

О. Є. Шандрівська, О. С. Костюк, Т. В. Наконечна
Національний університет “Львівська політехніка”

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ЕТАПІВ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

© Шандрівська О. Є., Костюк О. С., Наконечна Т. В., 2015

Обґрунтовано ознаки та виокремлено етапи розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Запропоновано розглядати перебування сучасного ринку логістичних послуг в Україні на другому етапі свого розвитку (етапі зростання, для якого характерні три фази). Відповідно до фаз розвитку проведено його структуризацію за ознаками: кількісні характеристики етапів розвитку ринку логістичних послуг, чинники сприяння його формуванню, розвитку чи регресу, ілюстрація розвитку етапів. Окреслено проблеми сучасного етапу розвитку ринку логістичних послуг (другої хвилі дестабілізації) в Україні та охарактеризовані проблемні поля розвитку воєнної логістики, пов'язані з військовими діями в зоні АТО та здійснення волонтерської діяльності щодо доставки у зону АТО гуманітарних вантажів. Наведена оцінка перспектив розвитку ринку логістичних послуг в Україні.

Ключові слова: ринок логістичних послуг, етапи розвитку, цивільна та воєнна логістика.

IDENTIFICATION STAGE OF MARKET DEVELOPMENT LOGISTICS SERVICES IN UKRAINE

© Shandrivska O., Kostyuk O., Nakonechna T., 2015

The work reasonably singled signs and stages of the logistics services market in Ukraine. A stay is considered modern logistics services market in Ukraine in the second stage of development (growth stage, characterized by three phases). Pprovedeno structuring logistics services market on the basis of: quantitative characteristics of the stages of development of the logistics, the factors promoting its formation, development or regression, illustration stages of development. Outlined the problems of contemporary development of logistics services market (the second wave of destabilization) in Ukraine and described the problematic field of military logistics. The following assessment of the prospects of the market of logistics services in Ukraine.

Key words: market logistics, stages of development, civil and military logistics.

Постановка проблеми. Економічний розвиток промислово-господарських організацій, який відбувається під впливом посилення глобалізаційних економічних процесів, розмивання географічних і економічних меж, розвитку інфокомунікаційних технологій та в умовах інтеграції світової економіки, залежить від стабільності функціонування ринку логістичних послуг і тому висуває до нього особливі вимоги. Головне значення у забезпеченні внутрішніх та міждержавних транспортно-економічних зв'язках, у реалізації транзитного потенціалу країни, могутній чинник у створенні ефекту мультиплікатора – здатності приросту сукупного попиту зумовлювати множинний порівняно з ним приріст загального обсягу виробництва і національного доходу визначає актуальність дослідження цього сектору економіки.

Систематизація інформації щодо етапів розвитку ринку логістичних послуг в Україні, аналіз кон'юнктури ринку логістичних послуг на різних етапах його розвитку в умовах посилення конкуренції в сегментах цього ринку сприяє комплексному дослідженню ринку логістичних послуг та ідентифікації чинників сприяння ефективного функціонування його суб'єктів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічними положеннями формування та розвитку ринку логістичних послуг в Україні займалися такі вітчизняні науковці, як Є. Крикавський, М. Григорак, Н. Чухрай, Н. Чернописька, О. Амельницька, О. Князева, Я. Корнійко, Є. Балака, А. Абрамов, О. Бакаєв, С. Вігта, О. Вовк, а також у працях практикуючих українських дослідників: О. Каленський, В. Байда, А. Захаров, С. Зинченко, В. Стадник, В. Шевченко, А. Миц та ін.

Проте питання ідентифікації етапів розвитку ринку логістичних послуг в Україні висвітлено недостатньо. Потребує окремого дослідження сучасний етап розвитку ринку логістичних послуг, ідентифікація проблем, з якими стикаються суб'єкти ринку логістичних послуг на сучасному етапі його розвитку, оцінка перспектив розвитку цього сектору.

Формування цілей статті. Цілями статті є подання результатів дослідження специфіки етапів розвитку ринку логістичних послуг України та проблем їх розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу. Автори запропонували підходити до вивчення ринку логістичних послуг як складної штучної системи, якій властиво перебувати на одній із стадій життєвого циклу, та розглядати перебування сучасного ринку логістичних послуг в Україні на другому етапі свого розвитку (етапі зростання, для якого характерні три фази). Відповідно до фаз розвитку проведено його структурування за ознаками: кількісні характеристики етапів розвитку ринку логістичних послуг, чинники сприяння його формуванню, розвитку чи регресу, визначальні події, характерні для кожного з етапів (таблиця).

