

ISSN 2415-8801

Інтелект XXI

№ 4 2017

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
ГО «ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ КОНКУРЕНЦІЇ»

№ 4
2017

НАУКОВИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ЖУРНАЛ «ІНТЕЛЕКТ XXI»

Заснований у 2010 році. Виходить 6 разів на рік.
Реєстраційне свідоцтво КВ № 19206-9006 ПР від 05.07.2012 р.

Журнал внесено до списку друкованих періодичних видань,
що входять до переліку наукових фахових видань України (економічні науки)
(Підстава: наказ №41 Міністерства освіти і науки України від 17.01.2014 р.)

Присвоєно Міжнародний стандартний серійний номер
(International Standard Serial Number) ISSN 2415-8801 16.02.2016 р.

Засновники
і видавці:

Національний університет харчових технологій
ГО «Інститут проблем конкуренції»

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Гуткевич Світлана Олександрівна

– головний редактор

доктор економічних наук, професор

Бернат Томаш

– доктор, професор (Польща)

Бутнік-Сіверський Олександр Борисович

– доктор економічних наук, професор

Єрмошенко Микола Миколайович

– доктор економічних наук, професор, заслужений
діяч науки і техніки України

Киричок Петро Олексійович

– доктор технічних наук, професор

Корінько Микола Данилович

– доктор економічних наук, професор

Міненко Михайло Анатолійович

– доктор економічних наук, професор

Мусіна Аміна Аміржанівна

– доктор економічних наук, професор (Казахстан)

Пугачов Микола Іванович

– доктор економічних наук, професор,
член.-кор. НААНУ

Руденко-Сударєва Лариса Володимирівна

– доктор економічних наук, професор

Сафонов Юрій Миколайович

– доктор економічних наук, професор

Сологуб Олена Петрівна

– доктор економічних наук, професор

Юренієнє Віргінія

– доктор, професор (Литва)

Солоха Дмитро Володимирович

– відповідальний секретар

доктор економічних наук, доцент

Мова видання: українська, російська, англійська.

Програмні цілі видання: розвиток науки і освіти, популяризація економічних знань, формування економічного типу мислення, інформування наукового середовища про сучасні дослідження та розробки в сфері економіки.

Відповідальність за точність поданих фактів, цитат, цифр і прізвищ несуть автори матеріалів.

Редакційна колегія матеріали не повертає.

Редакційна колегія не завжди поділяє думку авторів.

У разі передруку посилання на журнал «Інтелект XXI» обов'язково.

Технічний секретар – Петрова О.В.

Офіційний сайт <http://www.intellect21.nuft.org.ua>

E-mail: journal@intellect21.nuft.org.ua

Формат 60x84/8. Гарнітура Times New Roman.

Папір офсет. Цифровий друк. Ум.-друк. арк. 15,35.

Підписано до друку 31.08.2017 р. Замов. № 3108/17. Наклад 100 прим.

Виготовлювач: Видавничий дім «Гельветика»

E-mail: mailbox@helvetica.com.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи

ДК № 4392 від 20.08.2012 р.

ЗМІСТ

СВІТОВА ЕКОНОМІКА ТА МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

Денисов О.Є. ТЕОРЕТИЧНИЙ ДИСКУРС СУТНОСТІ ТА СТАНОВЛЕННЯ ВЧЕННЯ ПРО ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ГАЛУЗІ У ВІДКРИТІЙ ЕКОНОМІЦІ.....	9
Кучер Г.В. ДЕРЖАВНИЙ СЕКТОР КРАЇН СВІТУ КРИЗЬ ПРИЗМУ ГЛОБАЛЬНИХ ФІНАНСОВИХ ІНДИКАТОРІВ.....	14
Некрасова Л.А., Давиденко М.В. РОЗВИТОК МІЖОРГАНІЗАЦІЙНОГО УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОВИМИ КАНАЛАМИ В СИСТЕМІ СТРАТЕГІЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ.....	22
Овчиннікова О.Р. МОДЕЛІ РЕГІОНАЛЬНОЇ МІГРАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ.....	27
Оласюк Г.П. МОДЕЛІ ОРГАНІЗАЦІЇ НАУКОВО-ДОСЛІДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ГЛОБАЛЬНИМИ ФАРМАЦЕВТИЧНИМИ КОМПАНІЯМИ.....	33
Письменна М.С. РИЗИК-ОРІЄНТОВАНИЙ ПІДХІД У МЕТОДОЛОГІЇ ДЕРЖАВНОГО АУДИТУ.....	37

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Андрущенко О.С. ОЦІНКА МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГОЗБЕРІГАЮЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ДЕРИВАТИВІВ.....	42
Білобровенко Т.В., Кітченко М.І. МЕТОДИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОДАТКОВИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ТА ПОДАТКОВОГО КРЕДИТУ З ПДВ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД.....	48
Бойко В.В. ВДОСКОНАЛЕННЯ БЮДЖЕТНО-ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗМІЦНЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ.....	53
Григорак М.Ю. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ РОЗРОБЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ В ГЕОЕКОНОМІЧНОМУ ВИМІРІ.....	58
Сурай А.С. ДІЛОВЕ СЕРЕДОВИЩЕ ЯК ФУНКЦІЯ ВІД КУЛЬТУРНО-МЕНТАЛЬНОЇ ДЕТЕРМІНАЦІЇ РЕГІОНУ.....	65
Термоса І.О. АСПЕКТИ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ.....	69
Юрченко А.Ю. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО РОЗРОБЛЕННЯ ТА ОЦІНКИ ІНТЕГРАЛЬНОГО ПОКАЗНИКА ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	74

ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

Левківський О.В. МІЖНАРОДНІ ІНДИКАТОРИ ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО РЕАЛІЗАЦІЇ.....	78
Мартинюк О.А. ФОРМУВАННЯ АДАПТИВНОГО ПІДХОДУ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДИНАМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА.....	83

УДК 65.012.34

Григорак М.Ю.

