Ю. Є. Барабанова,
аспірант, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
ORCID ID: 0000-0001-7978-3025

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.5.208

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ УКРАЇНИ

Yu. Barabanova,
Postgraduate student, National University of Shipbuilding named after Admiral Makarov

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC MODEL OF UKRAINE'S LOGISTICS MANAGEMENT TRANSFORMATION

Метою статті є обґрунтування організаційно-економічної моделі трансформації логістичного менеджменту України. Досліджено, що позиції системного підходу логістичний менеджмент може бути представлено як впорядкована та керована система, у рамках якої здійснюється планування обсягів та асортименту транспортних і логістичних послуг відповідно до потреб розвитку економіки, у тому числі зовнішньоторговельних відносин, створення умов для розвитку інфраструктури, ефективного територіального та міжгалузевого розподілу транспортних, фінансових та інформаційних потоків для забезпечення безперебійного постачання товарів у відповідності до потреб споживачів. Таким чином, системна модель логістичного менеджменту формується під впливом зовнішнього середовища та передбачає керований вплив на процеси формування інфраструктури, планування, організацію та найбільш оптимальну координацію і контроль руху матеріальних, фінансових й інформаційних потоків відповідно до потреб розвитку економіки, у тому числі зовнішньоторговельних відносин, для забезпечення безперебійного постачання товарів у відповідності до потреб споживачів.

Для визначення ступеня впливу темпів розвитку економіки на розвиток транспортної системи проведено кореляційно-регресійний аналіз. Представлена модель характеризується високим ступенем достовірності та свідчить про наявність стійких лінійних зв'язків між досліджуваними показниками. Це підтверджується високими значеннями коефіцієнтів множинної кореляції (R), що становить 99% та коефіцієнтом детермінації ($R^2 = 0,98$). Проведено також верифікація моделі за критерієм Фішера, що показала істотність та надійність отриманої моделі. Результати проведеного аналізу можуть бути корисними у процесі прогнозування та планування розвитку транспортно-логістичної системи України. Окрім росту ВВП на розвиток транспортно-логістичної галузі впливає також структура економіки, діючі економічні регуляторні та фінансові механізми, інфляція, рівень доходів населення тощо.

The purpose of the article is to substantiate the organizational and economic model of logistics management transformation in Ukraine. It has been researched that from the system approach point of view logistic management can be represented as an orderly and managed system within which the volume and assortment of transport and logistics services are planned according to the economic development needs, including foreign trade relations, creation of conditions for infrastructure development, efficient territorial and cross-sectoral transport distribution, financial and information flows to ensure uninterrupted goods delivery in accordance with the consumers' needs. Thus, the logistical management system model is formed under the environment influence and provides a controlled influence on the processes of infrastructure formation, planning, organization and the most optimal coordination and control of the material movement, financial and information flows in accordance with the economic development needs, including foreign trade relations, for ensuring uninterrupted goods delivery in accordance with the needs of consumers.

To determine the influence degree of economic development on the development of the transport system, a correlation-regression analysis was performed. The presented model is characterized by a high degree of reliability and indicates the stable linear relationships existence between the studied indicators. This is confirmed by the high values of the multiple correlation coefficients (R) of 99% and the coefficient of determination ($R^2 = 0.98$). We also verified the model by Fisher's criterion, which showed the materiality and reliability of the model. The analysis results can be useful in the processes of forecasting and planning the development of the transport and Ukraine's logistics system. In addition to GDP growth, the transport and logistics industry development is also affected by the economy structure, the current economic regulatory and fiscal mechanisms, inflation, and the income level of the population and so on.

Ключові слова: логістика, логістичний менеджмент, організаційно-економічна модель, трансформація, кореляційно-регресійний аналіз.

