

НАУКОВА СПІЛЬНОТА

www.spilnota.net.ua

***Двадцять треті економіко-правові
дискусії***

ЕКОНОМІЧНЕ СПРЯМУВАННЯ

21 грудня 2017 р.

**Матеріали міжнародної науково-практичної
інтернет-конференції**

**Львів
2017**

Тому з метою оцінки логістичного ризику на підприємстві доречно застосування категорії «ризикостійкість логістичного потенціалу», яка описана. Вітлінським В.В. і характеризує підприємства для достатності наявного логістичного ризику [3]. Для кількісної оцінки ризикостійкості логістичного потенціалу використовують оцінки співвідношення оцінки логістичного потенціалу, до оцінки рівня логістичного ризику.

Література:

1. Шевців Л.Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання : [монографія] / Л.Ю. Шевців, І.І. Петецький. – Львів : Львівська політехніка, 2011. – 244 с.
2. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навчальний посібник / Н.С. Краснокутська. - Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 252 с.
3. Вітлінський В.В. Ризикологія в економіці та підприємстві: монографія / В.В. Вітлінський, Г.І. Великоіваненко. – К.: КНЕУ, 2004. - 480 с.

науковий керівник: Бардась Артем Володимирович, декан факультету менеджмент, Національний гірничий університет

*Казанська Олена Олександрівна
кандидат наук з державного
управління, доцент кафедри
правознавства, Київський
національний університет культури і
мистецтв*

ЛОГІСТИЧНА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

На даний час економіка України розвивається під впливом низки факторів, до яких, в першу чергу, можна віднести ситуацію, склалася на Донбасі.

Зазначимо, що фінансування сектору безпеки і оборони завжди було для будь-якої країни важким тягарем, який значно впливає на соціально-економічний стан країни. Так, наприклад, відповідно до Стратегії національної безпеки України та Концепції розвитку сектору безпеки і оборони України щорічне бюджетне фінансування цього сектору має становити не менше 5% від валового внутрішнього продукту. Згідно проекту Державного бюджету України на 2018 рік, ця сума повинна скласти 156,2774291 млрд. грн.

Отже, у проекті Державного бюджету України на 2018-й рік фінансування витрат Міністерства оборони України передбачено у сумі 83 314 500,0 тис. грн., що на 19 287 100,0 тис. грн. більше проти 2017-го року і на 27 686 571,6 тис. грн. більше, ніж було в 2016-му [1].

Таким чином, можна стверджувати, що обсяги фінансування цієї сфери мають тенденцію до постійного збільшення, коли інші сфери соціального й економічного життя країни потерпають від нестачі фінансового забезпечення.

З метою подолання негативних явищ в економіці урядом було запропоновано ряд послідовних дій, які були визначені в певних державних документах та програмах, а саме:

- «Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року» [2];
- План дій «Україна - Європейський Союз» [3];
- «Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» [4];
- «Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року» [5];
- «Концепція розвитку сектору безпеки і оборони України» [6];
- тощо.

Не дивлячись на те, що всі ці програми торкаються різних сфер, вони мають спільну складову. На нашу думку, реалізація всіх цих державних програм потребує створення належної логістичної інфраструктури, яка є тою ланкою, від якої залежить ефективне існування всіх цих сфер економіки.

Також відзначимо, що згідно до Концепції розвитку сектору безпеки і оборони України саме «створення об'єднаної системи логістики сил оборони, яка має будуватися на основі логістичних доктрин і стандартів НАТО» - є однією з найголовніших стратегічних задач концепції.

Роблячи висновок, зазначимо, що з метою покращення економічного стану України необхідно розробити і впровадити таку стратегію, в якій необхідно об'єднати стратегічні цілі, що пов'язані із розвитком об'єктів логістичної інфраструктури як для економічної сфери, так і для сфери безпеки і оборони.

Література:

1. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2016 році». – К.: НІСД, 2016. – 688 с.
2. Про затвердження державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року (Постанова від 6 серпня 2014 р. № 385) / Кабінет Міністрів України. — Офіц. вид. - К. - 2014. — 12 с.
3. План дій «Україна - Європейський Союз» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_693/page.
4. Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Державна%20цільова%20програма%20розвитку%20аеропортів%20до%202023%20року.pdf>.
5. «Концепція розвитку сектору безпеки і оборони України» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/922016-19832>.

Петренко Ольга Іванівна
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри бізнес-логістики та
транспортних технологій
Державного університету
інфраструктури та технологій

Крилов Роман Олександрович
студент 5 курсу напрямку
підготовки «Транспортні технології»
Державного університету
інфраструктури та технологій

ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ВИКОРИСТАННЯ ПРОМИСЛОВИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ АУТСОРСИНГУ ЛОГІСТИЧНИХ ФУНКЦІЙ

За умови активізації конкурентних дій, непередбачуваності зовнішнього середовища, збільшення обсягів інформації, посилення операційних процесів та розширення глобальних ринкових кордонів у конкурентній боротьбі визначається наявністю у підприємств певних конкурентних переваг, які є основою конкурентоспроможності підприємств, привабливості для партнерів та готовності споживачів придбання продукції підприємств. У свою чергу, підтримання або ж досягнення високого рівня конкурентоспроможності вимагає від підприємств використання нових інструментів, які б забезпечували