кандидат економічних наук, доцент,
завідувач кафедри логістики,
Національний авіаційний університет

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ РОЗРОБЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ В ГЕОЕКОНОМІЧНОМУ ВИМІРІ

У статті розглянуто теоретичні засади формування національної логістичної системи. На основі узагальнення зарубіжного досвіду визначено вплив логістики як окремого сектору економіки на економічне зростання, конкурентоздатність та ефективність системи господарювання в країні. З урахуванням системних зв'язків між суспільством, економікою, бізнесом та державою визначено основні макроекономічні фактори впливу на логістичну діяльність та ринок логістичних послуг, а також зворотній вплив інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури на економічне зростання. Сформульовано концептуальні засади розроблення національної логістичної стратегії та доведено, що правильна логістична стратегія з чітко визначеними цілями, завданнями і пріоритетами, адекватно забезпечена ресурсами та підтримана бізнесом може стати потужним стимулом економічних перетворень, сприяти підвищенню рівня конкурентоздатності та ефективності національної економіки, покращенню якості життя населення України, а також залученню до глобальних мереж поставок.

Ключові слова: економічний розвиток, національна логістична система, логістична стратегія, логістичний потенціал, ринок логістичних послуг.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАЗРАБОТКИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ В ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОМ ИЗМЕРЕНИИ

Григорак М.Ю.

В статье рассмотрены теоретические принципы формирования национальной логистической системы. На основе обобщения зарубежного опыта определено влияние логистики как отдельного сектора экономики на экономический рост, конкурентоспособность и эффективность системы хозяйствования в стране. С учетом системных связей между обществом, экономикой, бизнесом и государством определены основные макроэкономические факторы влияния на логистическую деятельность и рынок логистических услуг, а также обратное влияние инвестиций в развитие логистической инфраструктуры на экономический рост. Сформулированы концептуальные положения разработки национальной логистической стратегии, доказано, что правильная логистическая стратегия с четко определенными целями, заданиями и приоритетами, адекватно обеспеченная ресурсами и поддержанная бизнесом, может стать мощным стимулом экономических преобразований, способствовать повышению уровня конкурентоспособности и эффективности национальной экономики, улучшению качества жизни населения Украины, а также вовлечению в глобальные сети поставок.

Ключевые слова: экономическое развитие, национальная логистическая система, логистическая стратегия, логистический потенциал, рынок логистических услуг.

CONCEPTUAL PROVISIONS FOR THE MAKING OF THE NATIONAL LOGISTIC STRATEGY IN GEO-ECONOMIC MEASUREMENT

Grygorak M.

This article is sanctified to research of theoretical positions of forming of the national logistic system. On the basis of generalization of foreign experience drawn conclusion about influence of logistic as a separate sector of economy on the economy growing, competitiveness and efficiency of the management system in a country. Taking into account system connections between society, economy, business and state the basic macroeconomic factors of influence are certain on logistic activity and logistic services market, and also reverse influence of investments in development of logistic infrastructure on the economy growing. here are conceptual positions of development of national logistic strategy set forth. It is well-proven that correct logistic strategy with clearly certain goals, tasks and priorities, adequately provided with resources and supported by business, can become the powerful stimulus of economic transformations, to assist the increase of competitiveness level and efficiency of national economy, improvement of life population quality in Ukraine, and also to engaging in the global supply chain networks.

Keywords: economic development, national logistics system, logistics strategy, logistical potential, logistics services market.

Постановка проблеми. В умовах пошуку оптимальних шляхів виходу економіки України з кризового стану, що загострюється військовими діями на сході

країни, надзвичайно актуальним стає питання ефективного використання наявного ресурсного потенціалу, зокрема логістичного. Поставлені українським

урядом завдання економічного зростання вимагають не тільки збільшувати конкурентоспроможність вітчизняних товарів на міжнародних ринках із погляду їх ціни й якості, а й забезпечити ефективну взаємодію вітчизняних підприємств із закордонними бізнес-партнерами в глобальних та регіональних ланцюгах поставок, створити умови безбар'єрного (безшовного) руху товарних потоків у мережі міжнародних логістичних коридорів, розвивати транскордонну співпрацю та шукати можливості для отримання синергічного ефекту за рахунок збільшення доданої споживчої цінності і зменшення сукупних витрат учасників мережевої кооперації, глобального партнерства, гео економічних союзів та альянсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досвід найбільш ефективних із погляду логістики країн світу, зокрема Німеччини, Франції, Нідерландів, а також тих, що динамічно розвиваються (Китаю, Малайзії, Об'єднаних Арабських Еміратів, Індонезії, В'єтнаму та ін.), свідчить, що запорукою їх успіху стала національна логістична стратегія (national logistic strategy), яка визначала стратегічне бачення і ресурси для досягнення цього бачення [1].