Key words: logistics, logistic management, organizational and economic model, transformation, correlation-regression analysis.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Головними стратегічними пріоритетами національної економіки на сучасному етапі розвитку є поступова інтеграція у загальноєвропейські системи, налаштування багатосторонньої кооперації з країнами ЄС та нарощення обсягів міжнародної торгівлі товарами і послугами. У зв'язку з цим перед Україною постають нові виклики і складні завдання пов'язані з можливостями ефективно адаптації економічних систем до нових ринкових умов господарювання та їх трансформації у відповідності до високих економічних, соціальних та екологічних стандартів функціонування.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Суттєвий внесок у обґрунтування організаційно-економічної моделі перебудови логістичного менеджменту зробили як вітчизняні, так і зарубіжні вчені. Серед них слід виділити роботи В. Брагінського, А. Бажан, Дейнеки, О. Іщенко, І. Іртищевої, І. Писаревського, А. Позднякової, А. Ковальської, Є. Мішеніна, О. Носова, О. Потапенко, О. Полякової, Р. Ларіної, А. Харсун, А. Юденко та ін. Однак пропонувані моделі трансформації логістичного менеджменту ґрунтуються здебільшого на функціональному підході та не враховують системності функціонування в європейських транспортних та логістичних потоках, відповідно заслуговують на подальші дослідження.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є обґрунтування організаційно-економічної моделі трансформації логістичного менеджменту України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Однією з основ та важливою складовою процесів економічної інтеграції в країнах ЄС є формування єдиної транспортно-логістичної стратегії розвитку інфраструктури, координації транспортних та логістичних потоків, що отримала назву Єврологістика.

Підписана у 2014 році Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом створює передумови а також формує якісно нові рамки відносин між Україною та Європейським співтовариством. Зокрема поглиблення зони вільної торгівлі, що передбачена Угодою, відкриває можливості для вільного переміщення капіталу, товарів та послуг. Водночас перед нашою країною стоїть ряд складних завдань щодо адаптації законодав-

ства та впровадження європейських стандартів у виробництво, організацію та контроль функціонування економічних систем.

З метою організації роботи щодо імплементації Угоди про асоціацію Міністерством інфраструктури утворено Координаційну раду та вісім робочих груп у відповідних сферах (транспортної політики та інфраструктури, безпеки та перевезення небезпечних вантажів, авіаційного транспорту, автомобільного транспорту та дорожнього господарства, залізничного транспорту, морського та річкового транспорту, поштового зв'язку та туризму). Робочі групи розробили та затвердили 15 розпоряджень Кабінету Міністрів України та схвалили 45 планів імплементації законодавства ЄС [1, с. 96].

Однією з ключових сфер співпраці між Україною та ЄС є транспорт, за яким відповідно до статті 367 Угоди про асоціацію сторони:

- розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем;

- сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем;

- докладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін [2].

З позиції системного підходу логістичний менеджмент може бути представлено як впорядкована та керована система, у рамках якої здійснюється планування обсягів та асортименту транспортних і логістичних послуг відповідно до потреб розвитку економіки, у тому числі зовнішньоторговельних відносин, створення умов для розвитку інфраструктури, ефективного територіального та міжгалузевого розподілу транспортних, фінансових та інформаційних потоків для забезпечення безперебійного постачання товарів у відповідності до потреб споживачів.

На рисунку 1 наведено системну модель логістичного менеджменту з позицій системного підходу.

Таким чином, системна модель логістичного менеджменту формується під впливом зовнішнього середовища та передбачає керований вплив на процеси формування інфраструктури, планування, організацію та найбільш оптимальну координацію і контроль руху матеріальних, фінансових й інформаційних потоків відповідно до потреб розвитку економіки, у тому числі зовнішньоторговельних відносин, для забезпечення безперебійного постачання товарів у відповідності до потреб споживачів.

В умовах реалізації Євроінтеграційної стратегії основними завданнями оптимізації логістичного менеджменту є поступове впровадження нормативно-правових,

Рис. 1. Системна модель логістичного менеджменту

Джерело: розроблено автором.

