено окрему модель діагностики банкрутства на основі рівня покриття, фінансової незалежності, рентабельності, оборотності позичкового капіталу та оборотних активів (формула 2).

$$Z = 0,145 \cdot X_1 + 1,481 \cdot X_2 + 1,007 \cdot X_4 + 0,048 \cdot X_6 + 0,146 \cdot X_{10} - 1,779 \quad (2)$$

де X_1 – коефіцієнт покриття, X_2 – коефіцієнт фінансової незалежності, X_4 – коефіцієнт рентабельності операційних продаж по Cash-

flow 1, X_6 – коефіцієнт оборотності позичкового капіталу, X_{10} – коефіцієнт оборотності оборотних активів [12, с. 16-17].

Наукове забезпечення фінансового аналізу транспортних підприємств передбачає формування системи аналітичних підходів та показників: аналіз обсягу і динаміки майна [2, с. 446], аналіз обсягу і динаміки структури капіталу [2, с. 447-448]; рентабельність активів [1, с. 134; 9, с. 346]; рентабельність власного капіталу [1, с. 134]; рентабельність діяльності [1, с. 134]; коефіцієнт фінансової стійкості [1, с. 134]; коефіцієнт покриття [1, с. 134; 2, с. 447; 9, с. 346]; коефіцієнт абсолютної ліквідності [1, с. 134; 2, с. 446; 9, с. 346]; коефіцієнт концентрації залученого капіталу [1, с. 134]. коефіцієнт ліквідності грошового потоку [9, с. 346]; коефіцієнт фінансової незалежності [9, с. 346]; коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності [9, с. 346]; коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу [9, с. 346]; рентабельність продажу [9, с. 346]; коефіцієнт реінвестування прибутку [9, с. 346]; коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей [9, с. 346]; коефіцієнт покриття фінансових витрат операційним прибутком [9, с. 346].

На нашу думку, для оцінки фінансового стану транспортних підприємств необхідно враховувати особливості діяльності, а саме надання послуг з вантажних та пасажирських перевезень транспортними засобами, тому в основі фінансового аналізу має бути аналіз стану основних засобів та їх вагомості у сукупних активах, рівень фондівіддачі основних засобів, частка активної частини основних засобів. Доповненням до показників майнового стану слід відмітити показники ліквідності, фінансової стійкості, рентабельності та ділової активності. Таким чином, фінансовий аналіз за п'ятьма групами показників дає можливість провести комплексну діагностику фінансового стану транспортного підприємства, проте за таким підходом не досягаються потреби сталого розвитку.

Основні положення теорії сталого розвитку підприємства базуються на визначенні базового поняття як:

– «в широкому значенні вона є генетичним продовженням концепції сталого розвитку на глобальному рівні і, відповідно, передбачає збалансований розвиток в динаміці не тільки економічної системи підприємства, але й навколишнього середовища і соціальної сфери; в вузькому значенні дана концепція обмежується стабільним в часі економічним розвитком і стійким фінансовим станом підприємства» [13, с. 15-16],

– «процес забезпечення тривалого економічного зростання підприємства, який гармонійно поєднує економічні, екологічні та соціальні аспекти діяльності» [14, с. 224],

– «антикризовий, безперервний, стабільний процес, який спрямований на підвищення економічної ефективності підприємства з одночасним підвищенням рівня відповідальності перед партнерами та замовниками, а також сформовані заходи збереження довкілля та покращення якості життя нинішнього та майбутніх поколінь» [15],

– «процес цілеспрямованого соціального та економічного розвитку підприємства, що забезпечує збереження та/або покращення екологічних характеристик виробничої діяльності для задоволення поточних та майбутніх потреб населення, що враховує ризики підприємства та вплив як зовнішніх, так і внутрішніх чинників» [16, с. 62].