Загалом існує консолідована точка зору багатьох учених, що процеси економічних змін стимулюються порівняно невеликою кількістю секторів, зокрема транспортом та логістикою [2]. Хоча термін «логістичний сектор» має широке використання в науковій та бізнес-літературі, логістику ще не визнали економічним сектором у традиційному сенсі. Одним із перших дослідників макроекономічних впливів логістики є фінський учений і експерт Світового банку з проведення глобального рейтингу логістичної ефективності країн світу Л. Ойяла [3]. Ця робота [4] узагальнює результати комплексного дослідження впливу логістичної діяльності на економічне зростання у 34-х країнах ОЕСР та зроблено висновок про те, що логістична галузь забезпечує значний макроекономічний внесок у національну економіку шляхом створення робочих місць, національного доходу, притоку іноземних інвестицій та підвищення конкурентоспроможності інших галузей. Вплив логістики на продуктивність та конкурентоздатність національної економіки досліджено в роботі [5]. Значну увагу розвитку логістичної індустрії як інструмента економічних змін приділяють у Китаї [6].

Зростаючу роль логістики, пов'язаної з вантажними перевезеннями, у контексті розвитку світової економіки відзначають експерти Європейського Союзу. Вони рекомендують уточнити логістичну політику ЄС та розробити нову стратегію з урахуванням виявлених проблемних зон логістичного сектору, зокрема зростання витрат, впливом негативних зовнішніх чинників та дефіцитом кваліфікованого персоналу [7].

Отже, загальні тенденції розвитку світової економіки та досвід провідних країн світу свідчать, що логістика стала важливим національним ресурсом, інструментом підвищення ефективності господарювання в країні, а також окремою галуззю економіки, що має потужний експортний потенціал і, відповідно, потребує стратегічного планування

Постановка завдання. Метою дослідження є розроблення концептуальних засад формування національної логістичної стратегії, орієнтованої на підвищення продуктивності та ефективності національної

економіки, зростання конкурентоспроможності вітчизняних товарів на міжнародних ринках та реалізацію транзитного потенціалу країни.

Виклад основного матеріалу дослідження. Постійний пошук нових нових ідей для підвищення конкурентоздатності на ринку товарів і послуг зумовив появу концепції ланцюгів доданої вартості/цінності і, відповідно, сприяв розвитку логістичних технологій під час організації товарного руху. Логістика займає провідне місце в життєдіяльності будь-якого економічного організму, оскільки її функціонування пов'язане з оптимізацією матеріальних, фінансових, інформаційних та інших потоків у швидко змінних ринкових умовах. Формування глобальних мереж поставок дає змогу бізнес-партнерам реалізувати головні передумови конкурентоздатності – гнучкість і надійність.

Стратегічний підхід до вирішення проблеми стійкого і збалансованого економічного розвитку передбачає гармонізацію інтересів і цілей усіх підсистем суспільства, таких як економіка, населення (соціум), бізнес і держава, з наголосом на інтегральній ефективності цілісної конструкції [8, с. 39–40]. У представленій на рис. 1 макромоделі економіка як підсистема має реагувати на запити соціума і відповідати потребам бізнесу, забезпечувати широку диверсифікацію робочих місць та продукції, що виробляється, забезпечувати поточну життєдіяльність людей, раціональне використання ресурсів, соціальне та бізнес-партнерство й у цілому перспективний розвиток усієї конфігурації «держава – соціум – економіка – бізнес» у просторі і часі. Комплексність і складність економічних процесів на макрорівні зумовлюють складність оцінювання результативності та ефективності системи господарювання. Враховуючи довгострокову мету держави – підвищення рівня життя громадян, – конкурентоспроможність національної економіки може вимірюватися такими параметрами:

- підвищення продуктивності як передумова стійкого зростання доходів населення;
- цінова конкурентоспроможність як здатність країни вести конкурентну боротьбу на міжнародних ринках і створювати робочі місця;
- інноваційна діяльність як можливість формування нових ідей і технологій для розвитку галузей із високою доданою цінністю;
- інвестиційна привабливість, що дає змогу підвищувати якість транспортної інфраструктури, впроваджувати сучасні технології та реалізовувати глобальні і локальні проекти в різних галузях.

Узагальнення наукових праць вітчизняних та зарубіжних учених, а також емпіричні дані щодо стану та трендів ринку логістичних послуг дають змогу стверджувати, що логістика впливає на всі складники національної конкурентоспроможності. За рахунок упровадження ефективних логістичних технологій і логістичних рішень на різних рівнях управління логістичними системами вдається зменшувати додану вартість товарів та послуг, збільшувати споживчу цінність продукції за рахунок корисності місця і часу, а також забезпечувати стійке зростання та захист навколишнього середовища. З іншого боку, сутність та особливості логістичної діяльності в окремих країнах визначаються впливом макроекономічних факторів, що представлено на рис. 1.

