

ки може вивести Україну на новий рівень економічних відносин і прискорити темпи євроінтеграції України.

Що ж стосовно конкретних дій, враховуючи складну економічну ситуацію, в якій перебуває наша країна, вважаємо за доцільне використання заходів, розроблених та спрямованих розвиненими країнами на подолання наслідків кризи та відновлення економічного зростання. Ці заходи знайшли своє відображення в механізмі оподаткування прибутку підприємств. Найбільш актуальними серед них, на нашу думку, є:

- зменшення ставки податку;
- стимулювання інвестицій та інновацій шляхом надання пільг та податкових кредитів для забезпечення модернізації підприємств, спрямованої першою чергою на економію енергетичних ресурсів, а також покращення екології;
- стимулювання ефективної зайнятості населення шляхом застосування нижчої ставки податку на прибуток за умови підтримання наявної чисельності або збільшення кількості працівників підприємства, підвищення розміру заробітних плат.

Також для забезпечення ефективності механізму оподаткування прибутку необхідно запровадити систему моніторингу за наданням пільг. Перш за все вони не повинні бути особистими (надаватися окремим платникам), а мати цільовий характер. До того ж необхідно використовувати «активні» методи податкового стимулювання: держава надає пільги підприємствам тільки після здійснення ними інвестиційної діяльності. Немає факту інвестицій – немає і податкових пільг. Якщо ж підприємство отриманий прибуток спрямовує не на інвестиційні цілі, з нього доведеться сплачувати податок у повному обсязі.

Отже, тільки реалізація всіх представлених заходів у комплексі дозволить удосконалити механізм оподаткування прибутку підприємств і стати не лише стимулом активізації їх розвитку, а й економічного зростання та зміцнення країни в цілому.

Список використаних джерел

1. Аврамкіна І.О., Курасов В.Г. Перспективи використання Україною міжнародного досвіду у частині розбудови ефективної системи оподаткування / І.О. Аврамкіна, В.Г. Курасов // Реформування податкової системи України в контексті глобалізаційних викликів: зб. матер. наук.–практ. інтернет–конференції. – 2014. – С. 11–13.
2. Безрутченко С.М. Вплив податкового регулювання на детінізацію економіки України / С.М. Безрутченко // Тіньовий сектор у країнах з перехідною економікою: соціально–економічні наслідки його функціонування: Матеріали круглого столу. – 2014. – С. 38–41.
3. Жванецька Ю.В., Островерчук Т.О. Податок на прибуток підприємств: світовий досвід та Україна / Ю.В. Жванецька, Т.О. Островерчук // Реформування податкової системи України в контексті глобалізаційних викликів: зб. матер. наук.–практ. інтернет–конференції. – 2014. – С. 76–78.
4. Канцур І.Г. Функціонування податкового механізму в країнах соціально орієнтованої економіки та можливості його використання в Україні / І.Г. Канцур // Формування ринкових відносин в Україні. – №4 (131). – 2012. – С. 43–46.
5. Коломієць Р.О., Чугай О.М. Вплив тіньової економіки на податкові процеси суб'єктів господарювання / Р.О. Коломієць, О.М. Чугай // Тіньовий сектор у країнах з перехідною економікою: соціально–економічні наслідки його функціонування: Матеріали круглого столу. – 2014. – С. 68–70.
6. Офіційний сайт KPMG. – Режим доступу: <http://www.kpmg.com/>
7. Рудь О.В. Світовий досвід використання податку на прибуток у системі податкового регулювання / О.В. Рудь // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. – №3. – 2011. – С. 52–57.
8. Andrew Lundeen A cut in the Corporate Tax rate would provide a significant boost to the economy. – [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://taxfoundation.org>

Г.М. ФИЛЮК,
д.е.н., професор, Київський національний університет ім. Тараса Шевченка,
М.О. КУЗНЕЦОВА,
економіст, Київський національний університет ім. Тараса Шевченка

Компаративний аналіз розвитку вітчизняного та зарубіжного ринків логістичних послуг

Розглянуто ключові тенденції розвитку зарубіжних та вітчизняного ринків логістичних послуг. Проаналізовано сучасний стан та рівень конкурентоспроможності українського ринку логістичних послуг у контексті глобальної інтеграції. Окреслено відмінні особливості діяльності компанії в секторах 3–PL, 4–PL, 5–PL–провайдерів. Запропоновано шляхи удосконалення діяльності вітчизняних логістичних операторів та компаній з метою більш повної реалізації транзитного потенціалу України та підвищення її конкурентоспроможності на світовій арені.

