

УДК 656.614.3:330.322(477)

**Чиж Людмила Петрівна**

*кандидат економічних наук, професор,  
професор кафедри економіки і фінансів  
Одеський національний морський університет*

**Чиж Людмила Петровна**

*кандидат экономических наук, доцент,  
профессор кафедры экономики и финансов  
Одесский национальный морской университет*

**Chizh Liudmyla**

*PhD of Economic Sciences, Professor,  
Professor of Economics and Finance  
Odessa National Maritime University  
ORCID: 0000-0002-8067-2346*

**Онешко Світлана Володимирівна**

*кандидат економічних наук, доцент,  
професор кафедри економіки і фінансів  
Одеський національний морський університет*

**Онешко Светлана Владимировна**

*кандидат экономических наук, профессор,  
профессор кафедры экономики и финансов  
Одесский национальный морской университет*

**Oneshko Svitlana**

*PhD of Economic Sciences, Professor,  
Professor of Economics and Finance  
Odessa National Maritime University  
ORCID: 0000-0003-2313-3984*

**Мороз Ігор Валерійович**

*магістрант кафедри економіки і фінансів  
Одеського національного морського університету*

**Мороз Игорь Валерьевич**

*магистрант кафедры экономики и финансов  
Одесского национального морского университета*

**Moroz Ihor**

*Undergraduate of the Department of Economics and Finance  
Odessa National Maritime University*

**СТАТИСТИЧНИЙ ОГЛЯД ТЕНДЕНЦІЙ КАПІТАЛЬНИХ  
ІНВЕСТИЦІЙ ДЕРЖАВНИХ СТИВІДОРНИХ КОМПАНІЙ  
УКРАЇНИ**

**СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ТЕНДЕНЦИЙ КАПИТАЛЬНЫХ  
ИНВЕСТИЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТИВИДОРНЫХ  
КОМПАНИЙ УКРАИНЫ**

**STATISTICAL OVERVIEW OF CAPITAL INVESTMENTS  
TRENDS OF STATE STIVIDOR COMPANIES OF UKRAINE**

***Анотація.** У дослідженні проведено аналіз капітальних державних стивідорних компаній з використанням статистичних методів відносних і середніх величин та індексів. Встановлено, що тенденції, які склалися на теперішній час у портовій галузі України, свідчать про недостатні обсяги капітальних інвестицій, невідповідність фактичних показників плановим, відсутність залучених джерел фінансування. На загальному фоні зменшення прибутковості державних стивідорних компаній та зменшення їх питомої ваги на ринку портових послуг у бік збільшення приватних компаній, посилюється вагомість підтримки конкурентоспроможності шляхом наявності достатніх основних засобів у вигляді портальних кранів*

*та портового флоту. Проведений аналіз капітальних інвестицій за державними стивідорними компаніями України дозволив визначити існування стійкої тенденції до зниження їх обсягів для більшості компаній, що свідчить про відсутність інвестиційної активності щодо розширення виробничих потужностей. Крім того, всі капітальні інвестиції здійснюються за рахунок власних джерел, без використання альтернативних способів фінансування, таких як кошти державного та місцевого бюджетів, банків, як національних, так й іноземних. Найбільш активними напрямками щодо здійснення капітальних інвестицій є модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів. Найменш активними є капітальне будівництво та капітальний ремонт. Запропоновано визначення взаємозв'язку тенденцій здійснення капітальних інвестицій в основні засоби та підвищенням інвестиційної активності розраховувати шляхом співвідношення середньорічних темпів росту капітальних інвестицій в основні засоби та показником ефективності їх використання (рентабельність основних засобів), розрахованого як відношення чистого прибутку на середньорічну вартість основних засобів. Рекомендовано, для більшої деталізації аналізу капітальних інвестицій в основні засоби, використовувати факторний аналіз за допомогою класичних методів детермінованого аналізу та імітаційного моделювання.*

**Ключові слова:** *статистика, аналіз, методи, основні засоби, знос, стивідорні компанії*

**Анотація.** *В исследовании проведен анализ капитальных инвестиций государственных стивидорных компаний с использованием статистических методов относительных и средних величин и индексов. Установлено, что сложившиеся тенденции в настоящее время в портовой отрасли Украины свидетельствуют о недостаточных объемах*

