

[https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6\(2\)-32](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-312-6(2)-32)

УДК 339.188.4

Інна ІРТИЩЕВА

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0002-7025-9857>

Маріана СТЕГНЕЙ

Мукачівський державний університет
<https://orcid.org/0000-0002-4688-6447>

Ірина КРАМАРЕНКО

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0002-0417-0918>

Євгенія БОЙКО

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0003-1874-5433>

Ірина НАДТОЧІЙ

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0003-0693-8000>

Ігор СІРЕНКО

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0003-2947-4632>

Наталія ГРИШИНА

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0003-1768-750X>

Олена ІЩЕНКО

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
<https://orcid.org/0000-0002-5785-2971>

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ОЦІНКИ РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

Транспортна система на сьогодні відіграє дуже важливу роль в забезпеченні соціально-економічного розвитку країни, вона виконує оптимізацію різноманітних потокових процесів пов'язаних із перевезеннями. Ефективність функціонування транспортної системи залежить від використання організаційно-інноваційних резервів, що набуває особливого значення в умовах протидії російській агресії. Руйнування інфраструктури, яке спостерігається в Україні за наслідками російського вторгнення додатково актуалізує необхідність дослідження питань пов'язаних із розвитком транспортної системи та відновленням транспортно потенціалу з метою забезпечення процесів виробництва та систематизації потокових процесів в соціально-економічній сфері. Метою написання статті є процес формування методичних підходів щодо оцінки ресурсного потенціалу та оцінювання їх впливу на транспортну систему України. Запропоновані методичні підходи до оцінки взаємозв'язків між параметрами транспортного потенціалу України базуються на тлумаченні категорії «транспортний потенціал» через виокремлення основних його параметрів – ресурсного забезпечення та результатів функціонування, між якими існує взаємозв'язок, а саме: рівень ресурсного забезпечення формує результати функціонування. Ресурсне забезпечення запропоновано характеризувати статистичними показниками, що відображають матеріальні, людські та інвестиційні ресурси, а результати функціонування – вартісним виміром обсягу реалізованої продукції за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність». Доведено наявність кореляційної залежності між обсягом реалізованої продукції в транспортній системі та відповідними показниками ресурсного забезпечення. Доведено, що найбільший вплив на зростання величини результатів функціонування сфери транспорту мають капітальні інвестиції. Функціональний вигляд побудованих кореляційних рівнянь створює економіко-математичну оцінку реального стану впливу матеріальних, людських та інвестиційних ресурсів на результати функціонування транспортної сфери, а також дає можливість структурувати ресурси для досягнення бажаного результату та формувати прогнози розвитку транспортної галузі. Запропоновані методичні підходи можливо у подальшому розвинути у напрямку розробки механізмів стимулювання поетапної модернізації транспортної системи України, що буде особливо актуальним на етапі післявоєнного відновлення інфраструктури та економіки країни.

Ключові слова: методичні підходи, ресурсний потенціал, транспортний потенціал, транспортна система, оцінювання ефективності.

Inna IRTYSHCHEVA

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

Marianna STEHNEI

Mukachevo State University

Irina KRAMARENKO, Eugenia BOYKO, Iryna NADTOCHII,

Ihor SIRENKO, Nataliya HRYSHYNA, Elena ISHCENKO,

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

METHODICAL APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF RESOURCE POTENTIAL AND THEIR IMPACT ON THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

Today, the transport system plays a vital role in ensuring the socioeconomic development of the country, and it optimizes various flow processes related to transportation. The effectiveness of the functioning of the transport system depends on the use of

organizational and innovative reserves, which acquires particular importance in countering Russian aggression. The destruction of the infrastructure, which is observed in Ukraine as a result of the Russian invasion, additionally actualizes the need to study issues related to the development of the transport system and the restoration of transport potential to ensure production processes and systematize flow processes in the socioeconomic sphere.

The purpose of writing the article is the process of forming methodical approaches to assessing resource potential and their impact on the transport system of Ukraine.