Ключові слова: аутсорсинг, логістика, логістичний оператор, логістичні послуги, ринок логістичних послуг, 3–PL–провайдери, 4–PL–провайдери, 5–PL–провайдери.

Г.М. ФИЛЮК,
д.э.н., профессор, Киевский национальный университет им. Тараса Шевченко,
М.А. КУЗНЕЦОВА,
экономист, Киевский национальный университет им. Тараса Шевченко

Компаративный анализ развития отечественного и зарубежного рынков логистических услуг

Рассмотрены ключевые тенденции развития зарубежных и отечественного рынков логистических услуг. Проанализированы современная ситуация и уровень конкурентоспособности украинского рынка логистических услуг в контексте глобальной интеграции. Определены отличительные особенности деятельности компании в секторах 3–PL, 4–PL, 5–PL–провайдеров. Предложены пути усовершенствования деятельности отечественных логистических опера-

торов и компаний с целью более полной реализации транзитного потенциала Украины и повышения ее конкурентоспособности на мировой арене.

Ключевые слова: аутсорсинг, логистика, логистический оператор, логистические услуги, рынок логистических услуг, 3-PL-провайдеры, 4-PL-провайдеры, 5-PL-провайдеры.

H. FYLIUK,
doctor of economics, professor, Taras Shevchenko National University,
M. KUZNETSOVA,
Taras Shevchenko National University

Comparative development analysis of domestic and foreign logistics markets

The key development trends of the foreign and domestic logistics markets are considered. The current state and level of competitiveness of the Ukrainian logistics market are analyzed in the context of global integration. The distinctive features of the company in sectors 3-PL, 4-PL, 5-PL-providers are already outlined. The ways of functional improvement of domestic logistics operators and companies are given in order to fulfill to more considerable extent the transit potential as well as competitiveness of Ukraine on the global arena.

Keywords: outsourcing, logistics, logistics operator, logistic services, logistics market, 3-PL-providers, 4-PL-providers, 5-PL-providers.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження ринку логістичних послуг зумовлена тим, що підвищення конкурентоспроможності України, реалізація її транзитного потенціалу, темпи інтеграції до європейського економічного простору істотною мірою залежать від ефективності функціонування цього ринку та перспектив його розвитку в майбутньому. Ефективне функціонування ринку логістичних послуг в Україні може забезпечити стратегічну підтримку вітчизняним підприємствам за рахунок своєчасного надання відповідних якісних послуг за прийнятними цінами, а також сприяти зростанню експортного потенціалу країни. Навпаки, неналагодженість ланцюгових потоків спричиняє втрату конкурентних переваг вітчизняних компаній та втрату довіри з боку міжнародних партнерів, що унеможливує процес інтенсивного розвитку України як транзитної держави.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Окремі особливості та тенденції розвитку ринку логістичних послуг представлені в дослідженнях вітчизняних та іноземних науковців. Так, Н. Чернописька та О. Шандрівська репрезентують різні варіанти сегментації та структуризації ринку логістичних послуг, а В. Божанова і Т. Глушенко акцентують увагу на пріоритетності розвитку саме транспортної логістичної системи України. Г. Руденко актуалізує важливість врахування сучасними українськими компаніями ряду внутрішніх та зовнішніх факторів, що зумовлюють зміни логістичного середовища. На противагу вітчизняним вченим міжнародні дослідники охоплюють переважно макро- та мегаекономічний рівні розвитку логістики та підкреслюють стратегічність сектору 4-PL та 5-PL-операторів. Однак у багатьох наукових роботах чітко не визначено взаємообумовлюючі тенденції розвитку вітчизняного та міжнародного ринків логістичних послуг, а також перспективи повноцінної інтеграції України до світової логістичної системи.

Метою статті є компаративний аналіз особливостей, тенденцій і пріоритетних напрямів функціонування та розвитку вітчизняного та зарубіжних ринків логістичних послуг.

Виклад основного матеріалу. Більшість дослідників сходяться на тому, що семантика терміну «логістика» (від грецького слова *logistike* – доцільність, мислення, розрахунок) своїми коренями сягає Стародавньої Греції [4, с. 152].

Для стародавніх греків логістика являла собою «рахункове мистецтво», або «мистецтво розмірковування», «обчислення», а вищих державних чиновників, які здійснювали контроль за господарською, торговою та фінансовою діяльністю, називали логістами. За свідченням Архімеда, у Стародавній Греції було десять логістів.