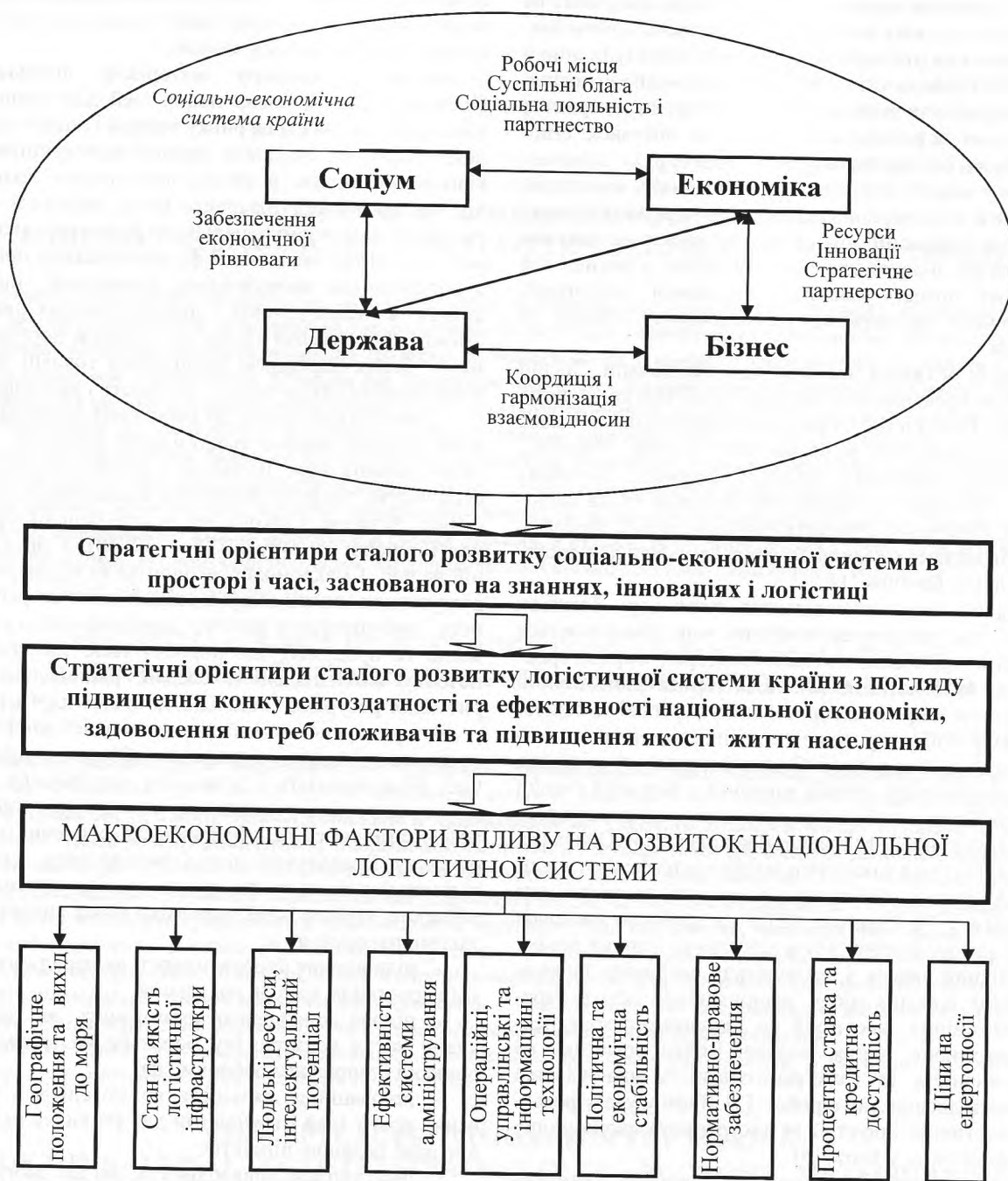


Рис. 1. Вплив соціально-економічної системи країни на розвиток логістики [7–9]

Вказані фактори можуть підсилювати або нівелювати ефективність функціонування логістичної системи країни. Стратегічні рішення щодо розвитку національної економіки мають бути спрямовані на отримання синергійних ефектів як результату інтегрованої взаємодії суспільства, бізнесу і державних інституцій шляхом синтезу соціально-економічних, організаційно-управлінських, техніко-технологічних, інформаційно-комунікаційних, екологічних факторів, що динамічно змінюються.

Системний погляд на рух і використання обмежених ресурсів через призму взаємопов'язаних матеріальних, інформаційних, фінансових потоків, що

активно взаємодіють із зовнішнім середовищем, дав змогу С.В. Смерічевській сформулювати сутність логістичного підходу в національній економіці як «складний багатовекторний системно-інноваційний процес переходу до стратегічного логістичного управління економічним розвитком країни, спрямований на трансформацію її економічної системи в національну логістичну систему, інтегровану в глобальну логістичну систему, і заснований на формуванні логістичного стратегічного мислення на державному рівні та запровадженні в усі сфери діяльності на всіх рівнях управління інноваційними логістичними технологіями» [9, с. 29].

Ми підтримуємо точку зору тих, хто вважає, що соціально орієнтована модель розвитку економіки – це модель, заснована на знаннях, інноваціях та логістиці. Вплив логістичного підходу на розвиток суспільства відзначають чимало дослідників, передусім за рахунок зменшення логістичних витрат, що створює нові можливості для розвитку соціальної сфери. Інвестиції в логістичну інфраструктуру збільшують логістичні можливості, забезпечують підвищення ефективності, якості послуг і прискорення руху товарів, що в кінцевому підсумку підвищує конкурентоздатність. На рис. 2 схематично представлено вплив логістичного сектору на економічне зростання країни. Залучення інвестицій для будівництва, реконструкції чи капітального ремонту транспортних терміналів, автомобільних та залізничних доріг, створення сервісних центрів та мультимодальних логістичних центрів, активне впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних технологій (зокрема, систем моніторингу вантажопотоків та контролю над рухом транспортних засобів, електронного документообігу, «єдиного електронного вікна» для здійснення контрольних процедур на митницях і прикордонних переходах) у цілому збільшують продуктивність та ефективність усієї логістичної системи країни.