The proposed methodical approaches to the evaluation of the relationships between the parameters of the transport potential of Ukraine are based on the interpretation of the category "transport potential" by distinguishing its main parameters - resource provision and functioning results, between which there is a relationship, namely: the level of resource provision forms the operating results. Resource support is proposed to be characterized by statistical indicators that reflect material, human, and investment resources, and the results of functioning - by the value measurement of the volume of products sold by the type of economic activity "Transport, warehousing, postal and courier activities". A correlation dependence between the volume of products sold in the transport system and the corresponding indicators of resource provision has been proven.

It has been proven that capital investments have the most significant influence on the increase in the value of the results of the functioning of the transport sector. The functional form of the constructed correlation equations creates an economic-mathematical assessment of the actual state of the impact of material, human, and investment resources on the results of the functioning of the transport sector. Also, it provides an opportunity to structure resources to achieve the desired result and form forecasts of the development of the transport industry. It is possible to develop further the proposed methodical approaches in developing mechanisms for stimulating the gradual modernization of Ukraine's transport system, which will be especially relevant in the post-war reconstruction of the country's infrastructure and economy.

Keywords: methodical approaches, resource potential, transport potential, transport system, efficiency assessment.

Постановка проблеми у загальному вигляді

та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Транспортна система на сьогодні відіграє дуже важливу роль в забезпеченні соціально-економічного розвитку країни, вона виконує оптимізацію різноманітних потокових процесів пов'язаних із перевезеннями. Ефективність функціонування транспортної системи залежить від використання організаційно-інноваційних резервів, що набуває особливого значення в умовах протидії російській агресії. Руйнування інфраструктури, яке спостерігається в Україні за наслідками російського вторгнення додатково актуалізує необхідність дослідження питань пов'язаних із розвитком транспортної системи та відновленням транспортно потенціалу з метою забезпечення процесів виробництва та систематизації потокових процесів в соціально-економічній сфері.

Транспортну систему України на державному рівні розглядають як галузь економіки, яка «має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу» [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Попередні дослідження свідчать про наявність значної уваги науковців до вивчення питань оцінки транспортно та транспортно-логістичного потенціалу, серед них: Алькема В.Г., Котлубай О.М., [2], Денисенко М.П., Іванова Н.В., Котлов В.А., Меркіна Г.М., Лівшиць В.М., Янковський М.І. та інші. Проте, війна в Україні сильно змінила попередньо встановлені умови соціально-економічного розвитку. Тому, виникає необхідність подальших розвідок питань пов'язаних із особливостями оцінки транспортно потенціалу та оцінки взаємозв'язків між окремими параметрами транспортно потенціалу України.

Формулювання цілей статті

Метою написання статті є процес формування методичних підходів щодо оцінки ресурсного потенціалу та оцінювання їх впливу на транспортну систему України.

Виклад основного матеріалу дослідження

Для обґартування методичних підходів щодо оцінки ресурсного потенціалу та оцінювання їх впливу на транспортну систему України, розкриємо зміст цього поняття. Філіппова С. В. та Дашковський О.С. під поняттям «ресурсний потенціал розуміють сукупність елементів, які нагромаджені підприємством для здійснення господарської діяльності та зумовлюють можливість його функціонування й розвитку. Саме ресурсному потенціалу відводиться значна роль у забезпеченні системи економічної безпеки підприємства» [3, с. 18-19].

Приступа В. І. наголошує, що «Ресурсний потенціал підприємства потрібно трактувати як функціонально-структурний елемент економічного потенціалу, що визначає якість процесів формування та ефективного використання ресурсного забезпечення з метою підтримання ефективності функціонування та розвитку економічної системи підприємств» [4, с. 158.]

В свою чергу Лейбович А. В. вважає, що «Ресурсний потенціал – це не тільки сукупність ресурсів, що є в розпорядженні підприємства чи цілого регіону, а також спроможність працівників і менеджерів використовувати ресурси з метою виробництва товарів (послуг) та отримання максимального прибутку. Він

характеризує не весь запас конкретного ресурсу, а ту його частину, яка залучена у виробництво з урахуванням економічної доцільності та досягнень науково-технічного прогресу і включає в себе не тільки сформовану систему ресурсів, а й нові альтернативні ресурси та їхні джерела» [5, с. 61].

В цілому, на рівні уряду України визнано, що «транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу» [1].