капитальных инвестиций, несоответствии фактических показателей плановым, отсутствию привлеченных источников финансирования. На общем фоне уменьшения доходности государственных стивидорных компаний и уменьшения их удельного веса на рынке портовых услуг в сторону увеличения частных компаний, усиливается значимость поддержки конкурентоспособности путем наличия достаточных основных средств в виде портовых кранов и портового флота. Проведённый анализ капитальных инвестиций государственных стивидорных компаний позволил определить существование устойчивой тенденции к снижению их объемов для большинства компаний, что свидетельствует об отсутствии инвестиционной активности по расширению производственных мощностей. Кроме того, все капитальные инвестиции осуществляются за счет собственных источников, без использования альтернативных способов финансирования, таких как средства государственного и местного бюджетов, банков как национальных, так и иностранных. Наиболее активными направлениями по осуществлению капитальных инвестиций являются модернизация, модификация (достройка, дооборудование, реконструкция) основных средств. Наименее активными являются капитальное строительство и капитальный ремонт. Предложено определение взаимосвязи тенденций осуществления капитальных инвестиций в основные средства и повышением инвестиционной активности рассчитывать путем соотношения среднегодовых темпов роста капитальных инвестиций в основные средства и показателем эффективности их использования (рентабельность основных средств), рассчитанного как отношение чистой прибыли к среднегодовой стоимости основных средств. Рекомендовано, для большей детализации анализа капитальных инвестиций в основные средства, использовать факторный анализ с

помощью классических методов детерминированного анализа, а также имитационного моделирования.

**Ключевые слова:** статистика, анализ, методы, основные средства, износ, стивидорные компании

**Summary.** *The research analyzes capital investments of state-owned stevedoring companies using statistical methods of relative and average values and indices. It has been established that the current trends in the port industry of Ukraine indicate insufficient capital investments, inconsistency of actual indicators with planned ones, and the lack of external financing. Against the general tendency of profitability deterioration of state-owned stevedoring companies and the decrease of their marketshare of port services vs the increase of privately-owned stevedoring companies, the importance of competitiveness strengthening is increasing namely through the availability of sufficient fixed assets in the form of portal cranes and a port fleet. The tendencies of the indicator "capital investments" for the state stevedoring companies of Ukraine has been determined. The analysis has demonstrated the existence of a stable trend of a capital investments decrease of almost all companies, which is very typical for most of the analyzed companies and is associated with the lack of: investment activity, executing capital investments and expanding production capacities. In addition to the above, all capital investments are financed with own assets, without using alternative methods of financing, such as funds from the state and local budgets, national and foreign bank loans. The most actively implemented type of the capital investments is modernization, modification (restructuring, additional equipment, reconstruction) of existing fixed assets. The least popular types are capital construction and major repairs. It is proposed to determine the relationship between the tendencies of capital investments in fixed assets and the increase in investment activity by the application of the ratio of the average annual growth rates of capital investments in fixed assets divided by the indicator*

*of their efficiency (profitability of fixed assets), calculated as the ratio of net profit to the average annual cost of fixed assets. It is recommended to use factor analysis using classical methods of deterministic analysis, as well as simulation modelling, for more detailed analysis of capital investments in fixed assets.*

**Key words:** *statistics, analysis, methods, fixed assets, depreciation, stevedoring companies*

**Постановка проблеми.** Динамічність суспільних явищ оцінюється статистичними методами, які дозволяють оцінити тенденції та циклічні коливання, інтенсивність динаміки та структурних зрушень. Методологія статистичних досліджень капітальних інвестицій ґрунтується на поєднанні аналізу і синтезу сукупності елементів, які характеризують обсяги, напрямки, джерела фінансування тощо. Капітальні інвестиції в об'єкти основних засобів державних стивідорних компаній є важливим фактором їх розвитку, забезпечення успішного функціонування та підвищення результатів діяльності. Тенденції, які склалися на теперішній час у портовій галузі України, свідчать про недостатні обсяги капітальних інвестицій, невідповідність фактичних показників плановим, відсутність залучених джерел фінансування. На загальному фоні зменшення прибутковості державних стивідорних компаній та зменшення їх питомої ваги на ринку портових послуг у бік збільшення приватних компаній, посилюється вагомість підтримки конкурентоспроможності шляхом наявності достатніх основних засобів у вигляді портальних кранів та портового флоту. Крім того ще однією проблемою є наявність основних засобів, за якими відсоток нарахованої амортизації становить 100%, але ці засоби продовжують знаходитися в експлуатації. Статистичний аналіз капітальних інвестицій в основні засоби є дієвим інструментом оцінки розвитку стивідорних компаній та дозволяє визначити тенденції вкладень за окремими напрямками (будівництво, придбання, виготовлення, модернізація,