Використовуючи глобальні дані про конкурентоспроможність національних економік Всесвітнього

економічного форуму та логістичну ефективність Світового банку і провівши кластеризацію країн світу, автори довели, що в розвинутих країнах основними можливостями логістики для створення конкурентних переваг є логістична компетентність та системи моніторингу для підтримки надійності поставок, а в країнах, що розвиваються, – транспортна інфраструктура та митні процедури.

Результати показали, що найбільш значимим фактором для всіх країн із високим і низьким рівнями конкуренції є логістична інфраструктура, яка включає всі види транспорту та інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ). При цьому вдосконалення транспортних потужностей має інноваційну цінність тільки за умови ІКТ, оскільки інформація має вирішальне значення в управлінні ланцюгами поставок. Для підвищення загальної компетентності в логістиці державний і приватний сектори мають розглядатися спільно на національному рівні: державні інститути створюють нормативно-правове забезпечення логістичної діяльності і умови залучення інвестицій, а приватні компанії (постачальники логістичних послуг) покращують свої стратегії і створюють конкурентні переваги на глобальних ринках. У результаті надання більш якісних послуг вони допомагають збільшити обсяги торгівлі і підвищити конкурентоспроможність країни.

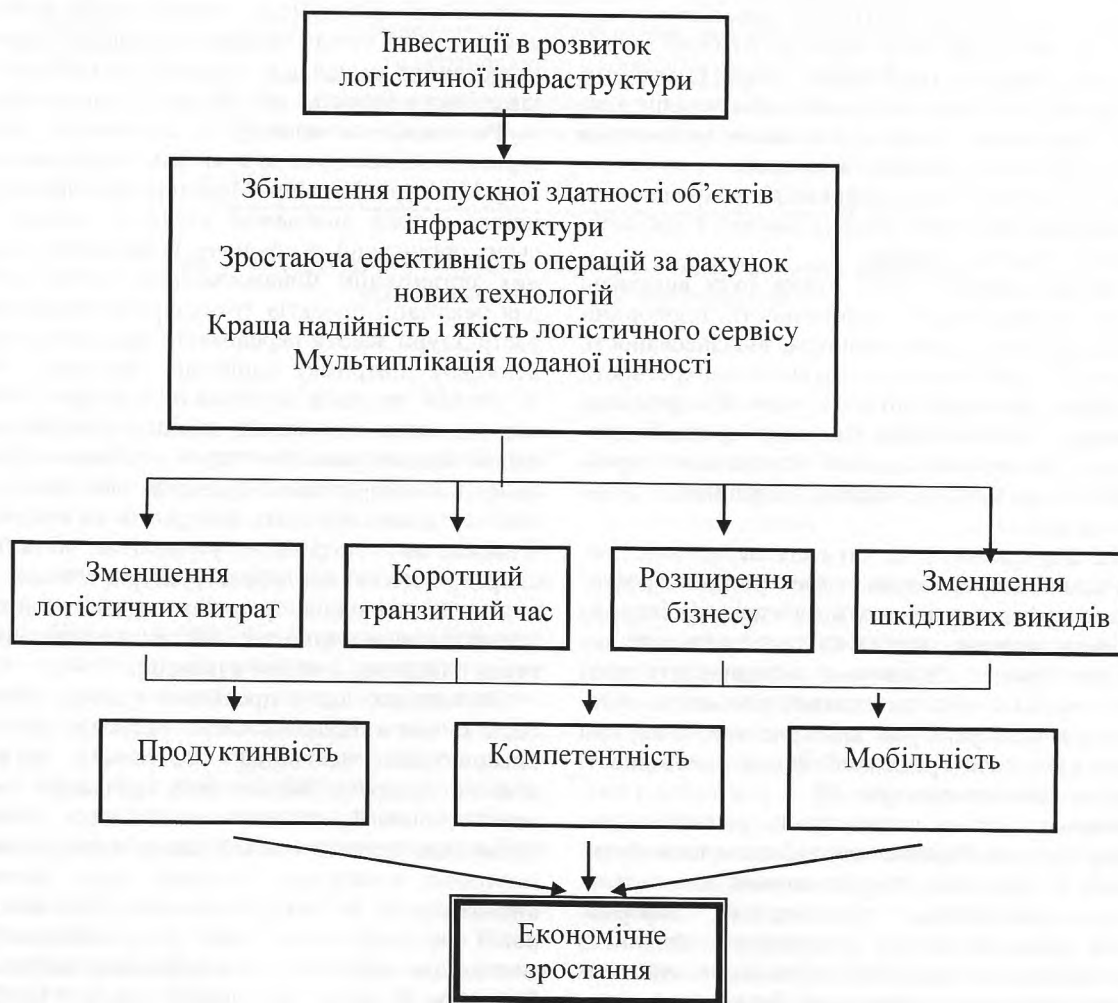


Рис. 2. Вплив розвитку логістичної інфраструктури на економічне зростання країни [4, с. 524]

Таким чином, під час визначення стратегічних орієнтирів розбудови національної економіки України необхідно враховувати зарубіжний досвід, висновки міжнародних експертів, а також стан та тенденції розвитку вітчизняного ринку логістичних послуг.