Актуальним видається аналіз четвертої фази другого етапу розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Проблемними полями сучасного етапу розвитку ринку логістичних послуг (другої хвилі дестабілізації) в Україні є:

- обмеження відповідальності перевізника та експедитора за незбереження вантажу автомобільними перевезеннями;
- скорочення кількості дозвільних документів у логістичному ланцюгу для зменшення витрат операторів і кінцевого споживача (з врахуванням специфіки бізнесу окремого оператора);
- відсутність уніфікованих правил та норм вантажоперевезень для груп країн (регіонів) щодо параметрів: митниця, дозволена вага, габарити причепів та вантажних автомобілів тощо;
- подвійне оподаткування логістичних операцій, врахування податку на додану вартість у міжнародних перевезеннях;
- особливості екологічного і фотосанітарного контролю;
- тилове забезпечення української армії у військовий час;
- страхування ризиків вантажовідправника, безпека водіїв на території Криму та східної України;
- істотні перешкоди вивезенню вантажів за межі самопроголошених республік на сході України тощо.

Визначальною особливістю цього етапу (крім окреслених у таблиці) є розвиток воєнної логістики, пов'язаний з воєнними діями в зоні АТО та спричинена ним активація волонтерської діяльності щодо доставки у зону АТО гуманітарних вантажів.

Основною проблемою воєнної логістики є необхідність формування вдосконаленої системи тилової логістики української армії за участю добровільних батальйонів, НАТО та МОУ. Її важливою складовою є необхідність автоматизації армійських складів та запровадження індивідуальних карток для кожного військовослужбовця на протипагу наявному веденню обліку на

складі на рівні роти та можливості отримання інформації в штабі чи командуванні лише за спеціалізованим запитом. В організаційному забезпеченні системи тилової логістики передбачено, зокрема, створення двох трасових фондів, посилення функції контролю з боку НАТО, запозичення італійського досвіду організування роботи автоматизованого армійського складу. На ці цілі станом на кінець квітня 2015 р. зібрано 1,5 млн. євро.

Етапи розвитку ринку логістичних послуг в Україні

Кількісні характеристики	Чинники розвитку/регресу	Ілюстрація розвитку
1	2	3
Перший етап. Формування, 1997(2000) – 2003 рр.		
Щорічні темпи зростання – 120,5 %. Місткість сегменту - транспорт і зв'язок (2003 р.) 59995 млн. грн.	1. Перевищення темпів зростання зовнішньої торгівлі над темпами зростання ВВП. Обсяг зовнішньої торгівлі транспортними послугами серед інших послуг – 82,7 % (3,5 млрд. доларів США), з них: 52 % – послуги трубопровідного, 15,8 % – залізничного, 13,8 % – морського та 10,5 % – повітряного транспорту. 2. Україна як перспективний ринок для входу логістичних компаній світу.	1. Розвиток логістичної інфраструктури, окремих елементів логістики підприємства. 2. Розвиток мереж дистрибуції. 3. Прихід на ринок глобальних експрес-перевізників (“UPS”, “TNT”, “DHL Expres”, “FedEx”) (з 1997 р.).
Другий етап, перша фаза. Екстенсивне зростання, 2004 - 2007 рр.		
Місткість ринку (2006 р.) – понад \$10 млрд. Структура ринку – транспортні – 89 %; складські – 8 %; експедиційні – 2 %; управління ланцюгами поставок – 1 %. Рентабельність поштового зв'язку (2004–2007 рр.) – 1,82 %.	1. Стабілізація чинників макросередовища (в т.ч. курсу валют). 2. Перевищення темпів зростання зовнішньої торгівлі над темпами зростання ВВП. 3. Посилення привабливості України для десятка лідерів світових логістичних компаній. 4. Активний розвиток торгівлі через мережу Інтернет. 5. Збільшення попиту на трансфер документів в галузях економіки, пов'язаний з міжнародним сервісом, перевезення запасних частин для обладнання та інших видів малогабаритних вантажів.	1. Зростання зовнішньоекономічних вантажопотоків (на 50 % від 2000 р.) [5]. 2. Формування складних мереж виробництва і розподілу, в т.ч. міжнародних. 3. Включення України у ланцюги поставок глобальних фірм, які працюють в сегменті FMCG (Procter & Gamble, Henkel, Coca-Cola, Nestlé, Danone, Mars, Kraft тощо), активізація діяльності національних логістичних операторів та їх міжнародних конкурентів. 4. Стратегічна роль пунктів перевантаження (як ланок організації зовнішньої торгівлі, структурних елементів інтегрованого транспортного ланцюга, центрів економічного та промислового розвитку, вантажоінформаційних коридорів із додатковою переробкою вантажів з широкими розподільчими функціями і багатогільовим сервісом). 5. Започаткування інвестиційних проектів в сегменті професійних складських приміщень класу А та В. 6. Масштабний розвиток контейнеризації і змішаних перевезень. 7. Розширення присутності глобальних експрес-перевізників (прихід на ринок “DPD” та ін.).
Другий етап, друга фаза. Перша хвиля дестабілізації (внаслідок світової фінансової кризи), 2008-2009 рр.		
Стадія ЖЦГ (за доходом): транспортування – стабілізація (темпи падіння – 0,1 %); експрес-доставка – прискореного розвитку (темпи зростання – 12,5 %) [5]. Рентабельність поштового зв'язку – 1,37 %.	1. Кризові явища в економіці США та країн Європи, зменшення обсягів світової торгівлі. 2. Девальвація курсу гривні, коливання валютного курсу, падіння купівельної спроможності, інфляційні очікування населення. 3. Зростання тарифів на перевезення. 4. Падіння товарообороту, зростання товарних запасів на складах.	1. Зменшення вантажопотоків через кордони України, зокрема в 2009 р. їх обсяг становив 400,4 млн.т. [5]. 2. Замороження будівництва складських об'єктів. 3. Падіння рентабельності, особливо в сегменті складських послуг. 4. Пошук резервів підвищення операційної ефективності, гнучкості, зниження собівартості. 5. Консолідація в сегменті міжнародних перевезень. 6. СЕР – найменш чутливий сегмент щодо кризових явищ в структурі логістичного ринку (наприклад, оборот “DPD” збільшився на 90 % (у 2009 відносно 2008 р.)).