модифікація тощо). З урахуванням того, що державні стивідорні компанії України відрізняються за виробничими потужностями й забезпеченістю наявними основними засобами, інструментарій статистичного аналізу стає здебільш необхідністю та інформаційним підґрунтям розробки напрямків функціонування за умови підвищення ефективності та інвестиційної активності. Актуальності та пріоритетності також набуває розробка ефективної інвестиційної політики компаній, що можливо тільки завдяки якісно проведеного статистичного аналізу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дане дослідження спирається на праці науковців щодо загальної теорії статистичного аналізу: В.А. Дерія з колегами [1], В.А. Омеляненко [2], О.Г. Осауленко [3], А.Л. Романчук [4]; практикуму аналізу капітальних інвестицій: В.А. Дерій та Т.Г. Камінська [5], М.М. Марченко, Л.В. Ширяєва, Л.П. Чиж та ін. [6], Ю.О. Ольвінська та А.М. Березорудський [7]; наукових робіт спеціалістів портової галузі, зокрема: М.О. Бойко [8], Б.В. Буркинський, О.М. Котлубай [9], Веприцький Р.С., Ейтутіс Г.Д., Артем'єва С.К. [10], В.В. Жихарева, Я.В. Ігнатенко та І.В. Діброва [11], О.О. Петряєв [12], Л.В. Ширяєва, С.В. Онешко та Е.А. Бордюгова [13].

Серед проблемних аспектів науковці виділяють невірне застосування статистичної методології та відсутність узгодженості національних, та міжнародних стандартів статистичного дослідження [1], складності вибору методу, переваги та певні умови, що слід враховувати під час практичного використання [4], відсутності систематизованого підходу щодо збору та аналізу даних для забезпечення інформаційної бази, на основі якої будуть прийматися заходи щодо збільшення обсягів залучення інвестицій [7], недостатність наукових публікацій, присвячених капітальним інвестиціям, що пов'язано переважно з інтересами внутрішніх користувачів фінансової інформації [5]. Погоджуємося з висновками О.О. Петряєва: «Незважаючи на значну кількість публікацій із цього питання, проблема розробки сучасного

аналітично-статистичного забезпечення діяльності транспортної галузі потребує подальшого розвитку. Перед статистикою щоденно постають нові важливі проблеми щодо теоретичного обґрунтування обсягу і структури статистичної інформації, яка б відповідала сучасним і перспективним умовам розвитку економіки, переходу до функціональних принципів управління» [12]. Крім зазначених аспектів вважаємо наголосити на необхідності освітлення питань визначення взаємозв'язку тенденцій здійснення капітальних інвестицій в основні засоби та підвищенням інвестиційної активності. Крім того, використання факторного аналізу капітальних інвестицій в основні засоби необґрунтовано недооцінено як практичний інструмент визначення впливу окремих факторів у конкретних умовах господарювання.

**Формування цілей статті.** Мета дослідження – визначити динаміку капітальних інвестицій найкрупніших державних стивідорних компаній з використанням статистичних методів. Виходячи з отриманих результатів, запропонувати алгоритм розрахунку показника, який буде підтверджувати за рахунок яких складових капітальних інвестицій компанії зможуть підвищити інвестиційну активність у першу чергу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Створення інвестиційних програм, направлених на ефективне функціонування та розробки заходів щодо збільшення обсягів залучення інвестицій, ґрунтується на системному підході щодо збору та аналізу відповідних даних для створення інформаційно-аналітичної бази. Для цього необхідно враховувати особливості роботи окремих галузей, їх специфічні риси та сучасні тенденції розвитку з метою вибору методів аналізу і прогнозування.

Галузеві особливості діяльності підприємств портової діяльності мають специфічні риси, які впливають як на формування структури майна в цілому, так і на оборотні засоби у вигляді запасів зокрема. Враховуючи, що портова діяльність є фондоемною галуззю, а значну питому вагу у складі



майна займають необоротні активи, будь-які структурні зсуви у бік збільшення оборотних активів можуть свідчити про неефективність їх використання [14, с. 84].

Структура балансу стивідорних компаній є «важкою» завдяки питомої ваги необоротних активів у розмірі 65-80%. Вантажопереробка та обслуговування транспортних суден стивідорних компаній забезпечуються наявними основними засобами у вигляді порталних кранів та портового флоту. Для забезпечення успішного функціонування на причалах компаній розміщаються порталні крани різною вантажопідйомністю, мала механізація забезпечує процес здійснення стивідорних робіт та включає тепловози, парк автомашин різного призначення. Портовий флот забезпечує безпеку мореплавання, буксирувальні та маневрові роботи.

Основним джерелом для проведення статистичного аналізу капітальних інвестицій є дані фінансових планів та звітів про їх виконання, які по державним стивідорних компаніям обнародуються на сайті Міністерству інфраструктури України [15]. Систематизація вихідних даних для проведення статистичного аналізу наведена на рис. 1.