За часів Римської імперії логістами вважалися службовці у сфері розподілу споживчих продуктів. Пізніше під цим поняттям стали розуміти сукупність процесів із постачання та управління військами, спорудження стратегічних дислокацій тощо. Прискорення темпів промислового виробництва та науково-технічного прогресу спричинило докорінну трансформацію сутності поняття «логістика». Відбувся перехід із площини військової справи до сфери виробництва та обміну.

Сучасні підходи до трактування поняття «логістика» значно відрізняються від висунутих ще на початку його введення в господарський обіг. У 1970–1990 роках термін «логістика» укорінився і став активно застосовуватися у сфері бізнесу, що пов'язано з бурхливим розвитком інформаційних технологій і налагодженням транспортних потоків.

У найбільш загальному сучасному розумінні поняття «логістика» інтерпретується фахівцями як певне середовище діяльності, що ґрунтується на глибокій інтеграції попиту, виробництва, транспорту та інформації. Логістику розглядають також як науковий напрям, метою якого є розробка методів і організаційних форм управління потоковими процесами для максимального задоволення попиту на продукцію і доведення її до споживача в обумовлений термін з мінімальними витратами.

У той же час за сутнісним наповненням тлумачення поняття «логістика» відрізняється у працях вітчизняних та іноземних науковців. Українські вчені зосереджують увагу на системному та управлінському підходах, актуалізуючи механізми оптимального поєднання матеріальних, фінансових та інформаційних потоків в економічних системах [3, 7]. Зарубіжні науковці наголошують на важливості врахування біхевіористського чинника ведення бізнесу та необхідності постійного відстеження ефективності послуг на основі витратного підходу [8, 11, 13].

Активний процес формування та розвитку ринку логістичних послуг спостерігається у XXI ст. Під останнім ми розу-

міємо систему економіко–правових відносин між продавцями (провайдерами) та покупцями (замовниками) з приводу надання/одержання послуг щодо комплексного управління діяльністю компанії у сфері розподілу (транспортування, складське зберігання, управління запасами), а також забезпечення виконання супутніх операцій логістичного ланцюга (проходження митного контролю, логістичний консалтинг, інформаційна підтримка тощо).

Основними суб'єктами логістичного ринку є логістичні компанії та логістичні оператори, діяльність яких розглядається з точки зору комплексності функцій, які ними виконуються, та портфелю послуг, що надаються. Логістичні компанії пропонують незначний спектр вузькоспеціалізованих послуг, що охоплюють лише окремі процеси в межах ланцюга постачань (транспортування, послуги зі зберігання на складах, відвантаження продукції тощо). Логістичні оператори забезпечують комплексне виконання всіх визначених замовником операцій і охоплюють широкий спектр функцій – від підготовки експортно–імпоротної документації до транспортування та налагодження зв'язків із закордонними партнерами. Вони націлені на укладання довгострокових контрактів із клієнтами та підрядчиками.

Пріоритетним цільовим орієнтиром для компаній, які функціонують на логістичному ринку, є максимальне задоволення потреб споживачів – замовників послуг за рахунок

досягнення синергетичного ефекту від організації потоків та процесів у межах усього ланцюга постачань.

За ступенем інтегрованості із замовником та рівнем доступу до міжнародного ринку провайдери логістичних послуг умовно поділяються на три категорії. Перша з них представлена логістичними операторами, що надають вузькоспеціалізовані послуги (вантажні термінали, складські приміщення, митні оператори тощо). Друга ж категорія об'єднує 3–PL–провайдерів, діяльність яких спрямована на забезпечення оптимального перебігу переважної більшості логістичних процесів, насамперед, транспортування та складування (Raben, Kuehne&Nagel, BSSS, Ruan, Schneider, DBSchenker, Kenco, DHL Supply Chain, Penske Logistics). Остання група учасників логістичного ринку представлена 4–PL–провайдерами, а саме широкопрофільними логістичними компаніями, що у режимі «віртуальної підтримки» без власної інфраструктури забезпечують проектування та реалізацію завдань у межах ланцюга постачання (IPSEurope, Dutch 4PL, Posetiv, Transept Informatique, Sonovision, Menlo Logistics).