1	2	3
Другий етап, третя фаза. Сповільнений розвиток, 2010–2013 рр.		
<p>Місткість ринку (2011 р.) – \$15–17 млрд. Стадії ЖЦГ – транспортно-експедиційні – зрілості; складські – сповільненого розвитку (щорічно 4–5 %); експедиційні – (поштовий зв'язок – прискореного розвитку (щорічно 13,45 %, кур'єрська доставка – сповільненого розвитку (щорічно 6,08 %); контрактна логістика (\$1,6 млрд.) – розвитку; управління ланцюгами поставок – раннє зростання.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Стабілізація чинників зовнішнього середовища (в т.ч. курсу валют). 2. Підвищення інвестиційної привабливості для світових логістичних компаній. 3. <i>Активний розвиток торгівлі через мережу Інтернет.</i> 4. Активація попиту на малогабаритні вантажі. 5. Зростання вартості послуг в сегменті міжнародних перевезень для вітчизняних імпортерів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Консолідація, кооперація в сегменті міжнародних перевезень з метою посилення конкурентних переваг транспортних операторів. 2. Проблема зворотного завантаження транспортних засобів з України. 3. Активація будівництва складів для торговельних мереж та спеціалізованих (для зберігання спецвантажів, з відповідним температурним режимом), відкриття нових потужностей, під сировину та для експорту продукції. Зростання спекулятивної пропозиції (скли під оренду та оренду+) [1; с. 6–8]. 4. Поява нових вузькоспеціалізованих напрямів в логістиці. Активація розвитку холодних ланцюгів поставок (продуктів харчування, фармацевтичний сектор тощо). 5. Активна діяльність галузевих асоціацій, об'єднань, ком'юніті. 6. Зростання глибини і ширини дистрибуції за зниження обсягів продаж (внаслідок розвитку Інтернет-торгівлі та торговельних площ). 7. Активний обмін досвідом для отримання синергічного ефекту для кожного учасника [8–12].
Другий етап, четверта фаза. Друга хвиля дестабілізації (внаслідок військових дій на сході України), 2014 р. – по теперішній час.		
<p>Місткість ринку (2014 р.) – \$9714 млн. або 7,34 % в структурі ВВП України та 0,11 % в структурі світового ринку логістичних послуг [7]; (\$9–10,2 млрд. за оцінками експертів ринку); місткість сегменту – транспорт, склади, поштова та кур'єрська діяльність – 115473,2 млн.грн. (транспортні – 53343,8174 млн. грн.(46,20 %); поштова та кур'єрська діяльність – 4361,3 млн. грн.(3,77 %); складські – 57768 млн.грн. (50,03 %) [13].</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Девальвація курсу гривні, різке коливання валютного курсу, падіння купівельної спроможності (на 60 % відносно 2013 р.) та попиту, інфляційні очікування населення, стагнація ринку нерухомості (у всіх сегментах нерухомості збереження ринку орендарів, зниження поглинання приміщень, зростання рівнів вакантності та зниження тиску на орендні ставки), політична криза, дефіцит інвестицій та оборотних коштів. 2. Зростання тарифів на перевезення вантажів залізничним (на 30 %) та автомобільним транспортом (через подорожання дизпалива) за зниження якості логістичного сервісу. Зростання вартості перевезень на 50–250 % [6]. 3. Активне зростання Інтернет-торгівлі (5–8 % в структурі роздрібних мереж) [3 с.54]. 4. Насичення внутрішнього ринку товарами та розвиток валютного експорту підприємствами, які орієнтовані на Азію та Європу. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Скорочення вантажопотоків з України в Росію. Переміщення транзитних потоків з України до Білорусі. 2. Подальша консолідація в сегменті міжнародних перевезень. 3. Розвиток повторних гнучких поставок RFS (Repetitive flexible supply) для виробничих підприємств, торговельного бізнесу. 4. Розвиток напрямів ко-логістики, ко-дистрибуції [4; с. 11]. Консолідація в сегментах роздрібною шляхом поглинання та злиття; витіснення стихійної торгівлі сучасними роздрібними форматами та фокус на он-лайн продажі. 5. Розвиток європейськими логістичними операторами дистрибуційних та розподільчих потужностей в Україні. 6. Індивідуалізація в сфері дистрибуції, розвиток сегменту експрес-доставки вантажів, регіональних логістичних компаній (через розвиток е-торгівлі). 7. Річний обсяг нової пропозиції на ринку складської нерухомості на рівні 124 тис.м². Стабільність попиту на середні і великі (5–10 тис.м²) склади. Структура попиту: фармацевтичні компанії (30 %), решта – логістичні та торгові оператори, виробники [3; с.54]. 8. Обмеження інвестувань у складське обладнання та системи автоматизації складів. За 20 років відбулось 40 стандартних інсталяцій систем класу WMS, близько 20–30 знаходяться на різних стадіях реалізації (у розрахунку на 2–3 млн. м² складських площ). Решта проектів автоматизації – програми власної розробки складів, нижчий рівень автоматизації складів, ніж у Європі, Росії. [14, с. 45].