Сталий розвиток підприємства базується впровадженні управління підприємством на основі забезпечення розвитку і зростання підприємства у довгостроковому періоді з дотриманням вимог економіко-фінансової ефективності, високих екологічних та соціальних стандартів. Відповідно до змістовного наповнення сталого розвитку підприємства оцінка здійснюється за трьома напрямками («економічна, екологічна, соціальна складові» [13, 15]) або чотирма напрямками: «економічна ефективність, фінансова стійкість, соціальна відповідальність бізнесу, екологізація діяльності» [17, с. 64] або «економічна, соціальна, екологічна та технологічна сталості» [18, с. 171], економічна (фінансова, ринкова, організаційна, виробнича, техніко-

технологічна, інвестиційна), соціальна, екологічна, ризикова [19, с. 134-135]. Кудрявцев В. М. та Кудрявцева О. В. розробили систему показників оцінки сталого розвитку саме транспортних підприємств, в тому числі понад десять показників характеризують фінансово-економічний стан підприємства [18, с. 174] та п'ять показників характеризують технологічний стан транспортного підприємства [18, с. 174]. Таким чином, фінансовий аналіз визначається як невід'ємний елемент оцінки сталого розвитку, проте доповнюється оцінкою економічних показників, соціальної відповідальності та екологічної складової, що особливо важливо для транспортних підприємств у контексті дотримання екологічних стандартів під час перевезень і експлуатації транспортних засобів та у контексті дотримання принципів соціальної відповідальності під час управління трудовими ресурсами.

Фінансовий аналіз за визначеними п'ятьма групами показників не відповідає потребам сталого розвитку, тому для узгодження з потребами сталого розвитку рекомендовано розширити набір показників, в том числі додати показники оцінки екологічної складової та соціальних стандартів через включення показників стану основних засобів та витрат на оплату праці, а також показників динаміки.

У табл. 1 сформовано авторську систему показників з вагомими коефіцієнтами для фінансового аналізу транспортних підприємств.

За класичного підходу до фінансового аналізу транспортних підприємств інтегральний показник ($Z_{\text{класич.}}$) формується на підставі пріоритетної вагомості показників майнового стану, середньої вагомості показників ліквідності, фінансової стійкості та рентабельності та найменшої вагомості для показників ділової активності (формула 3).

$$Z_{\text{класич.}} = 0,25 \cdot X_1 + 0,2 \cdot X_2 + 0,2 \cdot X_3 + 0,2 \cdot X_4 + 0,15 \cdot X_5 \quad (3)$$

Таблиця 1. Показники оцінки фінансового стану та їх вагомість

Показник	Умовне позначення	Класичний фінансовий аналіз	Фінансовий аналіз для потреб сталого розвитку
Показники майнового стану	X₁	0,25	0,22
Ступінь придатності транспортних засобів	X ₁₁	0,25	0,22
Частка основних засобів у активах	X ₁₂	0,25	0,16
Фондовіддача основних засобів	X ₁₃	0,2	0,2
Частка активної частини основних засобів	X ₁₄	0,3	0,25
Частка відповідності транспортних засобів екологічним стандартам	X ₁₅		0,17
Показники ліквідності	X₂	0,2	0,17
Коефіцієнт покриття	X ₂₁	0,4	0,4
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	X ₂₂	0,6	0,3
Коефіцієнт варіації коефіцієнта абсолютної ліквідності	X ₂₃		0,3
Показники фінансової стійкості	X₃	0,2	0,19
Коефіцієнт фінансової стійкості	X ₃₁	0,45	0,35
Коефіцієнт маневреності ВОК	X ₃₂	0,55	0,4
Коефіцієнт варіації коефіцієнта маневреності ВОК	X ₃₃		0,25
Показники рентабельності	X₄	0,2	0,17
Коефіцієнт рентабельності продажу за EBIT	X ₄₁	0,6	0,4
Коефіцієнт рентабельності активів	X ₄₂	0,4	0,35
Коефіцієнт варіації коефіцієнта рентабельності активів	X ₄₃		0,25
Показники ділової активності	X₅	0,15	0,25
Темп росту активів	X ₅₁		0,11
Коефіцієнт варіації темпу росту активів	X ₅₂		0,07
Темп росту доходів від реалізації	X ₅₃		0,11
Темп росту частки відповідності транспортних засобів екологічним стандартам	X ₅₄		0,11
Темп росту інвестиційної екологічної активності	X ₅₅		0,11
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	X ₅₆	0,5	0,12
Коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	X ₅₇	0,5	0,12
Коефіцієнт співвідношення заробітної плати на підприємстві з середньою за секцією Н	X ₅₈		0,13
Період кредиторської заборгованості з оплати праці	X ₅₉		0,12