**Рис. 2. Систематизація вихідних даних для проведення аналізу реальних капітальних інвестицій у фінансових звітах підприємства**

*Джерело:* складено авторами з використанням [15]

На основі аналітичних даних фінансових звітів державних стивідорних компаній визначимо тенденції показника «капітальні інвестиції» за чотирьохрічний період (табл. 1).

*Таблиця 1*

**Динаміка капітальних інвестицій державних стивідорних компаній України, %**

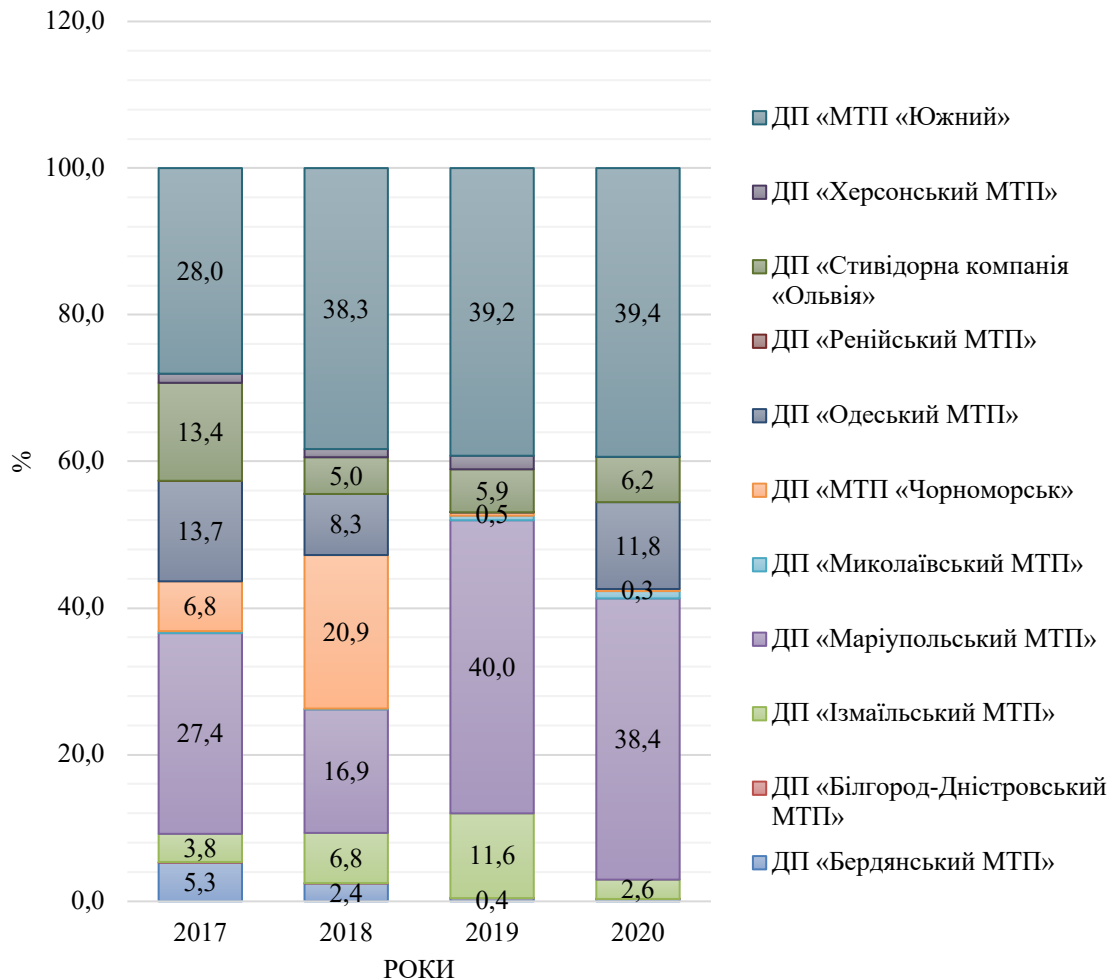
Державні стивідорні компанії	2017	2018	2019	2020	Середньорічний темп росту
ДП «Бердянський морський торговельний порт»	100	58,2	6,0	3,6	42,0

ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт»	100	76,0	12,9	2,3	47,8
ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»	100	224,7	221,9	40,5	146,8
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	100	77,6	107,6	82,6	91,9
ДП «Миколаївський морський торговельний порт»	100	51,3	165,5	212,5	132,3
ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»	100	388,7	4,9	2,5	124,0
ДП «Одеський морський торговельний порт»	100	76,6	0,0	51,0	56,9
ДП «Ренійський морський торговельний порт»	100	58,3	62,3	0,0	55,1
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	100	47,3	32,3	27,2	51,7
ДП «Херсонський морський торговельний порт»	100	112,6	109,0	0,5	80,5
ДП «Морський торговельний порт «Южний»	100	172,3	103,1	82,8	114,6