1	2	3
	<p>5. Падіння товарообороту, зростання товарних запасів на складах (у сегменті роздрібного продажу одягу падіння продаж на 50 %, у FMCG секторі – скорочення товарних потоків на 10 %) [4; с.11].</p> <p>6. Відкриття торгових точок продуктовими мережами “Наш край”, “Біля дому” та ін., зменшення кількості торгових точок у торговельних мережах побутової техніки (“Ельдорадо”, “Фокстрот” 14 і 13 точок відповідно) та торгових площ (Comfy на 25 %).</p> <p>7. Розвиток військово-промислового комплексу.</p> <p>6. Поява волонтерських організацій, волонтерського десанту при Міністерстві оборони України.</p>	<p>9. Розвиток паливного сегменту контрактної логістики внаслідок переходу на альтернативне біопаливо, брикети, палети.</p> <p>10. Збереження тенденцій низької пропускної здатності пунктів пропуску на митницях західного регіону та неефективної організації їх роботи. Аналогічні тенденції для митниць східного регіону, в т.ч. через лояльні тарифні режими, підвищені вимоги до безпеки вантажів.</p> <p>11. Продовження тенденції консолідації та кооперації в сегменті міжнародних перевезень.</p> <p>12. Розвиток воєнної логістики та пов’язаний з ним цивільної логістики доставки вантажів у зону АТО для потреб ЗСУ. Проект “Доставка для життя”: організація логістичних ланцюгів з доставки малогабаритних цінних вантажів (обладнання, спорядження, засобів індивідуального захисту, води тощо) в зону АТО (за участю ВО “Захар”, “Крила” Фенікса”, “Армія SOS”, “Народний Тил” та ін.); вдосконалення організації експрес-доставки гуманітарних вантажів (приймання і відправлення вантажів за участю в проекті 11 складів в містах Києві, Дніпропетровську, Житомирі, Запоріжжі, Івано-Франківську, Луцьку, Львові, Одесі тощо; професійної системи обліку і відслідковування вантажу від приймання у волонтера до військової частини; критерії звітності - використання фотозвітності про доставку і відсутність претензій відправника і отримувача; час доставки – 48 год.) [2; с. 6–8].</p>
Перспективи розвитку		
	<p>1. Зростання попиту на логістичні послуги (які мають похідний характер попиту (бізнес типу “бек-офіс”), загострення конкуренції в сфері надання логістичних послуг залежно від умов відновлення розвитку економіки і торгівлі (бізнесу типу “фронт-офіс”).</p> <p>2. Посилення державного регулювання приватних операторів ринку.</p> <p>3. Зростання потреби в термінових та надійних перевезеннях високовартісних товарів та нетермінових перевезень “економ-класу”.</p> <p>4. Фокусування операторів: від отримання доданої вартості до спільного створення цінності з метою індивідуалізованої пропозиції на основі ефекту досвіду.</p>	<p>1. Консолідація в галузі та створення конгломератів на базі дрібних перевізників та інших суб’єктів ринку.</p> <p>2. Поглинання успішних вітчизняних перевізників логістичними компаніями світового рівня.</p> <p>3. Розвиток логістичного аутсорсингу.</p> <p>4. Глобалізація логістики.</p>