Джерело: авторська розробка

Впровадження дотримання вимог сталого розвитку підприємства передбачає зміну пріоритетів та вагомості, тому найбільшу вагомість за другого підходу мають показники ділової активності з показниками темпів росту основних показників діяльності та потенціалу, показників екологічних та соціальних умов підприємства, показниками оборотності активів, збалансування платежів тощо. До розділу «Показники ділової активності» для потреб фінансового аналізу транспортних підприємств в умовах сталого розвитку додано шість показників: чотири показники характеризують інтенсивність розвитку підприємства (X_{51} , X_{53} , X_{54} , X_{55}), два показники характеризують соціальну складову через рівень та вчасність оплати праці (X_{58} , X_{59}). Далі за спаданням визначена вагомість показників майнового стану, що є вадливим для транспортних підприємств з урахуванням важливості придатності транспортних засобів та їх відповідності екологічним стандартам. Показники ліквідності та фінансової стійкості мають однаковий рівень вагомості у контексті наявності грошових коштів чи оборотних активів для виконання поточних зобов'язань, а також достатності власного оборотного капіталу чи довгострокових фінансових ресурсів для фінансування поточної та інвестиційної діяльності. Найменшу вагомість за другого підходу мають показники рентабельності. Формула інтегрального показника аналізу фінансового стану підприємства для потреб сталого розвитку наведена нижче:

$$Z_{\text{стал.розв.}} = 0,22 \cdot X_1 + 0,17 \cdot X_2 + 0,19 \cdot X_3 + 0,17 \cdot X_4 + 0,25 \cdot X_5 \quad (4)$$

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.
Узагальнення нормативних та наукових підходів до фінансового аналізу транспортних підприємств вказує на недостатнє методичне забезпечення фінансового аналізу транспортних підприємств, за прикладом Постанови Національного банку України від 30.06.2016 № 351. Доведено, що фінансовий аналіз транспортних підприємств повинен відрізнятися від інших

підприємств через врахування придатності транспортних засобів, частки активної їх частини. Інновації в фінансовому аналізі в умовах сталого розвитку передбачають зміни у сукупності показників з долученням показників екологічної та соціальної складової діяльності транспортних підприємств, а також показників росту активів, доходів від реалізації та росту екологічних показників, показників варіації основних фінансових коефіцієнтів, що дає змогу підтвердити чи спростувати схильність до сталого розвитку. Розроблено авторські інтегральні показники оцінки фінансового стану транспортних підприємств за класичного аналізу та аналізу для потреб сталого розвитку. Для державних інституцій рекомендовано переглянути моделі оцінки фінансового стану та розробити моделі для транспортних підприємств.

Література

1. Бурдик О. Ю. Основні принципи управління вартістю автотранспортного підприємства. *Вісник Львівського торговельно-економічного університету*. 2021. Вип. 62. С. 132-136. DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2021-62-18>.
2. Максимюк Г. М. Аналіз фінансових результатів діяльності АТП Харківської області. *Інфраструктура ринку*. 2016. Вип. 2. С. 175-178
3. Середа О. О. Оцінка фінансової безпеки суб'єктів господарювання транспортної галузі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 84. С. 164-174 DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.84.301465>.
4. Горобінська І. В., Теслюк Н. П., Наконечна С. А. Оцінювання динаміки показників фінансової стійкості підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія : Економічні науки*. 2022. № 10. С. 141-147. DOI: 10.25313/2520- 2294- 2022- 10- 8358.
5. Краснюк М. Т., Кустаровський О. Д. Дослідження, адаптація методик і вдосконалення моделей фінансового аналізу підприємств транспортної галузі в поточних кризових умовах України. *Моделювання та інформаційні системи в економіці*. 2017. № 93. С. 175-195

