

Halasiuk V. V.Chairman of the Committee of the Verkhovna Rada
of Ukraine on Industrial Policy and Entrepreneurship**INCREASING EXPORT DUTY ON SCRAP METAL TO ELIMINATE RESOURCE DEFICIT
IN METAL INDUSTRY AS A MECHANISM FOR ECONOMIC DEVELOPMENT****Summary**

The article discloses and generalizes the main preconditions for the introduction of such a mechanism of scrap exports regulation as an export duty increase to eliminate the shortage of this raw material on the domestic market and promote the development of the national economy. The paper also investigates the effects of high export duty on scrap metal, i.e. its impact on production, jobs, tax revenues, etc. According to the GTAP economic modeling, metal scrap export duty increase from 10 to 30 Euro per ton will result in 49.3 per cent decrease in its export, increase of domestic production of ferrous metals by 2.8 per cent and heavy industry by 0.4 per cent, the level of employment will rise by 0.12 per cent, budget revenues will increase by 45.8 million U.S. dollars. The article demonstrates the results of economic and mathematical modeling of maintaining the increased rate of export duty on scrap metal in the medium term. It studies the international experience of introduction of the barriers to metal scrap export. It is established that Kazakhstan imposed a total ban on the export of ferrous and non-ferrous metal scrap, China has an ad valorem export duty on metal scrap of 40% and India and Pakistan at 15-30%. The work also substantiates the legitimacy of the introduction by Ukraine of an increased duty on the ferrous metal scrap export and its further preservation. It is also established that Ukrainian legislation on metal scrap export does not contradict international trade law under the WTO.

Key words: export duty, ferrous metals scrap, metal fund, mining and metallurgical industry, economic and mathematical modeling.

УДК 336.2

Григорак М. Ю.

Національний авіаційний університет

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ
РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ**

У статті досліджено теоретичні питання становлення та розвитку ринку логістичних послуг як важливого складника національної логістичної системи. Запропоновано авторське бачення основних етапів розвитку ринку логістичних послуг та їх змісту, що трансформувалися під впливом глобалізації виробництва та регіоналізації споживчих ринків. Визначено глобальні новітні тренди та закономірності розвитку ринку внаслідок процесів логістизації та інтелектуалізації національної економіки, а також доведено необхідність розробки управлінських рішень, що стосуються державного регулювання та саморегулювання ринкових відносин між постачальниками логістичних послуг та їх клієнтами в ланцюгах/мережах постачання товарів і послуг.

Ключові слова: логістична послуга, ринок логістичних послуг, управління розвитком ринку, державне регулювання.

Постановка проблеми. Трансформація ринкових відносин в Україні та розробка нового економічного курсу, орієнтованого на імплементацію угоди про асоціацію з Європейським Союзом, вимагають напрацювання принципово нових схем дослідження ринкового середовища у сфері логістики та управління ланцюгами постачання. Світовий досвід свідчить про те, що країни з високим рівнем ефективності логістики здатні забезпечувати підприємствам доступ на міжнародні ринки за допомогою надійних ланцюгів постачання. Країни з низькою логістичною ефективністю мають високі логістичні витрати, що негативно впливає на конкурентоспроможність національної економіки. Зараз існують багато невирішених проблем, що стосуються формування та розвитку ринку логістичних послуг. Ринок логістичних послуг має потужний потенціал зростання, здатність прискорювати розвиток підприємств різних галузей економіки, що взаємодіють в регіональних і глобальних ланцюгах товарного руху, створювати синергічні ефекти та гармонізувати економічні відносини.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науковим базисом для досліджень ринку логістичних послуг вибрано економічну теорію галузевих

ринків, яка вивчає способи формування, види та економічні наслідки функціонування ринкових структур. Значний внесок у формування та розвиток теорії трансформацій ринку здійснили відомі зарубіжні вчені, такі як, зокрема, Ф. Шерер [1], М. Портер [2], Л.В. Рой [3], А.І. Ігнатюк [4]. Базовою парадигмою досліджень галузевих ринків є представлення взаємозв'язку «структура – поведінка – результат» (“Structure – Conduct – Performance, SCP”), що дає змогу оцінити вплив взаємодії учасників ринку на суспільний добробут та державне втручання. Дослідженню наукових основ формування та розвитку ринку логістичних послуг як специфічного галузевого ринку присвятили наукові праці чимало вітчизняних вчених, зокрема останніми роками К.Е. Більовський визначив сучасні тенденції та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні [5], Т.М. Глуценко представив основні варіанти сегментації ринку логістичних послуг за світовою структурою [6], Н.І. Федоронько, Н.О. Ковальчук розглянули динаміку ринку послуг в Україні [7], О.Є. Шандрівська, Л.Ю. Шевців обґрунтували ознаки та виокремили етапи розвитку ринку логістичних послуг в Україні [8].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Узагальнення досліджень стану та тенденцій розвитку ринку логістичних послуг в Україні в публікаціях названих вчених дає змогу констатувати відсутність єдиних наукових підходів до його вивчення в умовах трансформаційної економіки, а також системного підходу до визначення основних трендів та закономірностей розвитку з урахуванням економічних та інформаційно-комунікаційних факторів впливу. Водночас дослідження стану та вдосконалення механізмів економічного регулювання ринку логістичних послуг є пріоритетним завданням для забезпечення життєздатності національної економіки. Слабкість ринкових інституцій, неефективність механізмів державного регулювання, розвиток тіньових, віртуальних та фіктивних відносин зумовили ситуацію, коли поведінка багатьох суб'єктів ринку не відповідає суспільним інтересам, чимало вітчизняних підприємств є неконкурентоспроможними порівняно з міжнародними логістичними операторами.