*Джерело:* розраховано авторами з використанням [15]

За аналітичними даними таблиці 1 можливо зробити висновок про стійку тенденцію до зниження обсягів капітальних інвестицій майже всіх державних стивідорних компаній України. Середньорічний темп росту за цим показником спостерігається тільки по ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» (146,8%), ДП «Миколаївський морський торговельний порт» (132,3%), ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» (124,0%) та ДП «Морський торговельний порт «Южний» (114,6%). При цьому 2020 рік характеризується різким зменшенням капітальних інвестицій за всіма компаніями.

Структурне співвідношення капітальних інвестицій державних стивідорних компаній України наведено на рис. 2.



**Рис. 2. Питома вага капітальних інвестицій державних стивідорних компаній України, %**

Джерело: розраховано авторами з використанням [15]

Наочне зображення структурного співвідношення дозволило визначити, що найбільшу питому вагу у загальному обсязі капітальних інвестицій займають ДП «Морський торговельний порт «Южний» (28,0–39,4%) та ДП «Маріупольський морський торговельний порт» (16,9–40,0%). Питома вага за іншими компаніями є незначною у порівнянні зі зазначеними компаніями. Вважаємо виділити у 2017 році ДП «Одеський морський торговельний порт» (13,7%) та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» (13,4%), у 2018 році ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» (20,9%), у 2019 році ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» (11,6%). Отже,

спостерігається характерна ситуація для всіх державних стивідорних компаній України, пов'язана з відсутністю інвестиційної активності щодо здійснення капітальних інвестицій та розширення виробничих потужностей.

Аналіз джерел фінансування державних стивідорних компаній дозволив визначити, що всі капітальні інвестиції здійснюються за рахунок власних джерел, без використання альтернативних способів фінансування, таких як кошти державного та місцевого бюджетів, банків, як національних, так й іноземних.

Аналіз у розрізі складових капітальних інвестицій на прикладі найбільш крупних стивідорних компаній України наведено у табл. 2.

*Таблиця 2*

**Середньорічний темп росту складових капітальних інвестицій  
державних стивідорних компаній України, %**

Державні стивідорні компанії	капітальне будівництво	придбання (виготовлення) основних засобів	придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	придбання (створення) нематеріальних активів	модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів	капітальний ремонт
ДП «Бердянський морський торговельний порт»	–	39,4	80,9	584,2	78,8	25,0
ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт»	–	39,8	68,3	44,4	195,0	–
ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»	26,1	174,7	25,0	45,2	34,9	44,7
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	958,1	39,4	61,7	2304,2	132,8	92,0
ДП «Миколаївський морський торговельний порт»	–	167,0	46,7	258,8	6545,8	36,0
ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»	29,4	78,0	55,2	84,6	3446,7	–

ДП «Одеський морський торговельний порт»	–	67,7	63,6	66,8	32,9	–
ДП «Ренійський морський торговельний порт»	–	51,7	25,0	–	–	–
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	1681,9	38,0	101,3	33,1	56,5	177,8
ДП «Херсонський морський торговельний порт»	–	54,0	75,2	29,8	85,5	1020,0
ДП «Морський торговельний порт «Южний»	50,1	132,6	–	4661,0	57,2	–

*Джерело:* розраховано авторами з використанням [15]