Основними завданнями формування логістичних ланцюгів доставки гуманітарних вантажів є узгодження стратегічних і тактичних цілей доставки, формування механізмів доставки та надання звітності, виконавців завдань, контроль та регулювання виконаної роботи. Невирішеними проблемами у діяльності волонтерських груп як складової цивільного середовища (поза розглядом проблем воєнної логістики) в умовах зростання гуманітарного товарообороту у зазначені зони залишаються також:

- недостатній рівень централізації в сферах воєнної логістики та волонтерського руху;
- недостатньо тісний зв'язок цивільної економіки та воєнної логістики;
- інформаційне забезпечення і, як наслідок, інформаційна ізольованість під час формування логістичних ланцюгів доставки гуманітарних вантажів;
- проведення професійної експертизи під час організації логістичних ланцюгів доставки гуманітарних вантажів та можливостей зміни маршрутів в on-line режимі в умовах активації бойових дій територією слідування окремих автомобілів та їх інформаційного забезпечення;
- формування системи ефективної взаємодії та узгодження діяльності таких основних груп суб'єктів, як волонтерські організації та волонтери, професійні суб'єкти логістичного ринку, підрозділи Збройних сил України, СБУ, МВС, фізичні та юридичні особи з метою просторово-часової локалізації гуманітарних вантажів;
- нерозвиненість мережі пунктів приймання гуманітарних вантажів;
- брак транспортних засобів вантажомісткістю 2,5; 3,5 тонни, палива та перевізників гуманітарних вантажів у зону АТО тощо.

На ринку логістичних послуг у цивільній сфері в Україні очікуються такі перспективи.

1. Консолідація в галузі та створення конгломератів на базі дрібних перевізників та інших суб'єктів ринку логістичних послуг.
2. Поглинання успішних вітчизняних перевізників логістичними компаніями світового рівня.
3. Розвиток логістичного аутсорсингу.
4. Глобалізація логістики.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Проведено структурування етапів розвитку ринку логістичних послуг в Україні за ознаками: кількісні характеристики етапів розвитку ринку логістичних послуг, чинники сприяння його формуванню, розвитку чи регресу, ілюстрація розвитку етапів. Окреслені проблеми сучасного етапу розвитку ринку логістичних послуг та охарактеризовані особливості здійснення волонтерської діяльності щодо доставки у зону АТО гуманітарних вантажів на засадах логістики. Наведена оцінка перспектив розвитку ринку логістичних послуг в Україні. У подальшому доцільно зосередитись на продовженні аналізу структурних характеристик ринку логістичних послуг України та проведенні структурування суб'єктів ринку логістичних послуг та його інфраструктури в Україні.