Зауважимо, що протягом останніх декількох років ведуться дискусії стосовно доцільності виокремлення ще одного сегмента – 5–PL–провайдерів. Це пов'язано з ускладненням умов ведення бізнесу і необхідністю здійснення логістичних операцій за принципом «зниження витрат – скорочення часу». Актуаль-

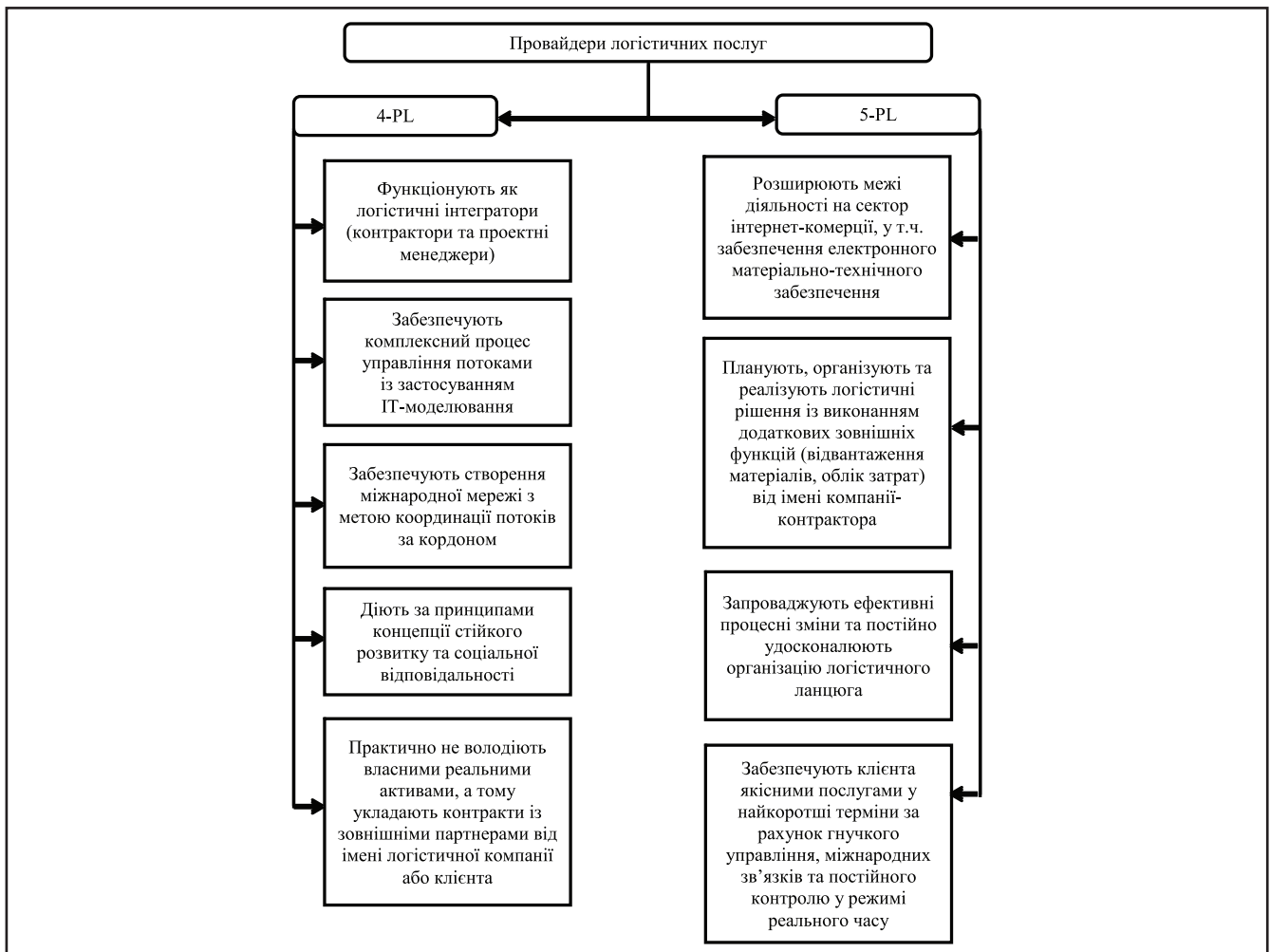


Рисунок 1. Порівняльна характеристика діяльності 4–PL та 5–PL–провайдерів на ринку логістичних послуг

Джерело: складено авторами.

МАКРОЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ

ною залишається також проблема розподілу функцій компаній, що представлені у секторах 4-PL та 5-PL. З огляду на це нами зроблена порівняльна характеристика діяльності провайдерів у зазначених логістичних категоріях (рис. 1).