Подальші дослідження теоретико-методичних підходів до оцінки параметрів транспортного потенціалу України допоможуть виконати завдання, які окреслюються у відповідності до глобальних напрямів розвитку транспортної системи (рис. 1)

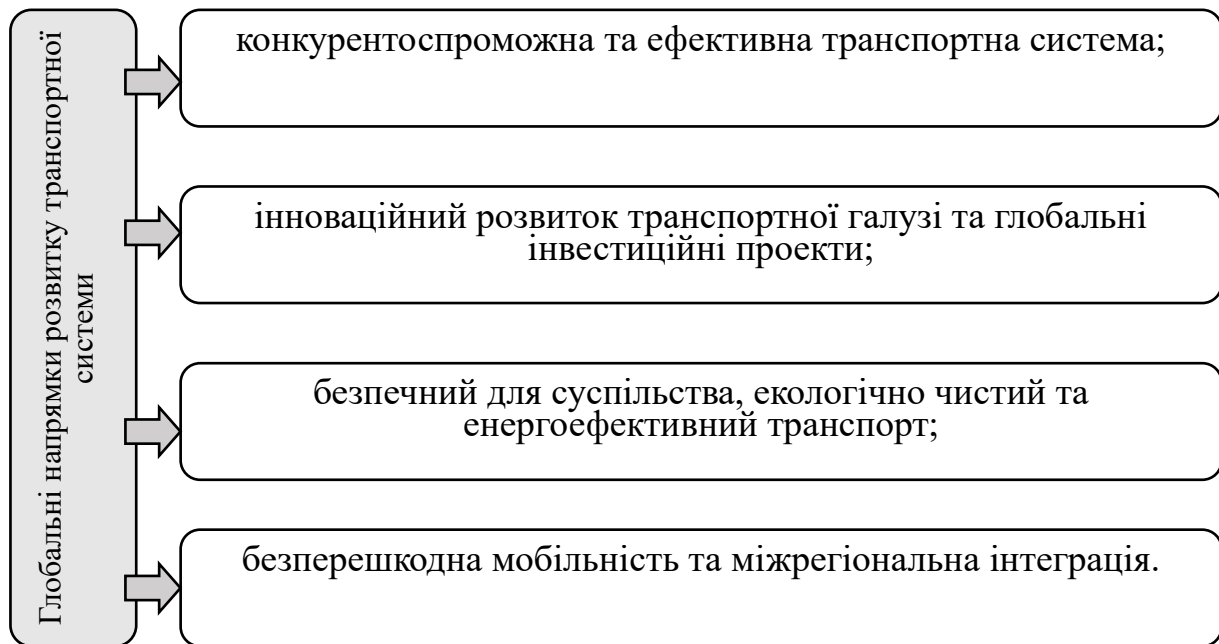


Рис. 1. Глобальні напрями розвитку транспортної системи

Джерело: [1].

Перед національною транспортною системою України першочергово стоїть завдання впровадження сучасних принципів державної політики у сфері транспорту та створення передумов для здійснення ефективного контролю за рівнем виконання своїх повноважень в розрізі забезпечення функціонування транспорту органами виконавчої влади. Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року передбачено також виконання завдання «удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних» [1], що додатково доводить актуальність розробки методичних підходів до оцінки взаємозв'язків між параметрами транспортного потенціалу.

Багато опублікованих результатів досліджень стосовно транспортного потенціалу базуються на основі думок окремих експертів та відтворюють результати узагальнень їх попереднього досвіду, що створює певний суб'єктивізм стосовно можливостей їх поширення в сучасних умовах. З метою забезпечення об'єктивності результатів оцінки транспортного потенціалу України пропонуємо використання можливостей сучасних прикладних програм для обробки даних підтверджених державними органами статистики. Важливим елементом таких досліджень є обґрунтування методичних підходів до оцінки взаємозв'язків між параметрами транспортного потенціалу України.

В якості теоретичного підґрунтя до методичних підходів оцінки взаємозв'язків між параметрами транспортного потенціалу України доцільно узагальнити існуючі визначення категорій пов'язаних із транспортним потенціалом. Під категорією «транспортний потенціал» пропонуємо розуміти сукупність ресурсних можливостей (матеріальні, людські ресурси, інвестиційні ресурси тощо), що використовуються для досягнення результатів функціонування транспортної системи або для здійснення перевезень.