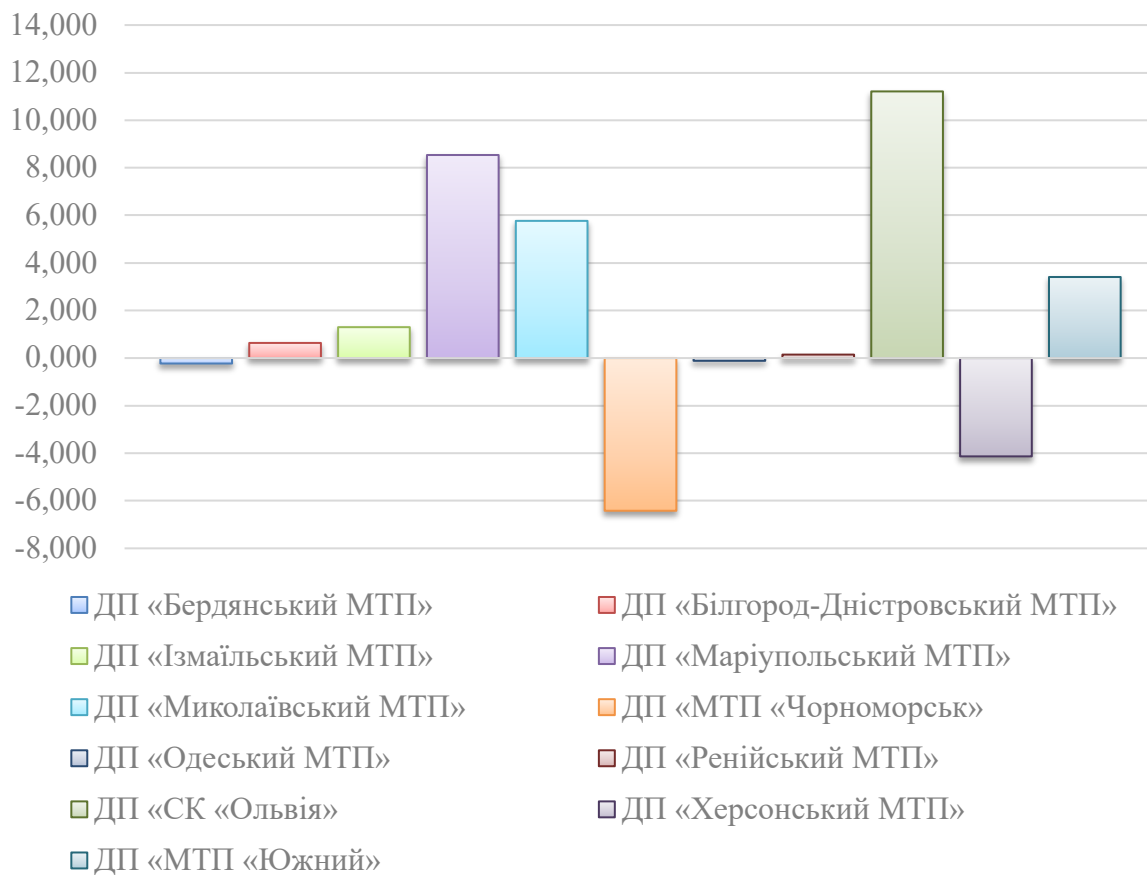
За аналітичними даними табл. 2 визначено, що найбільш активними щодо здійснення капітальних інвестицій є такі напрями: придбання (створення) нематеріальних активів та модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів. Найменш активними за здійсненням є капітальне будівництво та капітальний ремонт.

Капітальне будівництво державними стивідорними компаніями здійснюється досить повільно, що обумовлено необхідністю залучення та відволікання з обороту значної суми коштів, які є власними та не завжди є у розпорядженні компаній. Придбання (виготовлення) основних засобів здійснюють всі компанії, але достатньо на низькому рівні, окрім ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», ДП «Миколаївський морський торговельний порт» та ДП «Морський торговельний порт «Южний». Придбання (створення) нематеріальних активів пояснюється вимогами законодавства (щорічне підтвердження свідоцтв та сертифікатів) та зниження юридичних ризиків (уникнення відповідальності за використання авторських прав). Як найбільш вигідний варіант оновлення основних засобів компаніями обрано модернізацію та модифікацію основних засобів, які є досить зношеними.

Взаємозв'язок тенденцій здійснення капітальних інвестицій в основні засоби та підвищенням інвестиційної активності, на нашу думку, проявляється у достатньому рівні ефективності використання основних



засобів. Пропонуємо такий рівень визначати шляхом індексу співвідношення середньорічних темпів росту капітальних інвестицій в основні засоби та показником ефективності їх використання (рентабельність основних засобів), розрахованого як відношення чистого прибутку на середньорічну вартість основних засобів. Результати розрахунку щодо такого зв'язку на прикладі державних стивідорних компаній України демонструються на рис. 3.



**Рис. 3. Індекс співвідношення середньорічних темпів росту капітальних інвестицій і рентабельності основних засобів державних стивідорних компаній України, %**

*Джерело:* розраховано авторами з використанням [15]

Отже, наочне зображення співвідношення середньорічних темпів росту показало, що в основному інвестиційна активність дозволяє отримати позитивний показник рентабельності і навпаки. Наряду з цим по ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» та ДП «Херсонський

морський торговельний порт» при відносній активності темпів росту капітальних інвестицій спостерігається неефективне використання основних засобів, при цьому негативний вплив на дані показники оказує такий фактор як чистий прибуток, тобто, компанії, збільшуючи вартість основних засобів (модернізуючи та реконструюючи їх) не отримують достатнього збільшення фінансових результатів у вигляді прибутку. У такому разі необхідно, оновлюючи основні засоби, прагнути підвищувати збільшення обсягів вантажопереробки, і, як наслідок, чистий дохід від реалізації. У цьому випадку оновлення основних засобів буде оправдано.