Мета статті полягає в узагальненні особливостей еволюції глобального логістичного ринку, виявленні новітніх трендів, чинників та закономірностей його розвитку в умовах економіки знань та інтелектуалізації процесів надання логістичних послуг, а також розробці концептуальних положень управління розвитком ринку логістичних послуг з урахуванням інструментів державного регулювання та саморегулювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вихідним положенням дослідження є розуміння ринку як системи обміну товарами та послугами в конкретній економічній системі та як економічного механізму, здатного до саморегулювання та саморозвитку, але такого, що потребує державного регулювання. Також вважаємо, що ефективність моделі ринку передбачає максимізацію вигоди для всіх учасників ринку, створення доданої споживчої цінності та максимального задоволення потреб кінцевих споживачів, зростання обсягів виробництва національного продукту та підвищення добробуту населення. Результативність ринку логістичних послуг залежить від поведінки постачальників логістичних послуг (продавців) та їх клієнтів (покупців) і характеризується їх кількістю, рівнем диференціації, наявністю або відсутністю бар'єрів входу на ринок нових фірм, рівнем вертикальної та горизонтальної інтеграції підприємств, ступенем диверсифікації виробництва логістичних послуг.

На структуру логістичного ринку впливають багато базових умов: з боку пропозиції – розміщення і власність на основні види сировини та логістичної інфраструктури; характер відповідної технології логістичного обслуговування; наявність робочої сили; часові характеристики логістичних циклів тощо; з боку попиту – доступ до товарів-замінників; часові коливання попиту; методи здійснення покупок; ринкові характеристики послуг тощо. Дослідники галузевих ринків вважають, що ринок є формою управління координацією економічного обміну, а ринкові операції відбуваються в межах відносин обміну між учасниками, які ведуть економічну діяльність і контролюють ресурси [4, с. 9]. Оскільки ринок логістичних послуг є системою товарного обміну, можна дослідити його історію становлення та розвитку в умовах економічних трансформацій, тобто визначити сутнісні зміни, що відбувалися в минулому і можуть статися в майбутньому під впли-

вом ключових факторів розвитку економіки. Ці зміни стосуються складу та якості послуг, що надаються, складу учасників, а саме постачальників і споживачів, умов укладання договорів і співпраці економічних агентів, бізнес-моделей логістичної діяльності, рівня професійної компетентності учасників, конкурентних сил та драйверів зростання. Узагальнення наукових праць зарубіжних та вітчизняних авторів, зокрема джерел [8; 9-11], дає змогу запропонувати авторське бачення основних етапів розвитку ринку логістичних послуг та їх змісту, що трансформувалися під впливом глобалізації виробництва та регіоналізації споживчих ринків, зростання конкуренції та формування глобальних ланцюгів постачання, затребуваності аутсорсингу логістичних функцій та їх інтегрованості, активного використання бізнесом сучасних інформаційно-комунікаційних технологій та штучного інтелекту (рис. 1).

Запропонована схема поетапного еволюціонування ринку логістичних послуг дала змогу поставити у відповідність до характеристик власне логістичної послуги та поведінки учасників ринку показники зрілості ринку, що створює можливість порівнювати ринок логістичних послуг в Україні з іншими країнами та глобальним ринком. Знання та використання вітчизняними фахівцями не тільки загальної моделі динаміки ринку, але й досвіду поширених помилок розвитку на прикладі інших країн, безумовно, може забезпечити більш динамічне проходження початкових етапів і якнайшвидше досягнення рівня розвинених ринків для отримання вітчизняними підприємствами потужних конкурентних переваг у глобальній економіці. Досить критичним параметром для прогнозування розвитку ринку є тривалість кожного етапу. Звичайно, розрахунок «точної» тривалості етапів з огляду на безліч факторів, що на них впливають, навряд чи можливий, але врахування основних трансформаційних зрушень у світовій економіці свідчить про те, що зміни відбуваються більш швидкими темпами.

Отже, сучасний стан ринку логістичних послуг характеризується впливом численних факторів, зокрема широтою асортименту послуг, що надаються логістичними компаніями; складністю процесів логістичного обслуговування клієнтів; масштабом ведення бізнесу; ступенем залучення до глобальних ланцюгів (мереж) постачання. Нові моделі бізнес-процесів транснаціональних корпорацій і провідних виробників товарів і послуг на основі концепції гнучкого виробництва (lean production), полегшених активів (light assets), зменшення працюючого капіталу (working capital) сприяли появі попиту на пошук інструментів скорочення логістичних витрат упродовж повного ланцюга постачання; тактичної і стратегічної взаємодії/партнерства виробників товарів і/або послуг, торгових компаній з постачальниками логістичних послуг у ланцюгах створення вартості (споживчої цінності). Посилення ролі транснаціональних корпорацій у глобальній економіці та використання аутсорсингу в логістиці привели до виникнення нового типу партнерських відносин, а саме довгої співпраці в ланцюгах постачання, бо саме мережева взаємодія забезпечує оптимальний баланс витрат, якість, компетентність і гнучкість в узгодженому досягненні спільних цілей. Концепція спільного утворення цінності створює базу для зміни центрів компетенцій і виявлення додаткових джерел ефективності управління логістичними потоками і процесами,