1. Зинченко С. *Логистика и падение ВВП В Украине // Дистрибуция и логистика.* – К.: ТОВ “Квента”, 2014. – № 7–8 (114–115) – 63 с. 2. Каленський О., Байда В., Захаров А. *Доставка для жизни // Дистрибуция и логистика.* – К.: ТОВ “Квента”, 2014. – №7–8 (114–115) – 63 с. 3. *Итоги полугодия на рынке коммерческой недвижимости Украины // Дистрибуция и логистика.* – К.: ТОВ “Квента”, 2014. – №7–8 (114–115) – С. 54. 4. Стадник В. *Работа операционной функции компании в новых условиях / В. Стадник // Дистрибуция и логистика.* – К.: ТОВ “Квента”, 2014. – № 7–8 (114–115). – С. 11. 5. *Статистичний щорічник України за 2013 рік // За ред. О. Г. Осауленка.* К., 2014. – 534 с. 6. Шевченко В. *Рынок украинской логистики: проблемы и перспективы / В. Шевченко // Дистрибуция и логистика.* – К.: ТОВ “Квента”, 2014. – №9–10 (116–117). – С. 11. 7. *ВВП Украины: структура и динамика (2002–2015).* Портал Минфин. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://insiders.com.ua/spravochnik/valovoj-vnutrennij-produkt>. 8. *Dspace. nift.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nift.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/14784/1/4.pdf>. 9. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://journals.uran.ua/index.php/2225-6407/article/view/19042/16703>. 10. *Epravda.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/press/2011/08/25/296024/>. 11. *Hallbooks.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://hallbooks.net/index_p_12_p_2_p_3_p_18.html. 12. *Osvita* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/logika/25312/>. 13. Жук І. *Державна служба статистики України. Експрес-випуск.* 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/.

14. Мыц А. Европейские стандарты складской логистики: мифы и реальность // Дистрибуция и логистика. – № 7–8 (114–115) – 54 с. 15. Крикавський Є В. Логістика: традиційні і нетрадиційні сфери використання / Є. В. Крикавський, Р. Патора // Вісник Нац. ун-ту „Львівська політехніка” “Логістика”. – 2006. – № 552. – С. 62–75. Костюк О. С. Напрями розвитку вітчизняного ринку логістичних послуг в контексті аутсорсингу / Костюк О. С., Возняк Г. С., Баумвальд Н. Б. // Щорічний науково-виробничий журнал “Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і поїздів”. – Львів; К.: НТУ, 2012. – Вип. 20. – С. 172–178.

УДК 330.544.2

Л. О. Шкварчук

Національний університет “Львівська політехніка”

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ СПОЖИВЧОЇ ПОВЕДІНКИ НАСЕЛЕННЯ

© Шкварчук Л. О., 2015

Оцінено зміни споживчої поведінки населення України впродовж останніх десяти років. Доведено, що споживання є основним, найдинамічнішим елементом ВВП. Досліджено особливості зміни структури та обсягу споживання основних продуктів харчування в період загострення кризових явищ. Ідентифіковано причинно-наслідкові зв'язки зміни споживчої поведінки за різних умов розвитку економіки країни.

Ключові слова: споживча поведінка, елементи ВВП, продовольча достатність, продовольча доступність.

MODERN TRENDS IN CONSUMER BEHAVIOR OF THE POPULATION

© Shkvarchuk L. O., 2015

The changes in consumer behaviour of the population of Ukraine during the past ten years have been estimated in the article. It is proved that consumption is the major, most dynamic element of GDP. The features of changes in the structure and volume of consumption of basic foodstuffs in the period of aggravation of the crisis investigated. The causal relation of changes in consumer behaviour at different conditions of economic development of the country identified.

Key words: consumer behaviour, GDP components, food sufficiency, and food availability.

Постановка проблеми. Детермінантами розвитку економіки держави є набір чинників, які здатні цілеспрямовано впливати на виробництво товарів та послуг, визначаючи його структуру та обсяг. Сукупність таких чинників формує систему ринкових регуляторів економіки, одним із основних з яких є споживча поведінка. Споживча поведінка є основою ринкової парадигми економіки і запорукою економічного зростання, незалежно від моделі, яку пропонують уряди. З огляду на вищенаведене, ідентифікація споживчої поведінки має визначальне значення і на макrorівні для оцінювання шляхів зростання ВВП, і на макrorівні для успішної реалізації маркетингової стратегії підприємства. Тому дослідження особливостей формування та реалізації поведінки споживачів є назрілою проблемою сучасної економічної теорії.