Варто зазначити, що в цілому розвиток даного ринку у різних країнах характеризується певними регіональними диспропорціями. Зокрема, аналіз, проведений у рамках написання цієї статті, засвідчив певні відмінності у функціонуванні та динаміці розвитку окремих зарубіжних та вітчизняного ринків логістичних послуг.

Обсяг світового ринку логістичних послуг оцінюється в \$1500 млрд., що становить близько 4,7% глобального ВВП.

Вагомими стимулами розвитку логістичного ринку протягом останніх років стали зниження торгових бар'єрів та лібералізація торговельних режимів, динамічний розвиток експортно-орієнтованих секторів економіки країн Азійсько-Тихоокеанського регіону, інтенсивний процес перенесення виробництва (у тому числі великотоннажного) із Західної Європи і США до країн Південно-Східної Азії і формування зворотного потоку готових виробів в умовах зростання споживання у розвинутих країнах тощо.

В його структурі виділяють такі основні сегменти: вантажоперевезення і транспортно-експедиторські операції, комплексні логістичні послуги (послуги по зберіганню та дистрибуції товарів); управлінська логістика (послуги з оптимізації логістичних бізнес-процесів) (рис. 2).

У регіональному розрізі, за даними міжнародної статистики, за підсумками 2014 року найбільш розвинутий логістичний ринок мають такі країни, як Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Великобританія, Сінгапур, Швеція, Норвегія, Люксембург, Сполучені Штати Америки та Японія. В регіональному аспекті найвищий рівень якості надання послуг у сфері завантаження та зберігання, а також інформаційної та консультативної підтримки процесів спостерігається у країнах Південної Азії та Європи. Максимальну ефективність інфраструктури, зокрема використання водного та залізничного транспорту, демонструють країни Західної та Північної Африки і Південної Азії, повітряного – Західної Азії, Південної Азії та Європи, автомобільного – Південної Азії.

У структурі логістичних послуг, що передаються компаніями-вантажовідправниками на аутсорсинг, найбільшу частку посідають внутрішні та міжнародні перевезення (80 та 70% компаній відповідно), складські послуги (67%), а також послуги із забезпечення процедури проходження митного контролю (53%) та експедирування вантажу (51%) [14].

Більш детальний аналіз сучасного стану світовому ринку логістичних послуг уможливив виокремлення таких ключових тенденцій його розвитку:

– поступове зменшення рівня прибутковості діяльності 3-PL-провайдерів (із 13,7% за 2011/2010 роки до 2,7% за 2013/2012 роки), що обумовлено стабілізацією попиту на аутсорсинг логістичних послуг у зв'язку з мінливістю зовнішнього середовища та низькими темпами зростання економік різних країн світу;

– збільшення регіональної диспропорції у розвитку ринку логістичних послуг:

а) рівень зростання ринку Північної Америки – 6,3% до 2017 року – пов'язаний із сегментом електронної комерції та торгівлі в межах Північноамериканської зони вільної торгівлі;

б) очікуваний максимум зростання ринку Європи до 2017 року – 5,1% – за рахунок розвитку контрактної логістики двох країн-лідерів (Німеччини і Великобританії);

в) закріплення ролі у міжнародному сполученні Китаю, Сінгапуру та Гонконгу;

г) швидкі темпи розвитку логістичної інфраструктури в межах сучасного «Шовкового Шляху», що об'єднує Азію та Центральний Схід (700% зростання за останні десять років);

– поступове запровадження програм державної підтримки розвитку логістичного ринку шляхом імплементації законодавчих змін та заохочення до реалізації операторами власних інвестиційних проектів (Бразилія, Індонезія);

– активне застосування в господарській діяльності міжнародних компаній методології управління світовою торгівлею, що затверджують принципи стійкого розвитку, соціальної відповідальності, гнучкості та реактивності в процесі надання послуг у контексті глобального розвитку.

Україна перебуває на етапі формування і консолідації логістичного ринку, істотно поступаючись західним країнам як за якістю, так і за комплексністю послуг, що надаються. Це зумовлено тим, що вітчизняний ринок логістичних послуг характеризується рядом особливостей, які відрізняють його від аналогічних зарубіжних ринків. Однією з таких особливостей є те, що на логістичному ринку України відсутні компанії-провайдери 4-PL та 5-PL послуг. Другою особливістю є структурна незбалансованість вітчизняного логістичного ринку, яскравим доказом чого є значне переважання транспортних послуг над іншими сегментами – 90% від загального обсягу. Тим часом сьогодні цей ринок включає такі сегменти: транспортно-експедиційні послуги; професійні складські послуги; експрес-доставку; комплексні