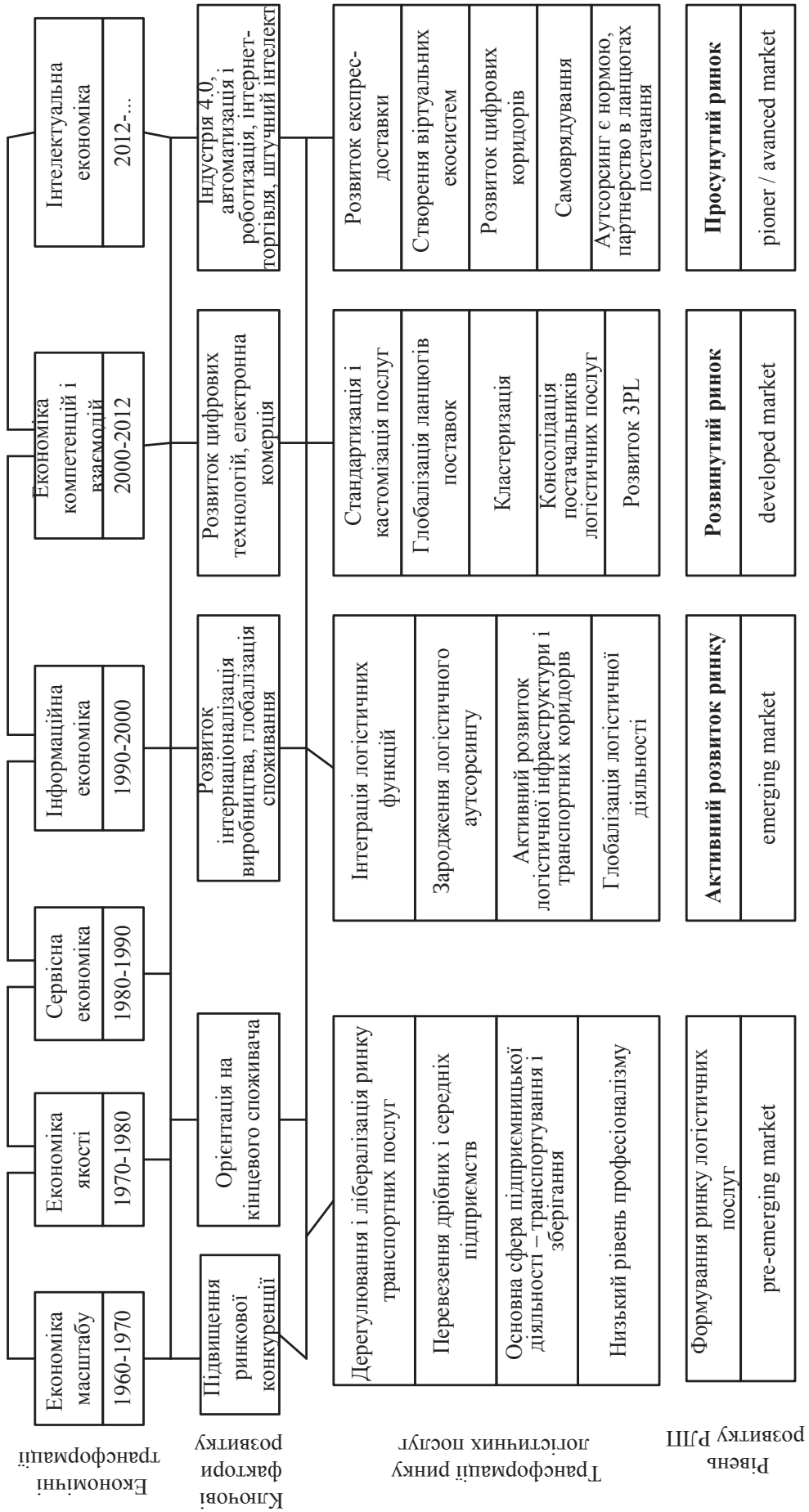


Рис. 1. Етапи розвитку ринку логістичних послуг відповідно до трансформацій глобальної економіки

Джерело: авторська розробка.)

що передбачає наявність знань про клієнтів (формування клієнтських баз даних), а також активної комунікації зі споживачами (впровадження CRM-систем). Активізація попиту привела до появи/розвитку нових (комплексних) логістичних сервісів і продуктів, пропонуєваних на базі вертикальної інтеграції логістичних послуг, горизонтальної інтеграції (як за видами транспорту, так і за сегментами ринку), що є відповідд. на клієнтоорієнтованість (послуги під конкретного клієнта за конкурентними цінами). На рис. 2 узагальнено новітні тренди розвитку ринку логістичних послуг, показано відповідні фактори, що стимулюють попит на логістичні послуги та формують нові закономірності поведінки постачальників логістичних послуг у динамічно мінливому ринковому середовищі.