Факторний аналіз капітальних інвестицій в основні засоби, як засіб визначення прихованих резервів зростання прибутку, підвищення рентабельності діяльності підприємства, передбачає деталізацію чинників за допомогою прийомів подовження, формального розкладання й розширення факторних моделей. Це дасть можливість вивчити взаємозалежність фондоозброєності, продуктивності праці, фондівіддачі активної частини основних засобів, їх частки в загальній вартості основних засобів. Такий аналіз можна виконувати за допомогою класичних методів факторного аналізу (методом ланцюгових підстановок, абсолютних різниць, інтегральним методом тощо), а також методів імітаційного моделювання.

Окрім традиційних статистичних методів аналізу капітальних інвестицій за допомогою абсолютних, відносних і середніх величин та індексів вважаємо необґрунтованим уникнення використання показників, що характеризують варіацію (розмах варіації, середнє арифметичне та квадратичне відхилення, коефіцієнт варіації тощо). Такі розрахунки є досить трудомісткими та припускають використання програмних засобів статистичного аналізу даних, наприклад EViews – Econometric Views (Quantitative Micro Software/IHS Markit Ltd.) чи MESOSAUR – МЕЗОЗАВР (СП «Стат-Диалог»).

**Висновок.** На сьогодні вітчизняні стивідорні компанії не мають потрібного теоретичного підґрунтя щодо розробки ефективної інвестиційної політики, хоча портова діяльність є фондоемною галуззю. Достовірну, повну інформацію для прийняття інвестиційних рішень надає статистичний аналіз. У дослідженні була оцінена динаміка капітальних інвестицій найкрупніших державних стивідорних компаній, а також джерел їх фінансування. Встановлені недоліки в формуванні інвестиційної стратегії. Для їх подолання, зокрема, рекомендується розраховувати і вивчати в динаміці індекс співвідношення середньорічних темпів росту капітальних інвестицій в основні засоби та показником ефективності їх використання. Подальші дослідження мають бути спрямовані на пошук прихованих резервів підвищення ефективності використання основних засобів за допомогою сучасного аналітичного інструментарію.

### Література

1. Проблеми і перспективи розвитку статистики, аудиту та економічного аналізу: монографія; за ред. В.А. Дерія. Тернопіль: Крок, 2016. 362 с.
2. Омеляненко В.А. Використання інноваційних технологій в процесі вивчення економіко-статистичних дисциплін. *Траектория науки*. 2017. Т. 3. № 1. С. 2.1–2.11.
3. Осауленко О.Г. Офіційна статистика в системі національної інформаційної безпеки: монографія. Київ: Август Трейд, 2017. 295 с.
4. Романчук А.Л. Статистичні методи і прийоми в системі економічного аналізу. *Облік, аналіз, аудит*. Випуск I-II (65-66). 2017. С. 174–183.
5. Дерій В.А., Камінська Т.Г. Облік і аналіз капітальних інвестицій для забезпечення розвитку процесу виробництва. *Проблеми економіки*. 2015. №3. С. 258–266.

6. Марченко М.М., Ширяєва Л.В., Чиж Л.П. та ін. Аналіз фінансової звітності підприємства (практикум): навчальний; під заг. ред. Л.В. Ширяєвої. 2-ге вид., доробл. і доп. Київ: Інтернаука, 2021. 176 с.
7. Ольвінська Ю.О., Березорудський А.М. Статистичний аналіз інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання в Україні. *Ефективна економіка*. URL: [http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/8\\_2021/91.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/8_2021/91.pdf). DOI: 10.32702/2307-2105-2021.8.89.
8. Бойко М.О. Сучасні тенденції розвитку стивідорних компаній України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 63. С. 82–95. DOI: 10.18664/338.47:338.45.v0i63.141132
9. Буркинський Б.В., Котлубай О.М. Україна у світовій морській торгівлі (Що гальмує розвиток вітчизняного судноплавства?). *Вісник НАН України*. 2008. № 10. С. 23–33.
10. Веприцький Р.С., Ейтутіс Г.Д., Артем'єва С.К. Загальні тенденції та фактори впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 60. С. 78–86.
11. Жихарєва В.В., Ігнатенко Я.В., Діброва І.В. Удосконалення методичних підходів до економічного обґрунтування інвестицій у розвиток портової інфраструктури. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 67. С. 229–238.
12. Петряєв О.О. Методичні підходи щодо удосконалення статистичного аналізу діяльності транспортної галузі Харківського регіону. *Економічна теорія та право*. 2020. № 4 (43). С. 98–117. DOI: 10.31359/2411-5584-2020-43-4-98.
13. Ширяєва Л.В., Онешко С.В., Бордюгова Е.А. До питання оновлення основних засобів підприємств портової діяльності. *Молодий вчений*. 2017. № 4 (44). С. 794–799.