Таблиця 1. Вихідні дані для регресійного аналізу впливу ВВП на розвиток транспортних послуг

Період	Обсяги продукції транспорту, тис. грн	ВВП, млн грн
2010	143791493,8	1079346,00
2011	184764273,2	1299991,00
2012	212299818,6	1404669,00
2013	207138245,8	1465198,00
2014	203561259,6	1586915,00
2015	293959424,5	1988544,00
2016	365332652,7	2385367,00
2017	437226465,9	2983882,00
2018	502228629,9	3560596,00

Джерело: Державна служба статистики України [3].

організаційних та технічних стандартів логістики та транспорту у функціонування транспортно-логістичних систем на всіх рівнях, активізація інноваційної діяльності та імплементація кращого світового досвіду в систему управління галуззю.

Важливим чинником ефективності логістичного менеджменту і, водночас, вхідним параметром для керованої транспортно-логістичної системи є стан зовнішнього середовища, що формується такими факторами:

1. Міжнародні відносини між країною та зовнішніми партнерами визначають концептуальні рамки, принципи та напрями зовнішньої стратегії розвитку транспортної системи у відповідності до діючих та планових до підписання міжнародних договорів, угод та меморандумів. Розвиток міжнародних відносин сприяє розширенню міжнародної торгівлі товарами і послугами, забезпечує залучення зовнішніх інвестицій та стимулює підвищення ділової активності в транспортній галузі. Як вже згадувалося вище, наразі одним з пріоритетних на-

прямків розвитку транспортно-логістичної системи України є її інтеграція в Європейську систему логістики у рамках оновленої політики TEN-T.

2. Інституційно-правове регулювання розвитку транспортних систем та ринку перевезень визначає правові основи прийняття рішень щодо формування та розвитку логістичних систем, здійснення підприємницької, інвестиційної та інноваційної діяльності в галузі. Пріоритетом у цій сфері є поступова уніфікація нормативно-правового та інституційного забезпечення транспортно-логістичної галузі з Європейським законодавством.

3. Економічне становище країни та тенденції розвитку економіки виступають важливими чинниками розвитку транспортно-логістичних систем.

Для визначення ступеня впливу темпів розвитку економіки на розвиток транспортної системи проведено кореляційно-регресійний аналіз. У якості залежної змінної взято обсяги реалізації транспортних послуг за видом економічної діяльності Н (Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність), у якості незалежної змінної — обсяги ВВП України у фактичних цінах. Вихідні дані для аналізу наведено у таблиці 1.

Регресійний аналіз проводився із використанням функції "Регресійний аналіз" MS Excel. За результатами проведеного аналізу можна зробити висновок про високий рівень залежності транспортної системи від росту ВВП. Отримано рівняння вигляду:

$$Y = 147X - 69458330 \quad (1).$$

Це означає, що при збільшенні ВВП на 1 млн грн, обсяги реалізації транспортно-логістичних послуг збільшуються на 147,1 тис. грн. Представлена модель характеризується високим ступенем достовірності та свідчить про наявність стійких лінійних зв'язків між досліджуваними показниками. Це підтверджується високими значеннями коефіцієнтів множинної кореляції (R), що становить 99% та коефіцієнтом детермінації ($R^2 = 0,98$).

Проведено також верифікацію моделі за критерієм Фішера, що показало істотність та надійність отриманої моделі.

Результати проведеного аналізу можуть бути корисними у процесі прогнозування та планування розвитку транспортно-логістичної системи України.

Окрім росту ВВП на розвиток транспортно-логістичної галузі впливає також структура економіки, діючі економічні регуляторні та фінансові механізми, інфляція, рівень доходів населення тощо.

3. Стан інфраструктури та ресурсне забезпечення галузі формують основний потенціал її розвитку та суттєво впливають на ефективність логістичного менеджменту. Важливим напрямком логістичного менеджменту є організація ефективного забезпечення функціонування керованої системи всіма необхідними ресурсами, зокрема кадровими, фінансовими, інформаційними, енергетичними та матеріальними. Для ефективного забезпечення ресурсами необхідно формувати відповідні ресурсні стратегії, що враховують кон'юнктуру та рівень диференціації ринків кожного ресурсу, а саме: енергетичного, фінансового, ринку праці.