Наприкінці ХХ ст. інформація стала одним із ключових ресурсів економіки. Сьогодні практично неможливо забезпечити необхідну споживачам якість обслуговування та ефективність логістичних операцій без застосування інформаційних систем і програмних комплексів для аналізу, планування та підтримання прийняття комерційних рішень. Більше того, саме завдяки їх розвитку логістика стала домінуючою формою організації руху товарів на висококонкурентних ринках транспортних послуг.

Характерно, що всі сучасні напрями розвитку ринку логістичних послуг орієнтовані на активне використання електронних форм забезпечення ділових операцій. Це виявляється і в назвах нових, дуже перспективних та ефективних електронних технологій, зокрема EDI, RFID, e-mobility, e-business, e-logistics. Створення цінності у віртуальних логістичних ланцюгах фактично означає створення знань, оскільки передбачає збирання, аналіз, зберігання та поширення інформації, за допомогою якої підприємство може створити нові ринки або нові відносини на наявних ринках.

Бурхливий розвиток електронної торгівлі зумовив зростання конкуренції між традиційними та новими форматами продажів товарів та послуг, що спонукає компанії до постійного пошуку нових логістичних рішень щодо форм і термінів доставки, комплектації замовлень споживачів, управління запасами, зберігання та розподілення товарів. Зростання зацікавленості у вирішенні проблем «першої та останньої милі» сприяло більш високим темпам розвитку поштових та кур'єрських послуг, появі нових технологій міської доставки товарів, реалізованих через електронні канали продажів. Експерти вважають, що найближчим часом ми станемо свідками інверсії інституціональної структури глобальної логістики. Індустрія 4.0 зумовлює зміщення центрів виробництва ближче до ринків збуту, а це означає формування нової конфігурації регіональних ланцюгів постачання. Але це більш революційні зміни очікують нас у зв'язку з появою технологій уберизації та інтелектуальної мобільності. Убер – це сервіс із доставки вантажів, у якому клієнт отримує можливість зв'язуватися безпосередньо з вантажоперевізниками, відстежувати свій вантаж в реальному часі та здійснювати зручний пошук агентів. Перевізники ж зі свого боку можуть оперативнo брати додаткові замовлення, планувати своє завантаження та скорочувати частку порожніх пробігів. Глобально можна виділити такі три види ефектів від інформатизації, уберизації та автоматизації вантажоперевезень: зменшення логістичних витрат, оскільки змен-

шуються витрати на паливо; скорочення термінів доставки замовлень за рахунок швидкого пошуку виконавців; підвищення якості надання логістичних послуг.

Технологія цифрової мобільності пов'язана з цифровізацією бізнесу в Європі і координується постійно діючим форумом цифрового транспорту та логістики (Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)). Розширення Європейського Союзу та інтеграція ринків вимагали вирішення передусім логістичних завдань, адже необхідність проходження товарів і компонентів через велику кількість кордонів, створення умов транспарентності технічних рішень і не менш важлива уніфікація необхідних логістичних документів створили той унікальний набір як регламентів, так і знань, який сьогодні поширюється на транспортні коридори в усьому світі. Ми вважаємо, що є кілька нових технологій, які містять найбільш перспективні для цифрової логістики та інтелектуальної мобільності технології з підтримкою їх розвитку в середнь- й довготривалій перспективі. До них належать штучний інтелект (AI), Інтернет речей (IoT), автономні роботи (дрони та автономні транспортні засоби), віртуальна реальність (VR), доповнена реальність (AR) і 3D-друк.

Нові інформаційні технології та електронні продажі змінюють сутність логістичної діяльності. Якщо раніше більшість фахівців пов'язувала логістичну діяльність з операціями транспортування, складування, вантажоперероблення, іншими діями, що пов'язані з рухом і розміщенням логістичних потоків, то інтелектуалізація підприємницької діяльності зміщує акценти в бік надання консалтингових послуг, проектування ланцюгів або мереж постачання, їх діагностики та оптимізації, розширення спектру інформаційних послуг тощо. На нашу думку, пріоритет у діяльності логістичних операторів буде належати інтелектуальним послугам, упровадженню інновацій та поширенню знань. З урахуванням того, що інновації у сфері логістичних бізнес-процесів мають велике значення для створення спільної цінності зі споживачами товарів чи послуг, поширення знань між ланками логістичного ланцюга чи мережі буде сприяти постійній генерації нових ідей та зростанню вартості інтелектуального капіталу.

Як свідчить практичний досвід, постійні інновації в логістичній діяльності підприємств вимагають від логістичного персоналу ініціювати приховані резерви, уяву та інтуїцію, постійно підвищувати свою кваліфікацію, що сприяє генеруванню та дифузії нових знань. На рис. 3 представлено ринок логістичних послуг як складну систему взаємозв'язків між економічними агентами, факторів та механізмів впливу та регулювання, а також інструментів самоорганізації. Самоорганізація ринку буде впливати як на економічні показники самих постачальників послуг, так і на діяльність їх клієнтів (покупців). Для продавців процес самоорганізації є ендогенним, отже, ефект від нього повинен бути позитивним. Для покупців ситуація дещо інша. Поліпшення структури ринку може позитивно відбиватися на роботі клієнтів логістичних компаній. Але процес змови продавців також може порушувати інтереси покупців і негативно впливати на їхні фінансові результати. Позитивний ефект синергії ринку для покупців є ефектом, одержуваним від поліпшення структури ринку, від спеціалізації компаній, від надання найбільш повної комп-