6. Дмитрієва О. І. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств транспортної інфраструктури. *Економіка транспортного комплексу*. 2020. Вип. 35. С. 122-144. DOI: 10.30977/ERU.2225-2304.2020.35.0.122

7. Бойко Н. В., Турпак Т. Г., Назаренко Я. Я. Аналіз грошових потоків транспортних підприємств: проблемно-прагматичний підхід. *Modern Economics*. 2021. № 28(2021). С. 13-21. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V28\(2021\)-02](https://doi.org/10.31521/modecon.V28(2021)-02).

8. Вовк О.М., Іванець Д.В., Халаджі І.О. Оцінювання ефективності розвитку транспортних підприємств. *Приазовський економічний вісник*. 2020. № 3(20). С.94-98.

9. Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П. Фінансова безпека АТП у контексті розвитку ринку вантажних перевезень в Україні. *Бізнес Інформ*. 2019. № 12. С. 344-355

10. Levkovets N., Ilchenko V., Boiko S., Masalitina V., Tesliuk N. Risk-Oriented Approach to Financial Security of Motor Transport Enterprises. In *Explore Business, Technology Opportunities and Challenges after the Covid-19 Pandemic*. Edited by B. Alareeni and A. Hamdan. Lecture Notes in Networks and Systems. 2023. Cham: Springer, vol. 495. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-08954-1_91

11. Про затвердження Порядку проведення оцінки фінансового стану бенефіціара та визначення виду забезпечення для обслуговування та погашення позики, наданої за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій: Наказ Міністерство фінансів України від 01.04.2003 № 247. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0315-03#Text> (дата звернення: 10.03.2025)

12. Терещенко О.О. Антикризове управління фінансами підприємств : автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.04.01. К.: КНЕУ, 2005. 34 с.

13. Кузьміна О. С. Аналіз підходів до трактування поняття "сталий розвиток підприємства". *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2015. № 5(1). С. 13-21.

14. Огієнко А. Сталий розвиток підприємства: сутність поняття, перспективи та перешкоди. *Modeling the development of the economic systems*. 2024. Вип. 3. С. 222-228 <https://doi.org/10.31891/mdes/2024-13-31>

15. Шашина М. В., Мосійчук Д. О. Параметричні характеристики сталого розвитку підприємства. *Ефективна економіка*. 2022 Вип. 3. URL:

http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2022/4.pdf DOI: 10.32702/2307-2105-2022.3.2 (дата звернення: 11.03.2025)

16. Мануйлов О. В. Формування стратегії сталого розвитку підприємств в умовах невизначеності. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2024. Том 9. № 2. С. 60-64. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-2-10>

17. Заблоцький О. В., Андрусів К. Р., Карвацка Н. С. Концепція сталого розвитку як основа формування та оцінки стратегії підприємства. *Grail of Science*. 2024. № 36. С. 60-66

18. Кудрявцев В. М., Кудрявцева О. В. Методика оцінки рівня сталого розвитку транспортного підприємства. *Економіка транспортного комплексу*. 2023. Вип. 42. С. 168-181. DOI: 10.30977/ETK.2225-2304.2023.42.168

19. Кудрявцев В. М. Сталий розвиток транспортного підприємства: оцінка, проєкт та механізм інтеграції стратегії. *Економіка транспортного комплексу*. 2024. Вип. 43. С. 127-143. DOI: 10.30977/ETK.2225-2304.2024.43.127

References

1. Burdyk, O.Y. (2021), "Basic principles of management of a motor transport enterprise's cost", *Herald of Lviv University of Trade and Economics. Economic Sciences*, vol. 62, pp. 132-136. DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2021-62-18>.

2. Maksymiuk, H.M. (2016), "Financial results analysis of motor transport enterprises based in Kharkiv region", *Market infrastructure*, vol. 84, pp. 175-178.

3. Sereda, O.O. (2023), "Assessment of financial security of transport industry entities", *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, vol. 84, pp. 164-174.