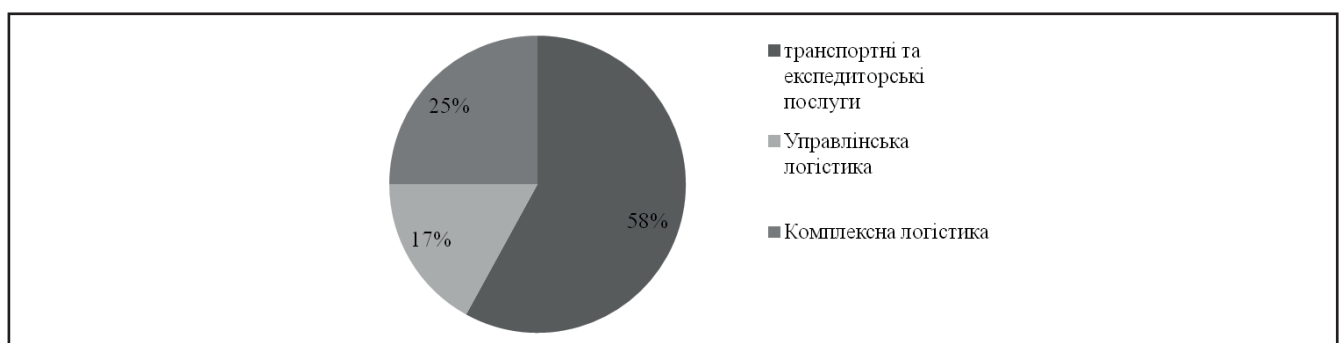


Рисунок 2. Структура світового ринку логістичних послуг

Джерело: [10].

логістичні рішення (контрактна логістика); управління ланцюгами поставок [6]. Третя особливість – жорстка регіональна диференціація у розподілі логістичних компаній по території України. Так, переважна їх частина сконцентрована навколо Київської агломерації, а також поблизу великих промислових центрів (Одеса, Харків). Нестабільна ситуація у східному регіоні країни сприяє нівелюванню всіх можливих вигід від раніше існуючої інфраструктури та комплексному руйнуванню відповідних транспортних та складських потужностей логістичних підприємств. Четвертою особливістю і водночас проблемою є низький рівень задоволення існуючого попиту на складські приміщення. Спостерігається тенденція до зменшення спекулятивної пропозиції, обумовленої завершенням будівництва раніше розпочатих об'єктів і переважанням сектору складського будівництва під конкретного замовника (build-to-suit). Оскільки частка вітчизняних забудовників досягає 80%, а кількість рітейл-операторів та логістичних компаній поступово зростає, то зменшення пропозиції спричиняє низький рівень вакантності на ринку та зростання орендних платежів. Так, у 2014 році у Київському регіоні – найбільшому за обсягами складської нерухомості – обсяг загальної пропозиції становив 1,5 млн. кв. м (зріс у чотири рази порівняно з 2007 роком) із найвищою орендною ставкою складів класу «А» у \$7, у той час як рівень вакантності становив 3,5% (зменшившись із позначки у 10% з 2012 року) [12].

Однією з причин виникнення такої ситуації на ринку України є той факт, що великі компанії та промислові підприємства будують і використовують власні складські бази, а послуги із транспортування передають на аутсорсинг. Це сприяє підвищенню ефективності діяльності організацій та економії на витратах. Середні та малі компанії не мають до-

статнього рівня фінансування, тому вимушені пристосовуватися до фактично непридатних для зберігання продукції умов і нести значні збитки. Враховується й аспект швидкості доставки вантажу зі складів.

З цих та ряду інших причин сьогодні наша країна за рівнем розвитку логістики (насамперед, за якістю інфраструктури та набору пропонованих послуг) відстає навіть від східноєвропейських країн. Так, у 2014 році Світовим банком за національним логістичним індексом Україні було присвоєно 61 місце (із 160 країн). Динаміка позицій України в рейтингу за узагальненим показником та окремими його складовими за період 2007–2014 років наведена на рис. 3.

Разом із тим можна стверджувати, що спостерігається поступове підвищення ефективності функціонування логістичного ринку в Україні. Спрощується процедура проходження митного контролю, зростає швидкість перевезення та рівень оперативного відстеження доставки вантажу, розвивається сектор міжнародних перевезень. У той же час стан вітчизняної логістичної інфраструктури фактично залишається без змін (з 74 місця у 2007 році до 71 місця у 2014 році), а рівень якості логістичних послуг взагалі зменшився у 2014 році порівняно із 2012 роком (із 61 місця на 72). Ключовою проблемою для України залишається відсутність комплексного логістичного інструментарію, насамперед відповідних технік та технологій, що сприяє зростанню витратної частини діяльності учасників та унеможливує повноцінне функціонування на міжнародному ринку.