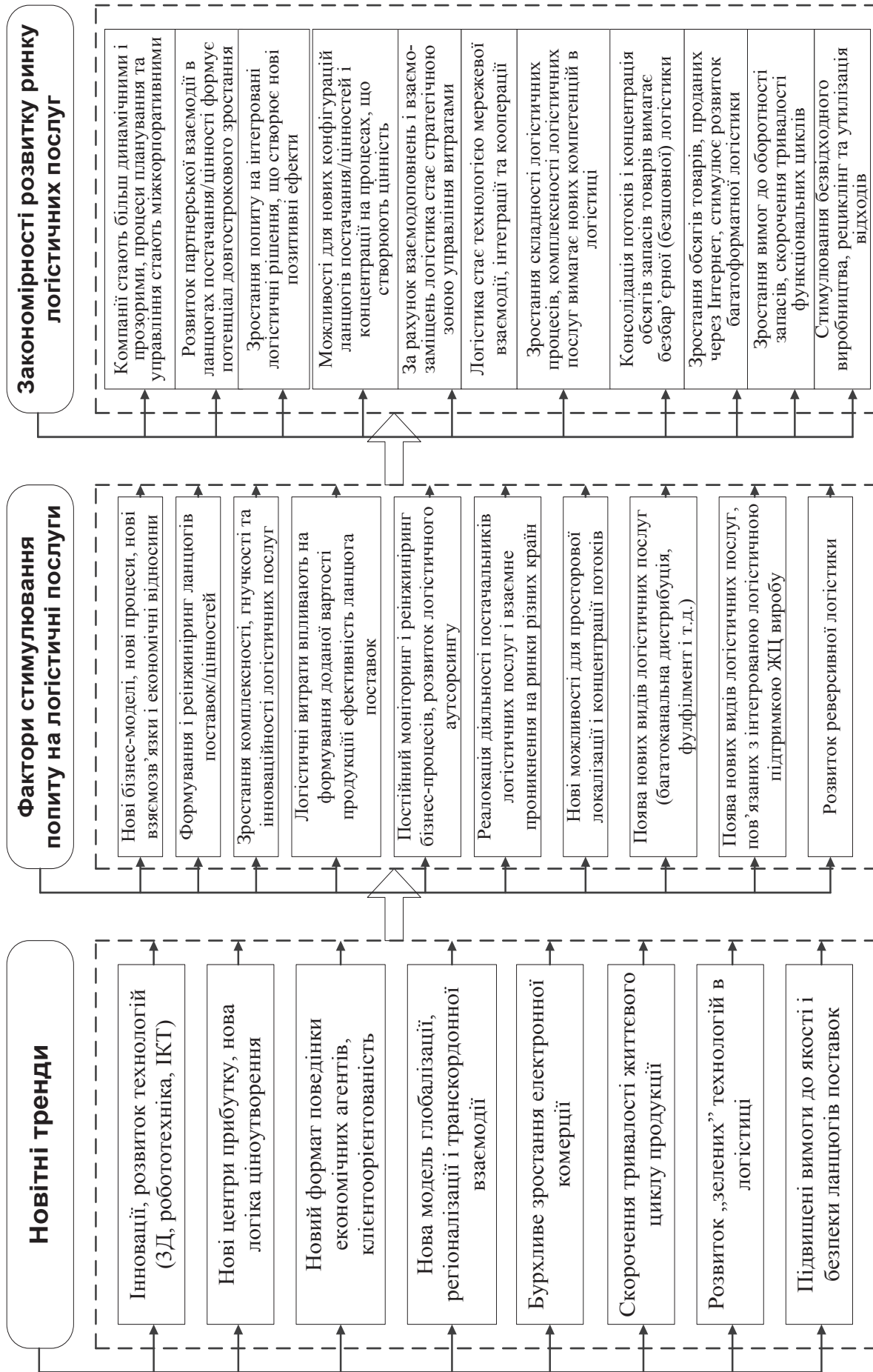


Рис. 2. Новітні тренди, фактори та закономірності розвитку РЛП

Джерело: узагальнено автором на основі [9-14]

лексної послуги. Так, поява на ринку глобальних логістичних провайдерів, інтеграторів та операторів мультимодальних перевезень багато в чому дала змогу знизити витрати на транспортування за рахунок кращої організації транспортного процесу, а також за рахунок надання знижок від фактичних перевізників за великий обсяг вантажів. Для оцінки вияву тенденцій до більшої взаємодії конкуруючих компаній пропонується використовувати спеціальний показник, а саме ступінь самоорганізації (синергії) ринку. Цей показник безпосередньо впливає на привабливість ринку. Сюди увійшли такі величини, як кількість компаній на ринку, кількість сегментів ринку, темп зростання ринку, інтенсивність конкуренції за розподілом ринкових часток. Саморегулювання ринку логістичних послуг здійснюється профільними асоціаціями та громадськими спілками, які є об'єднанням комерційних та некомерційних організацій за договором, створюються з метою координації дій, а також захисту/лобіювання професійних інтересів.