Державна служба статистики України обліковує та оприлюднює дані про результати виробництва транспортної системи у вигляді вартісного показника «обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», який вимірюється у мільйонах гривень. А серед даних про ресурсне забезпечення, можливо виділити три групи показників: матеріальні (первісна вартість основних засобів та вартість нових основних засобів), людські (середньооблікова кількість штатних працівників) та інвестиційні (капітальні інвестиції)

ресурси, які також визначаються за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристики транспортного потенціалу України за 2015-2021 роки

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг), млн грн (P_2); Y	5318957,7	6387873	7862695	9388092	9841061	10273152,5	11844232
Первісна (переоцінена) вартість основних засобів, млн грн (MP_1) X_1	7641357	8177408	7733905	9610000	9574186	10577278	10960292
Вартість нових основних засобів, що надійшли, млн грн (MP_2) X_2	216697	202120	237793	306147	437695	376384	453491
Середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб (LP_1) X_3	661,4	659,9	655,2	648,4	635,1	625,8	621,7
Капітальні інвестиції, млн грн (IP_1) X_4	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217	675291,7

Джерело: дані Державної служби статистики України [6].

Алькама В. Г. вважає, що «Оцінка сталого розвитку транспортного потенціалу країни повинна здійснюватися на підставі аналізу інтересів суб'єктів транспортної системи та оцінки ефективності стратегій їхньої реалізації в конкретних економічних умовах» [7, с. 178].

Козлов В. С. «для оцінки стану та рівня використання транспортного потенціалу територій застосовується система оцінки відповідних потужностей регіону. Кожен показник є ланкою ланцюга показників, що визначають стан та напрями подальшого розвитку транспортного потенціалу. Наведені показники є лише частиною в системі оцінювання транспортного потенціалу регіону. Кількість і різноманітність якісних та кількісних показників слід обґрунтовувати й розраховувати відповідно до потреб господарського комплексу регіону або галузі. Повністю збалансована система оцінки транспортного потенціалу взаємозв'язків усіх сегментів транспортного потенціалу дає змогу для подальшого його вдосконалення й активного використання в системі стратегічного та тактичного планування» [8].

Гіпотеза нашого дослідження полягає в тому, що обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) (Y) стохастично залежать від величини матеріальних (X_1 , X_2), інвестиційних (X_3) та людських ресурсів (X_4). Стохастичні моделі дослідження взаємозв'язків характеризують вплив декількох факторів на результуючу величину. Такі моделі описують з використанням інструментів кореляційно-регресійного аналізу, що передбачають побудову регресійних рівнянь для характеристики кореляційної залежності. Кореляційно-регресійний аналіз допомагає зрозуміти особливості досліджуваних взаємозв'язків та визначити фактори для досягнення цілей. Найчастіше використовують одне регресійне стохастичне рівняння [9, с. 120].

Для функціонального представлення залежності обсягу реалізованої продукції сфери транспорту від величини матеріальних, інвестиційних та людських ресурсів скористаємося пакетом Microsoft Office, а саме Microsoft Excel, який володіє інструментами спрощення трудовітких аналітичних розрахунків.

Рівень наближення функціонального представлення закономірності зміни обсягу реалізованої продукції сфери транспорту в залежності від ресурсного забезпечення будемо характеризувати за допомогою коефіцієнту множинної детермінації [9, с. 120]:

$$R^2 = \frac{\sum(Y' - \bar{Y}')^2}{\sum(Y_i - \bar{Y})^2} \quad (1)$$

де Y_i – фактичне значення i -го показника;

\bar{Y} – середнє значення;

Y'_i – оціночні значення.

Чим менше відрізняються між собою оціночні та фактичні значення, тим більше значення коефіцієнту множинної детермінації наближається до 1 [9, с. 120].

Регресійна функція буде мати вигляд:

$$Y = \beta_0 X_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + u, \text{ де}$$

u – відхилення фактичних показників від оціночних даних ($u_i = Y_i - \hat{Y}_i$).