14. Онешко С.В., Бойко М.О. Контролінг стивідорної діяльності: навчальний посібник. Одеса: Астропринт, 2019. 268 с.
15. Офіційний сайті Міністерству інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 17.10.2021).

### References

1. Problemy i perspektyvy rozvytku statystyky, audytu ta ekonomichnoho analizu: monohrafiya; za red. V.A. Deriya. Ternopil': Krok, 2016. 362 s. (in Ukrainian)
2. Omel'yanenko V.A. Vykorystannya innovatsiynykh tekhnolohiy v protsesi vyvchennya ekonomiko-statystychnykh dystsyplin. *Traektoryya nauky*. 2017. T. 3. № 1. S. 2.1–2.11. (in Ukrainian)
3. Osaulenko O.H. Ofitsiyna statystyka v systemi natsional'noyi informatsiynoyi bezpeky: monohrafiya. Kyiv: Avhust Treyd, 2017. 295 s. (in Ukrainian)
4. Romanchuk A.L. Statystychni metody i pryomy v systemi ekonomichnoho analizu. *Oblik, analiz, audyt*. Vypusk I-II (65-66). 2017. S. 174–183. (in Ukrainian)
5. Deriy V.A., Kamins'ka T.H. Oblik i analiz kapital'nykh investytsiy dlya zabezpechennya rozvytku protsesu vyrobnytstva. *Problemy ekonomiky*. 2015. №3. S. 258–266. (in Ukrainian)
6. Marchenko M.M., Shyryayeva L.V., Chyzh L.P. ta in. Analiz finansovoyi zvitnosti pidpryyemstva (praktykum): navchal'nyy; pid zah. red. L.V. Shyryayevoyi. 2-he vyd., dorobl. i dop. Kyiv: Internauka, 2021. 176 s. (in Ukrainian)
7. Ol'vins'ka YU.O., Berezoruds'kyu A.M. Statystychnyy analiz investytsiynoyi diyal'nosti sub'yektiv hospodaryuvannya v Ukrayini. *Efektivna ekonomika*. URL:

[http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/8\\_2021/91.pdf](http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/8_2021/91.pdf). DOI:  
10.32702/2307-2105-2021.8.89. (in Ukrainian)

8. Boyko M.O. Suchasni tendentsiyi rozvytku styvidornykh kompaniy Ukrayiny. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2018. № 63. S. 82–95. DOI: 10.18664/338.47:338.45.v0i63.141132 (in Ukrainian)
9. Burkynskyi B.V., Kotlubay O.M. Ukrayina u svitoviy mors'kiy torhivli (Shcho hal'muye rozvytok vitchyznyanoho sudnoplavstva?). *Visnyk NAN Ukrayiny*. 2008. № 10. S. 23–33. (in Ukrainian)
10. Vepryts'kyy R.S., Eytutis H.D., Artem'yeva S.K. Zahal'ni tendentsiyi ta faktory vplyvu na obsyah vantazhnykh perevezen' u suchasnykh umovakh. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2017. № 60. S. 78–86. (in Ukrainian)
11. Zhykharyeva V.V., Ihnatenko YA.V., Dibrova I.V. Udoskonalennya metodychnykh pidkhodiv do ekonomichnoho obgruntuvannya investytsiy u rozvytok portovoyi infrastruktury. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. 2019. № 67. S. 229–238. (in Ukrainian)
12. Petryayev O.O. Metodychni pidkhody shchodo udoskonalennya statystychnoho analizu diyal'nosti transportnoyi haluzi Kharkivs'koho rehionu. *Ekonomichna teoriya ta pravo*. 2020. № 4 (43). S. 98–117. DOI: 10.31359/2411 5584 2 020 43 4 98. (in Ukrainian)
13. Shyryayeva L.V., Oneshko S.V., Bordyuhova E.A. Do pytannya onovlennya osnovnykh zasobiv pidpryyemstv portovoyi diyal'nosti. *Molodyy vchenyy*. 2017. № 4 (44). S. 794–799. (in Ukrainian)
14. Oneshko S.V., Boyko M.O. Kontrolinh styvidornoyi diyal'nosti. Odesa: Odesa: Astroprynt, 2019. 268 s. (in Ukrainian)
15. Ofitsiynyy sayti Ministerstvu infrastruktury Ukrayiny. URL: <https://mtu.gov.ua/> (accessed: 17.10.2021). (in Ukrainian)