У більшості розвинених країн багато років працюють національні та міжнародні спеціалізовані товариства та асоціації, діяльність яких об'єднує наукові організації та промислові центри, спрямовані на розвиток логістичної діяльності шляхом визначення наукових і практичних підходів до стратегій логістики, генерації ідей та обміну досвідом, а також, як правило, працюють у взаємозв'язку з державними органами. Такі об'єднання мають свої дослідницькі центри з добре випрацьованою методикою аналізу ситуації в промисловості, консультативні відділи, банки інформації, навчальні центри. Найбільш впливовими міжнародними організаціями у сфері логістики є Європейська логістична асоціація (European Logistics Association), Рада професіоналів у галузі управління ланцюгами постачання (The Council of Supply chain Management Professionals, США), Рада ланцюгів постачання (The Supply-chain council, Англія), Міжнародне товариство інженерів-логістів (The International Society of Logistics (SOLE), США), а також міжнародна асоціація експедиторських організацій ФІАТА. Передбачається, що в результаті ринкових перетворень адміністративний корпус, який раніше в статусі державних службовців здійснював регулювання у формі ліцензування, може перейти в бік публічної форми саморегулювання, а постачальники логістичних послуг будуть зацікавлені у здійсненні добровільної сертифікації щодо відповідності міжнародним чи національним нормам (правилам) стосовно якості наданих логістичних послуг, а також компетентності персоналу, який займається логістичним обслуговуванням.

Узагальнення досвіду функціонування ринків логістичних послуг різних країн свідчить про зростання ролі державного регулювання [14-16]. Зауважимо, що у вітчизняній економічній науці досить детально висвітлені питання сучасної теорії державного

регулювання приватного сектору. Ми підтримуємо точку зору автора [17, с. 112], що державне регулювання має захищати економічні інтереси суб'єктів ринку України і сприяти подальшому становленню, розвитку та формуванню ринку логістичних послуг. У межах дослідження цього аспекту варто проаналізувати нормативно-правове забезпечення країн, які посідають провідні позиції в міжнародних рейтингах логістичної ефективності. Так, торговельний кодекс Німеччини – країни-лідера – практично на 80% присвячено логістичним взаємовідносинам, управлінню ланцюгами постачання та пов'язаним із ними процедурами. В законодавстві чітко прописані питання взаємовідносин держави та приватних осіб, а нормативні документи не тільки є обов'язковими до виконання державними структурами Німеччини та незалежними інститутами, але й стали прототипом нового Закону про імпорт Європейського союзу (ICS) [18]. Закон про логістику у Великобританії структурований за такими розділами, як логістика й аутсорсинг; закупівлі, тендери й консигнація; діяльність 3PL-операторів; інтегровані мультимодальні й міжнародні контракти; IT-технології; співпраця в 4PL-логістиці; співробітники й персонал; дотримання торговельних і конституційних прав, дотримання закону про конкуренцію. В розробленні цього закону брали участь провідні спеціалісти з галузей транспортування, логістики, керування ланцюгами постачання, зокрема фахівці з таких асоціацій, як CILT, ELUPEG і Британська транспортна асоціація.

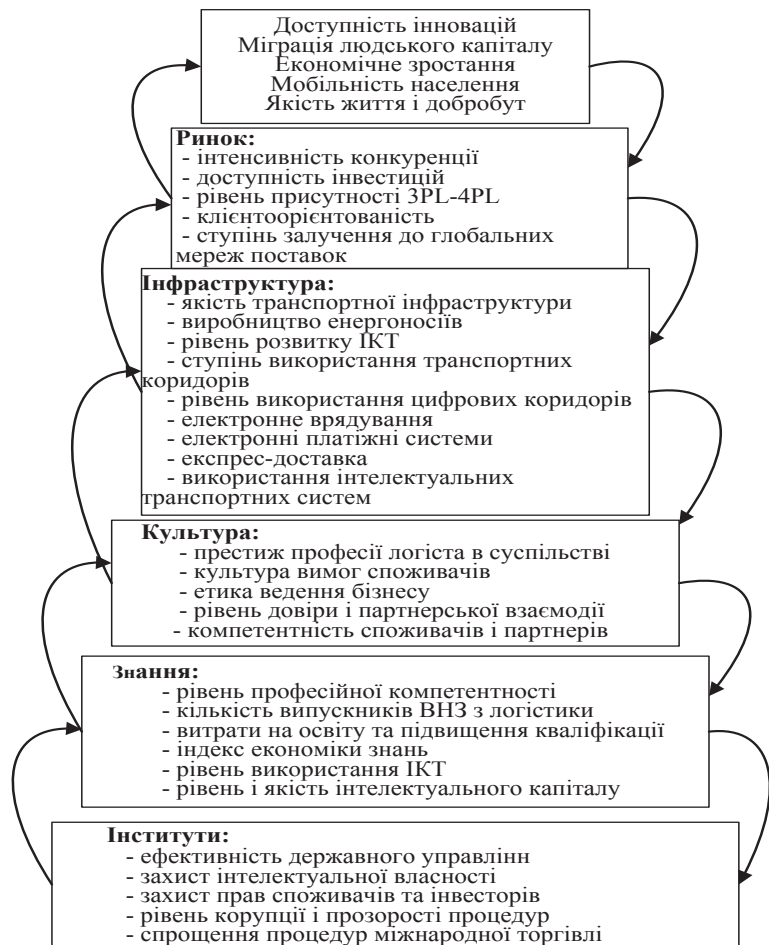


Рис. 3. Схема дослідження ринку логістичних послуг з урахуванням новітніх трендів