Коефіцієнти регресії β знаходимо за методом найменших квадратів:

$$\hat{\beta} = (X' \cdot X)^{-1} \cdot X' \cdot Y, \text{ де}$$

$$X = \begin{bmatrix} 1 & 7641357 & 216697 & 661,4 & 273116,4 \\ 1 & 8177408 & 202120 & 659,9 & 359216,1 \\ 1 & 7733905 & 237793 & 655,2 & 448461,5 \\ 1 & 9610000 & 306147 & 648,4 & 578726,4 \\ 1 & 9574186 & 437695 & 635,1 & 623978,9 \\ 1 & 10577278 & 376384 & 625,8 & 508217 \\ 1 & 10960292 & 453491 & 621,7 & 675291,7 \end{bmatrix}$$

$$X' = \begin{bmatrix} 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 \\ 7641357 & 8177408 & 7733905 & 9610000 & 9574186 & 10577278 & 10960292 \\ 216697 & 202120 & 237793 & 306147 & 437695 & 376384 & 453491 \\ 661,4 & 659,9 & 655,2 & 648,4 & 635,1 & 625,8 & 621,7 \\ 273116,4 & 359216,1 & 448461,5 & 578726,4 & 623978,9 & 508217 & 675291,7 \end{bmatrix}$$

$$X'X = \begin{bmatrix} 7 & 64274426 & 2230327 & 4507,513333 & 3467008 \\ 64274426 & 6,01098E+14 & 2,12319E+13 & 41262629390 & 3,28054E+13 \\ 2230327 & 2,12319E+13 & 7,76977E+11 & 1426472675 & 1,18624E+12 \\ 4507,513333 & 41262629390 & 1426472675 & 2904132,689 & 2220933116 \\ 3467008 & 3,28054E+13 & 1,18624E+12 & 2220933116 & 1,84332E+12 \end{bmatrix}$$

$$(X'X)^{-1} = \begin{bmatrix} 7500,02716 & -7,45624E-05 & -0,000992819 & -10,2978955 & 0,000266938 \\ -7,45624E-05 & 1,13103E-12 & 5,79873E-12 & 9,9362E-08 & -3,3367E-12 \\ -0,000992819 & 5,79873E-12 & 2,47711E-10 & 1,39559E-06 & -7,67454E-11 \\ -10,29789551 & 9,9362E-08 & 1,39559E-06 & 0,014167228 & -3,67103E-07 \\ 0,000266938 & -3,3367E-12 & -7,67454E-11 & -3,671E-07 & 4,95497E-11 \end{bmatrix}$$

$$Y = \begin{bmatrix} 5318957,7 \\ 6387872,7 \\ 7862695,2 \\ 9388092,1 \\ 9841060,7 \\ 10273152,5 \\ 11844232 \end{bmatrix} \quad (X'Y) = \begin{bmatrix} 60916062,9 \\ 5,76608E+14 \\ 2,07328E+13 \\ 39014906073 \\ 3,20665E+13 \end{bmatrix}$$

$$\hat{\beta} = (X' \cdot X)^{-1} \cdot X' \cdot Y = \begin{bmatrix} 83281229,21 \\ -0,05818365 \\ -11,5730213 \\ -118551,186 \\ 12,0766526 \end{bmatrix}$$

Таким чином, регресійне рівняння залежності обсягу реалізованої продукції сфери транспорту від величини матеріальних, інвестиційних та людських ресурсів буде:

$$Y = 83281229,21 - 0,05818365 * X_1 - 11,5730212972953 * X_2 - 118551,186 * X_3 + 12,0766526 * X_4$$

Таким чином, з усіх розглянутих факторів впливу, на зростання величини реалізованої продукції (послу) у сфері транспорту впливають саме капітальні інвестиції. При інших рівнозначних умовах, зростання величини капітальних інвестицій у сфері транспорту на 1 млн грн впливає на зростання обсягу реалізованої продукції (послуг) відповідно на 12,08 млн грн.

Адекватність побудованої моделі стохастичної залежності обсягу реалізованої продукції сфери транспорту від величини матеріальних, інвестиційних та людських ресурсів перевіримо, визначивши відхилення середніх фактичних значень та середніх розрахункових значень результативної ознаки (розрахунки в табл.2):

$$\bar{y} = \frac{\sum y_i}{n} = 8702294,7; \quad \bar{y}' = \frac{\sum y'_i}{n} = 8702294,7$$

рівність $\bar{y} = \bar{y}'$, доводить правильність попередніх припущень та розрахунків.