Незважаючи на існуючі проблеми функціонування вітчизняного ринку логістичних послуг, можна стверджувати, що він має значні перспективи для розвитку, зважаючи на вигідне геополітичне становище України, активізацію торгівельних відносин з країнами ЄС тощо. З цією метою за

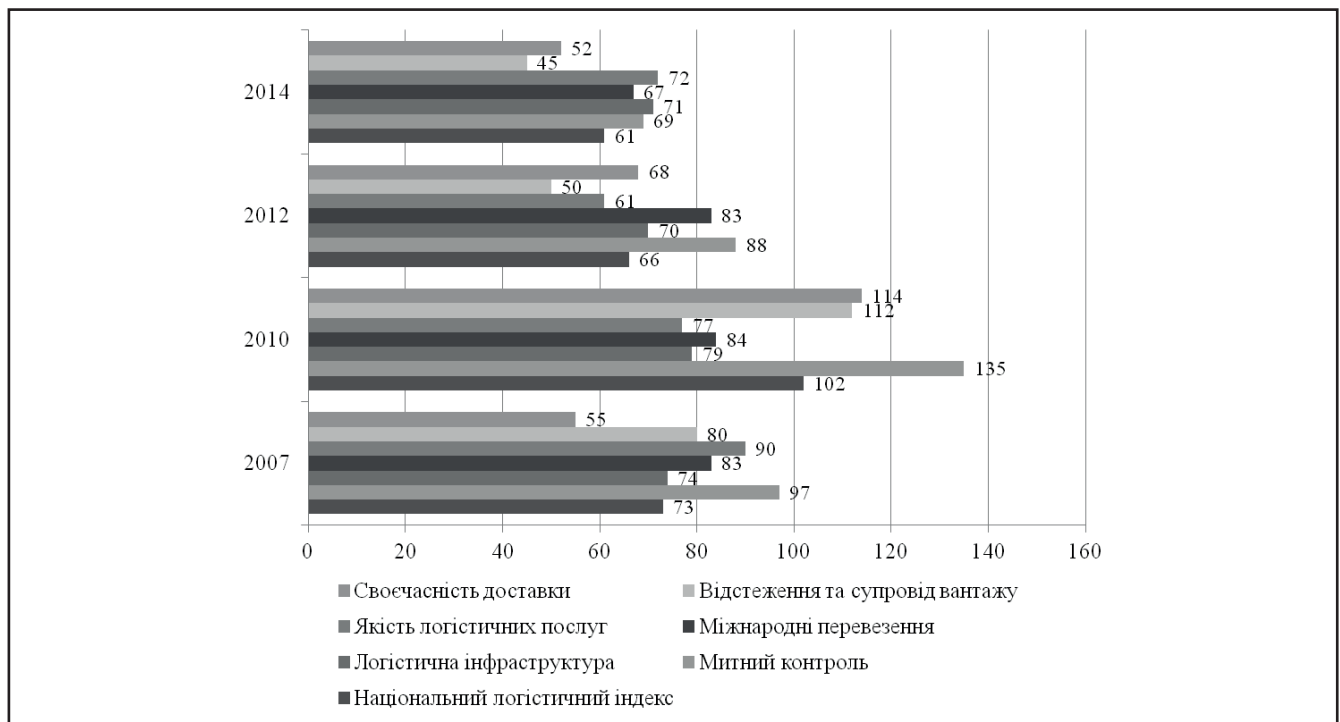


Рисунок 3. Україна в рейтингу Світового банку за показником національного логістичного індексу та окремими його складовими за період 2007–2014 років

Джерело: побудовано авторами на основі [9].

сучасних умов соціально-економічної та політичної нестабільності в державі важливо створити підґрунтя для реалізації ряду стратегічних завдань: забезпечити державну підтримку та максимальне спрощення процедури здійснення інтермодальних, мультимодальних і комбінованих вантажних автоперевезень; заохочувати діяльність підприємств із будівництва складів, що відповідають міжнародним вимогам, шляхом надання кредитних пільг та гарантування страхових виплат; укладання довгострокових контактів з реалізації транзитного потенціалу України та створення потужної клієнтської бази у напрямку «захід-схід», що сприятиме більшому рівню інтеграції вітчизняного ринку логістичних послуг до світового.