Джерело: авторська розробка

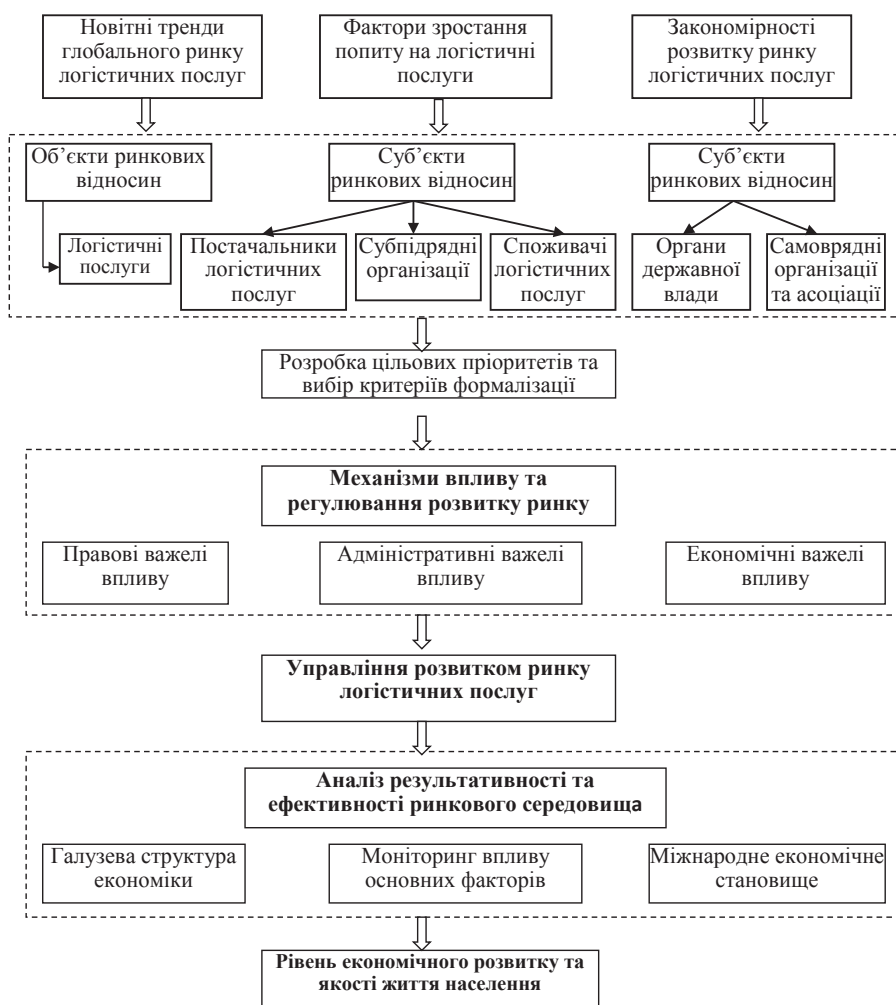


Рис. 4. Концептуальна схема управління розвитком ринку логістичних послуг

У канадському законі “Global Logistics & Supply Chain” та Федеральному кодексі США чітко визначені поняття «логіст», «логістична діяльність», «логістичний оператор», а також регламентовано їх використання в бізнесі, освіті, у створенні різних логістичних програм. У цих законах також вказана структура державного управління логістичною діяльністю в країнах.

Аналізуючи документи, які регулюють логістичну діяльність у розвинених країнах, можемо зробити висновок про те, що в національному законодавстві з питань логістики мають бути визначені механізми державного регулювання, управління й контролю в галузі логістичної діяльності, суб'єкти, правові та організаційні основи здійснення логістичної діяльності, права та обов'язки клієнта та суб'єкта господарювання, договірні обов'язки під час надання логістичних послуг тощо. Загальна схема державного регулювання та управління розвитком ринку логістичних послуг представлена на рис. 4. Державне регулювання ринку логістичних послуг передбачає розробку державної політики і стратегії розвитку національної логі-

стичної системи, спрямованої на зростання обсягів виробництва логістичних послуг, поліпшення якості логістичного сервісу, вдосконалення структури ринку та усунення диспропорцій; розроблення та впровадження в діяльність суб'єктів ринку науково-технічних досягнень; посилення конкурентоспроможності галузей економіки; збільшення логістичного та експортного потенціалів країни.

Для досягнення поставленої мети держава може використовувати різні важелі впливу, які поділяють на правові, адміністративні та економічні. Регулювання як функція управління має ґрунтуватися на успішному виконанні планування та організації роботи ринку. Для цього необхідно реалізувати функцію організації, яка передбачає підбір необхідних інструментів і розподіл основних завдань між рівнями та ланками управління. Виконання плану має передбачати чітку координацію діяльності всіх елементів системи управління. Контроль як функція управління покликаний забезпечувати відповідність процесу функціонування ринку встановленим нормам і правилам, а також визначеним цілям економічного розвитку.