Як відповідь на очікування бізнесу й усвідомлення значення логістики для економічного зростання держави стало створення при Кабінеті Міністрів України у січні 2017 р. логістичного комітету, до складу якого увійшли представники Світового банку, різних міністерств і відомств, громадських організацій і бізнес-структур. Основна мета створення нового дорадчого органу – прискорення реформ транспортної інфраструктури України, а також залучення до постійного діалогу представників бізнесу та експертної спільноти. Досягнення поставленої мети може бути забезпечене різними шляхами: радикальними змінами якості транспортної інфраструктури, створенням дійсно конкурентного середовища на всіх видах транспорту, впровадженням останніх досягнень науково-технічного прогресу та інноваційних технологій мережевої взаємодії державних органів та бізнесу, впровадженням світових стандартів логістичного обслуговування та управління ланцюгами поставок, підвищенням рівня національної транспортної та екологічної безпеки тощо.

На нашу думку, для оптимізації використання обмежених фінансових ресурсів і найбільш повної реалізації логістичного потенціалу необхідна національна логістична стратегія України (НЛС). Основною метою стратегії має бути створення такої логістичної галузі, яка могла би сприяти відновленню та зростанню економіки країни, а також, використовуючи вигідне географічне положення, стати центральним транзитним хабом між Європою та Азією. Поліпшення в логістичному секторі автоматично призведе до покращення в інших секторах економіки: промисловості, сільському господарстві, торгівлі, туризмі.

Під час розроблення НЛС мають бути враховані принципи пріоритетності, еластичності, пропорційності, спадковості, альтернативності, збалансованості, ефективності, ієрархічності, реальності, конкретності, формалізованості, інноваційності тощо. Ці принципи передбачають використання методів форсайт-прогнозування, програмно-цільового управління, дерева цілей, SWOT- та PESTLE-аналізу, імітаційного моделювання та ін.

Процес формування НЛС стратегії передбачає поетапне моделювання сценаріїв довгострокового розвитку логістичної системи у взаємозв'язку з факторами економічного розвитку країни та тенденціями ринку логістичних послуг. Основними складниками такої стратегії є місія та цілі логістичної діяльності, головні завдання та стратегічні альтернативи, очікувані результати і механізми реалізації, аналіз ефективності та фінансове забезпечення (рис. 3).

Ураховуючи досвід інших країн, вважаємо, що логістична система України має забезпечувати функціонування інтегрованих та ефективних логістичних мереж (дистрибуційних, транспортних, інформаційних та фінансових), що підтримують діяльність постачальників логістичних послуг та інших суб'єктів логістичної діяльності. Вона має бути обов'язково інтегрованою з глобальними логістичними мережами і створювати конкурентні переваги для постачання

вітчизняних товарів на міжнародні ринки, оскільки конкуренція здійснюється не тільки між продуктами чи компаніями, а й між ланцюгами (мережами) поставок. Локально інтегрована та глобально пов'язана логістична система буде сприяти національному економічному суверенітету та безпеці, покращувати соціальний добробут та якість життя населення України.

У представленій схемі структурних елементів НЛС ключовим моментом є те, що під час розроблення стратегічного плану розвитку галузі необхідно враховувати принципи адекватності (відповідність потребам середовища, ресурсам, цінностям і основній меті), реалістичності (забезпеченість ресурсами, відповідність вимогам та інтересам постачальників логістичних послуг та їх клієнтів), прийнятності (відповідність суспільним потребам та очікуваним результатам, наявність синергійного ефекту, прийнятний рівень ризиків).

Для того щоб НЛС була ефективною, вона має бути конкретизована і доповнена секторальними логістичними стратегіями з урахуванням потреб та інтересів різних областей та суб'єктів логістичної діяльності, а також трансформована в систему програм, планів і проектів, які будуть синхронізовані з пріоритетами державної політики у сфері логістики. При цьому програми і проекти розвитку різних видів транспорту і мультимодальних перевезень, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури, впровадження інформаційно-комунікаційних технологій, диверсифікації і кастомізації логістичних послуг мають розглядатися комплексно і скоординовано з погляду економічних, екологічних, соціальних та інституціональних чинників стійкого розвитку національної економіки (рис. 4).

Реалізація та моніторинг виконання логістичної стратегії здійснюються в межах повноважень Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури, інших органів виконавчої влади за участю громадських організацій та об'єднань підприємців, міжнародних організацій. Фінансово-інвестиційні механізми для реалізації проектів транспортно-логістичної інфраструктури мають передбачати виділення коштів на державну підтримку соціально значимих об'єктів і залучення ресурсів приватного сектору і міжнародних інвестиційних фондів згідно з адекватним і прозорим планом розвитку галузі з чітким визначенням найбільш пріоритетних проектів. Має бути створено систему довгострокових контрактів на проектування, будівництво і подальше утримання об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, а також інтеграцію до міжнародних транспортно-логістичних мереж (розвиток транспортних і логістичних коридорів, кластерів, платформ, союзів і альянсів).