Таблиця 2

Розрахунок відхилень середніх фактичних значень та середніх оціночних значень величини обсягу реалізованої продукції (послуг) сфери транспорту

	y_i	Y'_i	$y_i - Y'_i$	$(Y' - \bar{Y}')^2$	$(Y_i - \bar{Y})^2$
1	5318957,7	5218065,681	101591,8646	1,21447E+13	1,1447E+13
2	6387872,7	6572902,887	-184626,6091	4,53603E+12	5,35655E+12
3	7862695,2	7820505,459	42259,3933	7,77675E+11	7,04927E+11
4	9388092,1	9299276,456	88564,63345	3,56687E+11	4,70318E+11
5	9841060,7	9901875,673	-61372,24197	1,44033E+12	1,29679E+12
6	10273152,5	10257252,52	15019,82231	2,42063E+12	2,46759E+12
7	11844232	11844472,65	-1436,861881	9,8808E+12	9,87177E+12
	$\bar{y} =$ 8702294,7	$\bar{Y}' =$ 8702294,7	$\bar{u}_i = 0$	3,15569E+13	3,1615E+13

Те, що $\bar{u}_i = 0$, доводить, що модель адекватна.

Коефіцієнт детермінації буде:

$$R^2 = \frac{\sum (Y' - \bar{Y}')^2}{\sum (Y_i - \bar{Y})^2}$$

$$R^2 = \frac{\sum (Y' - \bar{Y}')^2}{\sum (Y_i - \bar{Y})^2} = (3,15569E+13)/(3,1615E+13) = 0,99816442 \approx 0,99 \text{ або } 99\%$$

Таким чином $R^2 = 0,99$. Це означає, що на 99 % варіація реалізованої продукції (послуг) сфери транспорту в Україні лінійно залежить від розподілу величини матеріальних, інвестиційних та людських ресурсів. Решта 1% варіації реалізованої продукції (послуг) сфери транспорту в Україні можливо представити у вигляді інших типів (не лінійних) рівнянь із врахуванням інших факторів впливу.

Оскільки, з усіх розглянутих факторів впливу, на зростання величини реалізованої продукції (послу) у сфері транспорту найбільший вплив мають саме капітальні інвестиції, то доцільно побудувати парну кореляційну модель між цими параметрами. За допомогою Excel графічно та аналітично представимо регресійне рівняння залежності величини реалізованої продукції (послу) у сфері транспорту від капітальних інвестицій.

Таким чином, можливо стверджувати, що при інших рівнозначних умовах, на 93% варіація величини реалізованої продукції (послу) у сфері транспорту України може бути представлена у вигляді степеневі функції залежності від величини капітальних інвестицій.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

В Україні потребує вдосконалення державна політика у сфері транспорту, зокрема необхідно створити умови для здійснення ефективного контролю за рівнем виконання своїх повноважень органами виконавчої влади в розрізі забезпечення функціонування транспорту. Задля виконання завдань визначених Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, зокрема для удосконалення системи збору та аналізу статистичних даних стосовно розвитку транспорту в Україні, важливими є дослідження в напрямку розробки методичних підходів до оцінки взаємозв'язків між параметрами транспортного потенціалу.

Запропоновані методичні підходи до оцінки взаємозв'язків між параметрами транспортного потенціалу України базуються на тлумаченні категорії «транспортний потенціал» через виокремлення

основних його параметрів – ресурсного забезпечення та результатів функціонування, між якими існує взаємозв'язок, а саме: рівень ресурсного забезпечення формує результати функціонування. Ресурсне забезпечення запропоновано характеризувати статистичними показниками, що відображають матеріальні, людські та інвестиційні ресурси, а результати функціонування – вартісним виміром обсягу реалізованої продукції за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність». Доведено наявність кореляційної залежності між обсягом реалізованої продукції в транспортній системі та відповідними показниками ресурсного забезпечення.