4. Соціальне становище населення є важливим фактором, що повинен враховуватися у логістичному менеджменті, оскільки він визначає можливості транспортних фірм залучити кваліфікованих спеціалістів, прийнятний рівень тарифів на перевезення, рівень ділової активності на ринку перевезень тощо.

Доцільно підкреслити, що на національному та регіональному рівні відбувається певний зворотній зв'язок між логістичним менеджментом та зовнішніми чинниками. Зокрема, інфраструктура виступає водночас передумовою та керованою підсистемою у сфері логістичного менеджменту.

Логістичний менеджмент як процес реалізується шляхом безперервного виконання взаємопов'язаних функцій: планування роботи суб'єктів управління, організації логістичних потоків, координації учасників ринку транспортних і логістичних послуг та контролю а рівнем виконання планових показників а також дотримання належних стандартів виконання послуг.

Важливим завданням логістичного менеджменту на національному рівні також залишається недостатньо збалансований розвиток різних видів транспорту. Федорук Є.І. виділяє такі диспропорції транспортної системи України:

"Перша це диспропорції в темпах і масштабах розвитку різних видів транспорту. Найбільш яскравий приклад — значне відставання розвитку внутрішнього водного транспорту та високі темпи зростання автомобілізації.

Друга це недостатній розвиток існуючої транспортної інфраструктури, що найгостріше виявляється в невідповідності рівня розвитку автомобільних доріг рівню автомобілізації та попиту на автомобільні перевезення, в різкому скороченні числа обласних аеропортів, а також в наявності "вузьких місць" на стиках окремих видів транспорту.

Третя це територіальна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури" [4, с. 110—111].

Вирівнювання вказаних диспропорцій лежить у площині формування нових організаційних структур, що об'єднують суб'єктів транспортно-логістичної діяльності, різні види транспорту та регіони. Як свідчить світова практика, такими структурами можуть бути: транспортні вузли транспортні кластери, транспортно-логістичні центри та платформи.

Як показує досвід функціонуючих транспортно-логістичних центрів, формування нових міжгалузевих та міжрегіональних форм організації транспортно-логістичних послуг, що припускає організацію змішаних перевезень, сприятиме зниженню транспортно-логістичних витрат, скорочуватиме терміни поставки ван-

тажів та матиме позитивний вплив на розвиток економіки регіонів їх розміщення.

Як показує досвід розвинутих країн, основним поштовхом до трансформації логістичного менеджменту є активний розвиток науки і техніки. У швидкозмінних умовах, збереження ефективності та належного рівня конкурентоспроможності логістичних систем залежить від наявності систем прогнозування логістичного попиту, налаштування відповідних логістичних інструментів із використанням інноваційних технологій.

Серед сучасних технологій, що впроваджуються в галузі логістики на підприємствах у розвинутих країнах, зокрема в Німеччині, можна відзначити такі:

— проектування логістичних мереж для обслуговування великих корпоративних клієнтів, розробка відповідних стратегій та тактики постачання;

— формування спеціалізованого асортименту логістичних послуг, наприклад аграрної, фармацевтичної, продуктової логістики;

— розробка інтегрованих логістичних систем підтримки життєвого циклу продукту чи послуги;

— удосконалення програмного забезпечення логістичних процесів з використанням BIG DATA;

— розвиток екологічної та ресурсозберігаючої логістики.

На жаль, на сьогодні транспортний сектор України можна віднести до галузей з недостатнім рівнем інноваційної активності. За даними державної служби статистики [5], питома вага інноваційно-активних підприємств транспортної галузі у 2014—2016 роках складала 10% (336 підприємств). Для порівняння, у європейських країнах питома вага інноваційно-активних підприємств транспорту складає 39% у 2016 році. Основними видами інновацій є технологічні інновації, які проваджували 208 обстежених підприємств, процесні інновації (нові транспортування доставки та логістики) — 153 підприємства; маркетингові інновації — 128 підприємств та продуктові інновації — 5 підприємств галузі.