Зауважимо, що в провідних країнах світу логістика є високотехнологічною галуззю, яка активно використовує найновіші досягнення науково-технічного прогресу: безпілотний транспорт, хмарні та smart-технології, системи накопичення, оброблення та передачі великих масивів даних, електронний документообіг, електронну торгівлю тощо. За образним висловленням В. Купріяновського, логістика у цифровій економіці стає свого роду «інтелектуальним клеєм», що забезпечує інтелектуальну мобільність як фізичних об'єктів, так і людей [15, с. 75]. Експерти галузі вважають, що ми стоїмо на порозі небачених раніше інфраструктурних проектів. Зокрема, цифрова

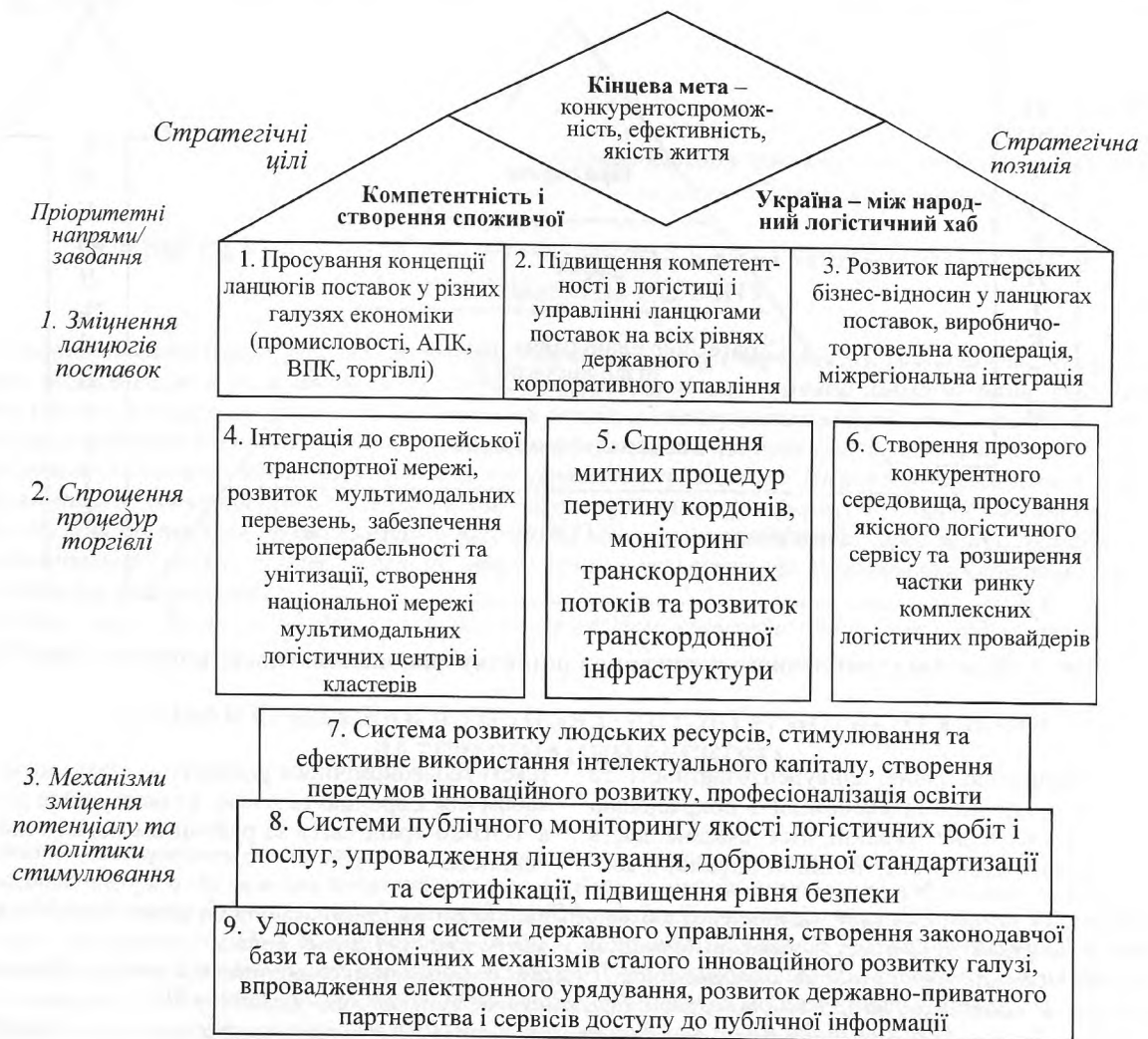


Рис. 3. Структурна схема цілей, пріоритетних напрямів та завдань Національної логістичної стратегії

залізниця, яка активно впроваджується в США та ЄС, за рахунок інноваційних технологій може швидко, надійно й екологічно доставляти товари і людей, при цьому збільшуючи на 50% пропускну здатність наявних і нових колій і як мінімум удвічі дешевше. Цифрові ланцюги поставок дають змогу на практиці реалізувати принципи клієнторієнтованості і забезпечувати виробництва товарів та їх швидку доставку на вимогу споживача. Саме тому НЛС має бути інноваційно спрямованою стратегією, яка створить принципово нові можливості для виявлення конкурентоспроможних вітчизняних виробництв і їх включення в міжнародний поділ праці, а також дасть змогу стимулювати розміщення на нашій території виробництва європейських, китайських, японських, американських та інших компаній для подальшого розподілення цих товарів в інші країни світу.