Висновки. Розглянуті наукові засади парадигми за схемою «структура – поведінка – результат» створюють теоретичні передумови дослідження ринку логістичних послуг та здійснення регуляторної політики через сукупність механізмів, принципів, форм, методів та засобів регулювання, що пов'язані з цілями, стратегією, шляхами розвитку національної економіки, а також створенням національної логістичної системи. Нове розуміння механізмів ринку як стратегічного елементу створення конкурентних переваг окремих економічних агентів і національної економіки з використанням новітніх інформаційно-комунікаційних технологій зміцують пріоритети в діяльності комплексних логістичних операторів від операційної логістичної діяльності до стратегічного і тактичного планування, прогнозування, консультування та контролювання руху логістичних потоків в режимі реального часу на базі сучасних інтелектуальних систем і технологій. Саме тому подальші дослідження будуть спрямовані на узагальнення діяльності логістичних провайдерів в умовах економіки знань.

Список використаних джерел:

1. Шерер Ф., Росс Д. Структура отраслевых рынков / пер. с англ.; под ред. Н.М. Розановой. Москва, 1997. 520 с.
2. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / пер. с англ. Москва: Альпина Бизнес Букс, 2005. 454 с.
3. Рой Л., Третьяк В. Анализ отраслевых рынков: учебник. Москва: Business & Economics, 2017. 387 с.
4. Ігнатюк А.І. Галузеві ринки: теорія, практика, напрями регулювання: монографія. Київ: ННЦ ІАЕ, 2010. 110 с.

5. Більовський К.Е. Стан та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Вісник Хмельницького національного університету. 2016. Т. 2, № 4. С. 25-29.
6. Глушенко Т.М. Аналіз розвитку логістичних послуг на сучасному світовому ринку. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Вип. 6, ч. 1. С. 169-171.
7. Федоронько Н.І., Ковальчук Н.О. Особливості сучасного становища ринку послуг України. Young Scientist. 2017. № 3(43). С. 871-874.
8. Шандрівська О.Є., Шевців Л.Ю. Комплексний аналіз ринку логістичних послуг в Україні. Актуальні проблеми економіки. 2016. № 7. С. 163-173.
9. Global 3PL Market Size Estimates. Armstrong & associates. URL: <http://www.3plogistics.com/3pl-market-inforesources/3pl-market-information/global-3pl-market-size-estimates>.
10. The Logistics report 2016. Delivering safe, efficient, sustainable logistics. Freight Transport Association. URL: www.fta.co.uk.
11. Third-Party Logistics Study. The State of Logistics Outsourcing. Results and Findings of the 20th Annual Study. 2016. URL: <http://www.3plstudy.com>.
12. Logistics trend radar. Delivering insight today. Creating value tomorrow! Version 2016. DHL Customer solutions & innovation. URL: http://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/about_us/logistics_insights/dhl_logistics_trend_radar_2016.pdf.
13. 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. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2014-12-introduction-of-a-standardised-carbon-footprint-methodology.pdf>.
14. Правительство, промышленность, логистика, инновации и интеллектуальная мобильность в цифровой экономике / В.П. Куприяновский, С.Н. Евтушенко, О.Н. Дунаев, Г.В. Бубнова, В.И. Дрожжинов, Д.Е. Намиот, С.А. Синягов. Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2017. Т. 13. № 1. С. 74-96.
15. Buren N. Demmers M., van der Heijden R., Witlox F. Towards a Circular Economy: The Role of Dutch Logistics Industries and Governments. Sustainability. 2016. № 8(647). P. 1-17.
16. Farahani R.Z., Asgari N., Davarzani H. Supply chain and logistics in national, international and governmental environment – Concepts and models. Berlin: Physiga-Verlag, 2009. 138 p.
17. Яцюта О.С. Становлення системи державного регулювання ринку логістичних послуг в Україні. «Young Scientist». 2015. № 10(25). С. 112-116.
18. Sezer S., Abasiz T. The impact of logistics industry on economic growth: an application in OECD countries. Eurasian Journal of Social Sciences. 2017. № 5(1). P. 11-23.

Григорак М. Ю.

Национальный авиационный университет

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Резюме

В статье исследованы теоретические вопросы становления и развития рынка логистических услуг как важной составляющей национальной логистической системы. Предложено авторское видение основных этапов развития рынка логистических услуг и их содержания, которые трансформировались под влиянием глобализации производства и регионализации потребительских рынков. Определены глобальные новейшие тренды и закономерности развития рынка вследствие процессов логистизации и интеллектуализации национальной экономики, а также доказана необходимость разработки управленческих решений, касающихся государственного регулирования и саморегулирования рыночных отношений между поставщиками логистических услуг и их клиентами в цепях/сетях поставки товаров и услуг.

Ключевые слова: логистическая услуга, рынок логистических услуг, управление развитием рынка, государственное регулирование.

Grygorak M. Y.

National Aviation University

CONCEPTUAL PROVISIONS MANAGEMENT OF MARKET DEVELOPMENT OF THE LOGISTICS SERVICES

Summary

The theoretical questions of formation and development of the logistics services market as an important component of the national logistic system are researched in the article. The author's vision of the main stages of the logistics services market development and their contents was proposed, which was transformed under the influence of globalization of production and regionalization of consumer markets. The newest trends of the logistics services market development and factors that stimulate the demand for logistics services are determined, and the new patterns of behavior of logistics services suppliers in the dynamically changing market environment are formed. The necessity of development the administrative decisions concerning the state regulation and self-regulation of market relations between suppliers of logistic services and their clients in goods and services supply chains/networks is proved.

Key words: logistic service, logistics services market, market development management, state regulation.