Попри зростання потреб щодо підвищення конкурентоспроможності та якості надання транспортних послуг, частка інноваційно-активних підприємств скорочується щороку. Основними причинами є: нестача фінансування, низький рівень державної підтримки галузі, високі терміни окупності інновацій, що стримують їх впровадження в нестабільних умовах зовнішнього середовища.

Зважаючи на хронічну нестачу фінансового забезпечення логістичних підприємств важливим завданням логістичного менеджменту є розроблення та реалізація дієвих фінансово-економічних механізмів розвитку транспортного сектору, серед яких:

— залучення зовнішніх інвестицій, кредитів та донорських ресурсів у модернізацію транспортного сектору, зокрема інфраструктури. Доцільно підкреслити, що такі механізми вже діють. Зокрема допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту та дорожнього господарства надає Європейський Союз шляхом секторальної бюджетної підтримки за програмою "Підтримка впровадження транспортної стратегії України" на підставі Угоди про фінансування; Міжнародний банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Уряд Японії через Японський банк міжнародного співробітництва за урядовою програмою Офіційної Допомоги Розвитку, Світовий банк та інші організації [6]. На жаль, неякісний менеджмент виконання проектів не дозволяє здійснювати ефективно реформи у транспортній галузі та вчасно освоювати іноземні інвестиції. Саме тому першочерговими завданнями є:

— активізація механізмів державно-приватного партнерства для залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури;

- корпоратизація транспортно-логістичних підприємств;
- створення умов для пільгового кредитування пріоритетних проектів розвитку транспортно-логістичних систем.

ВИСНОВКИ З ПРОВЕДЕНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ЦЬОМУ НАПРЯМІ

Досліджено, що позиції системного підходу логістичний менеджмент може бути представлений як впорядкована та керована система, у рамках якої здійснюється планування обсягів та асортименту транспортних і логістичних послуг відповідно до потреб розвитку економіки, у тому числі зовнішньоторговельних відносин, створення умов для розвитку інфраструктури, ефективного територіального та міжгалузевого розподілу транспортних, фінансових та інформаційних потоків для забезпечення безперебійного постачання товарів у відповідності до потреб споживачів. Таким чином, системна модель логістичного менеджменту формується під впливом зовнішнього середовища та передбачає керований вплив на процеси формування інфраструктури, планування, організацію та найбільш оптимальну координацію і контроль руху матеріальних, фінансових й інформаційних потоків відповідно до потреб розвитку економіки, у тому числі зовнішньоторговельних відносин, для забезпечення безперебійного постачання товарів у відповідності до потреб споживачів.

Доведено, що важливим чинником ефективності логістичного менеджменту і, водночас, вхідним параметром для керованої транспортно-логістичної системи є стан зовнішнього середовища, що формується такими факторами: 1) міжнародні відносини між країною та зовнішніми партнерами визначають концептуальні рамки, принципи та напрямки зовнішньої стратегії розвитку транспортної системи у відповідності до діючих та планових до підписання міжнародних договорів, угод та меморандумів; 2) інституційно-правове регулювання розвитку транспортних систем та ринку перевезень визначає правові основи прийняття рішень щодо формування та розвитку логістичних систем, здійснення підприємницької, інвестиційної та інноваційної діяльності в галузі; 3) економічне становище країни та тенденції розвитку економіки виступають важливими чинниками розвитку транспортно-логістичних систем.

Для визначення ступеня впливу темпів розвитку економіки на розвиток транспортної системи проведено кореляційно-регресійний аналіз. Представлена модель характеризується високим ступенем достовірності та свідчить про наявність стійких лінійних зв'язків між досліджуваними показниками. Це підтверджується високими значеннями коефіцієнтів множинної кореляції (R), що становить 99% та коефіцієнтом детермінації ($R^2 = 0,98$). Проведено також верифікація моделі за критерієм Фішера, що показала істотність та надійність отриманої моделі. Результати проведеного аналізу можуть бути корисними у процесах прогнозування та планування розвитку транспортно-логістичної системи України. Окрім росту ВВП, на розвиток транспортно-логістичної галузі впливає також структура економіки, чинні економічні регуляторні та фінансові механізми, інфляція, рівень доходів населення тощо.