Висновки

На сучасному етапі світовий ринок логістичних послуг демонструє тенденцію до уповільнення темпів зростання. Він проходить через процеси фундаментальних змін, які здійснюють кардинальний вплив на роль і масштаби діяльності його учасників і структуру їх взаємовідносин, що обумовлено кон'юнктурними коливаннями на різних ринках (енергетика, споживчі товари, B2B) та диспропорціями економічного розвитку окремих держав (рецесія у країнах Південної Європи).

Вітчизняний ринок логістичних послуг в Україні перебуває на стадії активного формування. Однак темпи і динаміка його розвитку істотно відстають від аналогічних ринків багатьох країн світу, що пов'язано з певними особливостями, в тому числі і з недостатньою пропозицією послуг, у зв'язку з чим непрофільні організації змушені вибудовувати власні логістичні структури.

Перспективи розвитку вітчизняного ринку логістичних послуг залежать від низки макроекономічних факторів: динаміки економічного зростання і споживчого попиту; динаміки розвитку транспортної інфраструктури; рівня і темпів модернізації основних засобів провайдерів логістичних послуг; ефективності державної економічної політики у цій галузі; темпів інтеграції України до світового співтовариства тощо. В той же час вітчизняні підприємства мають також зосереджувати увагу на імплементації нових практик ведення бізнесу та внутрішньокорпоративного менеджменту, оскільки низький рівень ефективності в межах даних процесів унеможливує якісний розвиток підприємств – учасників ринку логістичних послуг в Україні в довгостроковій перспективі.

Список використаних джерел

1. Божанова В.Ю. Динаміка та перспективи розвитку транспортної логістичної системи України / В.Ю. Божанова, В.Ф. Яременко, О.М. Басок, Ю.Г. Чепурко // Економічний простір. – 2014. – №86. – С. 73–82.
2. Глушенко Т.М. Аналіз розвитку логістичних послуг на сучасному світовому ринку / Т.М. Глушенко // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Вип. 6. Ч. 1. – С. 169–171.
3. Економіка логістичних систем [Текст]: монографія / М. Васелевський, І. Білик, О. Дейнека та ін.; за заг. ред. Є. Крикавського та І. Кубіва. – Львів: Національний університет «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
4. Польщенко М.Ф. Особливості розвитку логістики в Україні / М.Ф. Польщенко // Управління розвитком. – 2014. – №9 (172). – С. 152–153.
5. Руденко Г.Р. Аналіз ринку логістичних послуг в Україні / Г.Р. Руденко // Бізнесінформ. – 2011. – №8. – С. 63–65.
6. Чорнописька Н.В. Тенденції та перспективи ринку логістичних послуг України / Н.В. Чорнописька, О.Є. Шандрівська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2012. – №735. – С. 244–249.
7. Чурилов С.В. Логістичне управління підприємством: теоретичний аспект / С.В. Чурилов // Економіка и управление. – 2012. – №6. – С. 142–147.
8. Anderson, P.E. and H.C. Dekker. 2009. Strategic cost management in supply chains, Part 1: Structural cost management. Accounting Horizons (June): 201–220.
9. Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. 2014. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. <www.worldbank.org/lpi>
10. Global Logistics Market. 2014. Roland Berger Strategy Consultants GmbH. <www.3plstudy.com>.
11. Hutchison, P.D., M.T. Farris and G.M. Fleischman. 2009. Supply chain cash-to-cash: A strategy for the 21st century. Strategic Finance (July): 41–48.
12. Market Insights. 2015. Colliers International. <<http://www.colliers.com>>
13. Saglietto, L. 2013. Towards a Classification of Fourth Party Logistics (4PL). Universal Journal of Industrial and Business Management (1): 104–116.
14. Third-party Logistics Study. 2015. The State of Logistics Outsourcing. <www.3plstudy.com>.

В.К. ГАЛИЦІН,
д.е.н., професор, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана,
О.П. СУСЛОВ,
д.е.н., професор, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана,
Н.К. САМЧЕНКО,
к.е.н., Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана

Моніторинг фінансової стійкості банківської системи

Здійснена формалізація умов виконання банками обов'язкових економічних нормативів НБУ і спеціальних індикаторів, які характеризують співвідношення між обсягами окремих фінансових потоків. Описані методи стрес-тестування у моніторингу банківської діяльності.

Ключові слова: банк, моніторинг, норматив, індикатор, банківський рахунок, стрес-тестування.