Доведено, що найбільший вплив на зростання величини результатів функціонування сфери транспорту мають капітальні інвестиції. Функціональний вигляд побудованих кореляційних рівнянь створює економіко-математичну оцінку реального стану впливу матеріальних, людських та інвестиційних ресурсів на результати функціонування транспортної сфери, а також дає можливість структурувати ресурси для досягнення бажаного результату та формувати прогнози розвитку транспортної галузі. Запропоновані методичні підходи можливо у подальшому розвинути у напрямку розробки механізмів стимулювання поетапної модернізації транспортної системи України, що буде особливо актуальним на етапі післявоєнного відновлення інфраструктури та економіки країни.

Література

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
2. Котлубай О. М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. Одеса: ППРЕД НАН України. 2012. 200 с.
3. Філіппова С. В., Дашковський О. С. Система формування і забезпечення економічної безпеки підприємства. *Економіка: реалії часу*. 2012. №2(3). С. 17–21.
4. Приступа В. І. Теоретико-методичні основи структурної декомпозиції ресурсного потенціалу підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2020. № 5. С. 156–160.
5. Лейбович А. В. Формування та оцінка ресурсного потенціалу Запорізького регіону. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 10. С. 60–67.
6. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Алькема В. Г. Генезис структури транспортного потенціалу в умовах сталого розвитку. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2012. № 2. С. 172–180.
8. Козлов В. С. Удосконалення системи оцінки транспортного потенціалу регіону. 2011. URL: http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/36195/st_54_24.pdf?sequence=1
9. Стегней М. І., Іртишева І. О. Статистика: кредитно-модульний курс: навч. посіб. Київ: Кондор, 2012. 306 с.
10. Іртишева І. О. Стратегія розвитку фінансово-кредитного забезпечення агропродовольчої сфери України: монографія. Миколаїв: Дизайн та поліграфія, 2012. 256 с.
11. Крамаренко І. С. Формування та розвиток регіонального інвестиційного потенціалу в умовах структурних трансформацій економіки: теорія, методологія та практика: монографія. Миколаїв: ФОП Швец, 2019. 356 с.

References

1. Natsional'na transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku. skhvaleno rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy. (2018). [National transport strategy of Ukraine for the period until 2030. the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine was approved]. No. 430-p/2018 dated May 30, 2018. Available at <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
2. Kotlubaj, O. M. (2012). *Teoriia i metodolohiia rozvytku transportno-tekhnologichnykh system perevezennia vantazhiv*. [Theory and methodology of development of transport and technological systems of cargo transportation]. IPREED NAN Ukraine. Odesa. Ukraine.
3. Filyppova, S. V., and Dashkovs'kyj, O. S. (2012). «The system of forming and ensuring the economic security of the enterprise». *Ekonomika: realii chasu*. No 2(3). pp. 17–21.
4. Prystupa, V. I. (2020). «Theoretical and methodological foundations of the structural decomposition of the enterprise's resource potential». *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic sciences*. № 5. pp. 156–160.
5. Lejbovysh, A. V. (2018). «Formation and assessment of the resource potential of the Zaporizhzhia region». *Investytsii: praktyka ta dosvid*. No 10. pp. 60–67.
6. State Statistics Service of Ukraine. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Al'kema, V. H. (2012). «The genesis of the structure of transport potential in conditions of sustainable development». *Marketing i menedzhment innovatsij*. No 2. pp. 172–180.
8. Kozlov, V. S. (2011). Improvement of the transport potential assessment system of the region. Available at http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/36195/st_54_24.pdf?sequence=1
9. Stehnej, M. I., and Irtysheva, I. O. (2012). *Statystyka: kredytno-modul'nyj kurs*. [Statistics: credit-module course]. Kondor. Kyiv. Ukraine.
10. Irtysheva, I. O. (2012). *Stratehiia rozvytku finansovo-kredytnoho zabezpechennia ahroprodovol'choi sfery Ukrainy* [Strategy for the development of financial and credit provision of the agri-food sector of Ukraine]. Dizajn ta polihrafiia. Mykolaiv. Ukraine.
11. Kramarenko, I. S. (2019). *Formuvannia ta rozvytok rehional'nogo investytsijnogo potentsialu v umovakh strukturnykh transformatsij ekonomiky: teoriia, metodolohiia ta praktyka* [Formation and development of regional investment potential in conditions of structural transformations of the economy: theory, methodology and practice]. FOP Shvets. Mykolaiv. Ukraine.