Література:

1. Яцота О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: 90 економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89—99.
2. Угода про Асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011 (дата звернення 15.02.2020).

3. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 15.02.2020).
4. Федорчук Є.І. Особливості державного регулювання транспортно-логістичної сфери України. Інвестиції: практика та досвід. 2017. № 22. С. 109—114.
5. Наукова та інноваційна діяльність України: статистичний збірник. Державна служба статистики України. К, 2017. 172 с.
6. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі: аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investiciyni-mekhanizmi-strukturnikh-transformacij-u-transportnij-galuzi> (дата звернення 15.02.2020).
7. Іртишева І.О., Крамаренко І.С. Інвестиційна привабливість економіки: міжрегіональні асиметрії. Регіональна економіка. 2014. № 2 (72). С. 84—95.
8. Крамаренко І.С. Регіональна структура інвестиційного потенціалу: сучасний стан та концептуальні підходи. Вісник ХНАУ. 2019. № 4. С. 150—162.
9. Крамаренко І.С., Сенкевич О.Ф., Клецов Є.С., Прокопенко Н.О., Кльоц Ю.Ю. Особливості формування інвестиційного потенціалу: регіональний та національний аспект. Вісник ХНАУ. 2019. № 3. С. 343—357.
10. Іртишева І.О., Потапенко О.М. Інституційне забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку. Бізнес-навігатор. 2011. № 3 (24). С. 102—106.
11. Бурковський І.Д., Іртишева І.О. Інвестиційне забезпечення економічного розвитку аграрного виробництва. Економіка АПК. 2005. № 12. С. 71—73.

References:

1. Yatsuta, O. (2016), "Transport-logistical system of Ukraine in the conditions of European integration", Foreign Trade: 90 Economics, Finance, Law, vol. 3, pp. 89—99.
2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), "Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community, and their Member States, of the other part", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011 (accessed 15 February 2020).
3. State Statistics Service of Ukraine (2020), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 15 February 2020).
4. Fedorchuk, E.I. (2017), "Features of state regulation of transport and logistics sphere of Ukraine. Investment: practice and experience", vol. 22, pp. 109—114.
5. State Statistics Service of Ukraine (2020), *Naukova ta innovatsijna diial'nist' v Ukraini 2017. Statystychnyj zbirnyk* [Research and innovation activity in Ukraine 2017. Statistical yearbook], Derzhkomstat, Kyiv, Ukraine.
6. National Institute for Strategic Studies (2020), "Investment Mechanisms of Structural Transformations in the Transport Sector: An Analytical Note", available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/investiciyni-mekhanizmi-strukturnikh-transformacij-u-transportnij-galuzi> (Accessed 15 February 2020).
7. Irtyshcheva, I.O. and Kramarenko, I.S. (2014), "Investment attractiveness of the economy: inter-regional asymmetries", Regional economy, vol. 2 (72), pp. 84—95.
8. Kramarenko, I.S. (2019), "Regional structure of investment potential: current state and conceptual approaches", KhNAU Bulletin, vol. 4, pp. 150—162.
9. Kramarenko, I.S. Senkevich, O.F. Kletsov, E.S. Prokopenko, N.O. and Klyots, Yu.Yu. (2019), "Features of investment potential formation: regional and national aspect", KhNAU Bulletin, vol. 3, pp. 343—357.
10. Irtyshcheva, I.O. and Potapenko, O.M. (2011), "Institutional support for investment and innovation development". Business navigator, vol. 3 (24), pp. 102—106.
11. Burkovsky, I.D. and Irtyshcheva, I.O. (2005), "Investment support for the economic development of agricultural production", APK economy, vol. 12, pp. 71—73.

Стаття надійшла до редакції 17.04.2020 р.