4. Gorobinska, I. Tesliuk, N. and Nakonechna, S. (2022), "Assessment of financial stability indicators dynamics of truck transport enterprises in Ukraine", *International Scientific Journal "Internauka". Series: "Economic Sciences"*, vol. 10, pp. 141-147. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2022-10>.

5. Krasnyuk, M. and Kustarovskiy O. (2017), "Research, adaptation of the methods and improvement of the models of financial analysis of transport enterprises in ukrainian current crisis conditions", *Modeling and information systems in economics*, vol. 93, pp. 175-195.

6. Dmytriieva, O. (2020), "Methodological approach to evaluating the performance of transport infrastructure enterprises", *Economy of the transport complex*, vol. 35, pp. 122-144. DOI: 10.30977/ETK.2225-2304.2020.35.0.122

7. Boiko, N. Turpak, T. and Nazarenko, Ya. (2021), "Cash flow analysis of transport enterprises: problematic and pragmatic approach", *Modern Economics*, vol. 28 (2021), pp. 13-21. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V28\(2021\)-02](https://doi.org/10.31521/modecon.V28(2021)-02).

8. Vovk, O. and Ivanets, D. (2020), "Economic assessment of the results of economic activity of transport enterprises", *Pryazovsky Economic Bulletin*, vol. 3 (20), pp. 94-98.

9. Boiko, S.V. Tesliuk, N.P. and Levkovets, N.P. (2019), "The financial security of MTE in the context of the freighting market development in Ukraine", *Business-Inform*, vol. 12, pp. 344-355.

10. Levkovets, N. Ilchenko, V. Boiko, S. Masalitina, V. and Tesliuk, N. (2023), "Risk-Oriented Approach to Financial Security of Motor Transport Enterprises", *Explore Business, Technology Opportunities and Challenges after the Covid-19 Pandemic, Lecture Notes in Networks and Systems*, Springer, Cham, vol. 495. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-08954-1_91

11. Ministry of Finance of Ukraine (2003), Order "On approval of the Procedure for assessing the financial condition of the beneficiary and determining the type of collateral for servicing and repaying a loan provided at the expense of funds from international financial organizations", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0315-03#Text> (Accessed 10 March 2025).

12. Tereshchenko, O.O. (2005), "Anti-crisis management of enterprise finances", Dr Thesis, Finance, money circulation and credit, Kyiv National University of Economics, Kyiv, Ukraine.

13. Kuzmina, O. S. (2015), "The analysis of the approaches to the interpretation of the concept of 'sustainable development of the enterprise'", *Bulletin of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, vol. 5 (1), pp. 13-21.

14. Ohienko, A. (2024), "Sustainable development of enterprises: essence of the concept, prospects, and obstacles", *Modeling the development of the economic systems*, vol. 3, pp. 222-228. <https://doi.org/10.31891/mdes/2024-13-31>

15. Shashyna, M. and Mosiychuk, D. (2022), "Parametric characteristics of sustainable development of the enterprise", *Efektivna ekonomika*, vol. 3, available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2022/4.pdf (Accessed 11 March 2025).

16. Manuilov, O. (2024), "Development of a strategy for sustainable development of enterprises in conditions of uncertainty", *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*, vol. 9/2, pp. 60-64. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-2-10>

17. Zablotskyi, O.V. Andrusiva, K.R. and Karvatska, N.S. (2024), "The concept of sustainable development as a basis for forming and evaluating an enterprise's strategy", *Grail of Science*, vol. 36, pp. 60-66.

18. Kudriavtsev, V. and Kudriavtseva, O. (2023), "Methodology for assessing the level of a transport enterprise sustainable development", *Economy of the transport complex*, vol. 42, pp. 168-181. DOI: 10.30977/ETK.2225-2304.2023.42.168

19. Kudriavtsev, V. (2023), "Sustainable development of a transport enterprise: assessment, project, and mechanism of strategy integration", *Economy of the transport complex*, vol. 43, pp. 127-143. DOI: 10.30977/ETK.2225-2304.2024.43.127

Стаття надійшла до редакції 20.03.2025 р.