Інноваційний розвиток логістичної індустрії актуалізує важливість професійної підготовки кадрів і створення проінноваційної системи навчання, підвищення кваліфікації та перепідготовки персоналу. Така система має підкріплюватися більш глибокими партнерськими зв'язками і співпрацею між урядом, промисловістю і

постачальниками послуг. Створення національного стандарту компетенцій логістичного персоналу та бази знань із логістики, що відповідає потребам бізнесу, сприятиме підвищенню загального рівня якості логістичних послуг, зростанню ринкової частки комплексних логістичних операторів типу 3PL-5PL, активному використанню концепції управління ланцюгами поставок у діяльності вітчизняних підприємств.

Висновки з проведеного дослідження. Узагальнення міжнародного досвіду, теоретичних розробок зарубіжних та вітчизняних учених дало змогу підтвердити вплив логістичної галузі на економічний розвиток країни і розробити концептуальні положення національної стратегії. Доведено, що правильна логістична стратегія з чітко визначеними цілями, завданнями і пріоритетами, адекватно забезпечена ресурсами та підтримана бізнесом, структурно довершена з погляду етапності та ієрархічної узгодженості із секторальними, локальними та регіональними стратегіями економічного розвитку, інституційно забезпечена і контролювана за чітко визначеними критеріями успішності та ефективності під час реалізації програмних та проектних заходів буде сприяти економічному зрос-



Рис. 4. Піраміда стратегічного планування розвитку національної логістичної системи

тання, підвищенню рівня конкурентоздатності та ефективності національної економіки і покращенню якості життя населення України. Все сказане дасть змогу реалізувати стратегічну позицію України в кон-

тексті геоeкономічного розвитку – стати логістичним хабом між Європою та Азією, а також увійти до 2030 р. в ТОП-20 країн світу за рейтингом логістичної ефективності.

1. Buren N. *Towards a Circular Economy: The Role of Dutch Logistics Industries and Governments* / N.van Buren, M.Demmers, R.van der Heijden, F. Witlox // *Sustainability*. – 2016. – № 8(647). – P. 1–17.
2. Candemira Y. *An inquiry into the analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development* / Y. Candemira, D. Çelebib // *Transportation Research Procedia*. – 2017. – Vol. 25. – P. 4692–4707.
3. Ojala L. *State of Logistics in the Baltic Sea Region. Survey results from eight countries*. – Turku, LogOn Baltic master reports, 2007. – 140 p.
4. Hayaloglu P. *The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries* / P.Hayaloglu // *International Journal of Economics and Financial Issues*. – 2015. – Vol. 5(2). – P. 523–530.
5. Serhat B. *Analyzing the Dependency Between National Logistics Performance and Competitiveness: Which Logistics Competence is Core for National Strategy?* / B.Serhat, S.Harun // *Journal of Competitiveness*. – 2011. – Issue 4. – P. 4–22.
6. Liu S. *A Research on the Relationship of Logistics Industry Development and Economic Growth of China* / S.Liu // *International Business Research*. – 2009. – Vol. 2. – № 3. – P. 197–200.
7. *Fact-finding studies in support of the development of an EU strategy for freight transport logistics. Lot 1: Analysis of the EU logistics sector Ecorys* [Електроний ресурс]. – Режим доступу : <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2014-12-introduction-of-a-standardised-carbon-footprint-methodology.pdf>.
8. *Проблемы формирования эффективной социально ориентированной модели хозяйственного развития России* / Под ред. Г.Б. Клейнера, С.И. Берлина, Х.А. Константиноиди. – Краснодар, 2014. – 319 с.
9. Смерічевська С.В. *Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки: стратегічні імперативи* : [монографія] / С.В. Смерічевська. – Херсон : Гельветика, 2015. – 320 с.
10. *Куприяновский В.П. Правительство, промышленность, логистика, инновации и интеллектуальная мобильность в цифровой экономике* / В.П. Куприяновский, С.Н. Евтушенко, О.Н. Дунаев [и др.] // *Современные информационные технологии и ИТ-образование*. – 2017. – Т. 13. – № 1. – С. 74–96.

E-mail: m_grigorak@ukr.net

Паризький І.В. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: РЕСУРСНИЙ АСПЕКТ.....	88
Приходченко Т.А. ФАКТОРИ ТА УМОВИ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА РЕГІОНУ.....	94

БІЗНЕС ТА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ

Ліпич Л.Г. ЗМІНА ПІДХОДІВ ДО УПРАВЛІННЯ В ЕПОХУ БАГАТОВЕКТОРНОГО ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОГО СУСПІЛЬСТВА.....	99
Овсянюк-Берладіна О.Ф. ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНО АДАПТОВАНОГО МЕНЕДЖЕРА.....	104
Плахтій Т.Ф. МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБЛІКУ НА ОСНОВІ КОНЦЕПЦІЇ ОЩАДЛИВОГО ВИРОБНИЦТВА: СТРУКТУРНИЙ АНАЛІЗ.....	108
Янковська К.С. ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ БІОМАСИ ВІДХОДІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА НА ЕНЕРГЕТИЧНІ ПОТРЕБИ.....	115

ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ

Марушак І.А. МЕТОДИ ТА МОДЕЛІ ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ВОДНИХ РЕСУРСІВ ПІВДЕННОГО БУГУ.....	120
Ярошенко О.Л. МЕТОДИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ БЕЗБИТКОВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ІЗ ПІДЗЕМНОГО ЗБЕРІГАННЯ ПРИРОДНОГО ГАЗУ.....	126

ІНФОРМАЦІЯ 131