

Є. В. Гвоздь,
здобувач, Навчально-науково-виробничий центр
Національного університету цивільного захисту України
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-4236-5083>

DOI: 10.32702/2306-6814.2023.8.237

ТЕОРЕТИЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ЛОГІСТИКИ ПРИ ФОРМУВАННІ ТА РОЗВИТКУ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Е. Hvoz, d,
Postgraduate student, Training Research and Production Center
of the National University of Civil Protection of Ukraine Kharkiv

THEORETICAL PROVISIONS OF LOGISTICS IN THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF MARKET INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

В даний період ринкова інфраструктура відіграє особливу роль у розвитку економіки сучасної України, який є сукупністю процесів видобутку, перетворення, розподілу, споживання та заощадження енергії від джерел отримання природних енергетичних ресурсів до використання енергії та надає особливе впливом геть забезпечення життєдіяльності людського суспільства. У перспективі роль інфраструктури паливно-енергетичного комплексу в економіці сучасної України зростатиме, що зумовлюється посиленням ролі енергетичного фактора у взаємодії національних економік країн світу та регіонів в умовах глобалізації ринків. Енергетика, будучи одним із найважливіших елементом інфраструктури регіонального ринку є великою відкритою системою, на функціонування якої в ринковому середовищі надають сильний вплив споживачі електроенергії та тепла. У зв'язку з формуванням системи ринкових відносин у галузі енергетики системні дослідження доцільно розвивати з урахуванням загальнонаукової системної методології, до якої передусім відносять логістику. Її необхідно розглядати як галузь системних досліджень, що включають сукупність методології, теорії, методів та способів оптимізації всіх видів потоків (інформаційних, енергетичних та інших), що супроводжують економічні, соціальні та комунікаційні процеси у сфері створення, відтворення та споживання товарів та послуг.

Логістизація виробничих та комунікаційних процесів в енергетиці може стати важливим фактором підвищення ефективності ПЕК та його підсистем. Ми зосередили свою увагу на аналізі та шляхах підвищення ефективності процесів енергозбереження на основі методології та інструментарію логістики. Теорія та методологія логістики при дослідженні процесів енергозбереження враховують не лише фактор ефективного використання обмежених ресурсів, але, що найважливіше — поєднання таких факторів, як: простір, час, масштабність. Особливо складними є такі процеси на регіональному рівні управління, де взаємодіє велика кількість об'єктів господарювання різних форм власності, галузевої належності, масштабності виробництва. Розвиток системи ринкових відносин в енергетиці передбачає органічне поєднання як прогресів виробництва, передачі енергії, комерційної діяльності, а також процесів енергозбереження в єдине ціле. У сучасних умовах енергозбереження стає одним із найважливіших факторів економічного зростання та соціального розвитку.

In the current period, the market infrastructure plays a special role in the development of the economy of modern Ukraine, which is a set of processes of production, transformation, distribution, consumption and saving of energy from the sources of obtaining natural energy resources to the use of energy, and has a special impact on ensuring the vital activities of human society. In the future, the role of the infrastructure of the fuel and energy complex in the economy of modern Ukraine will grow, which is due to the strengthening of the role of the energy factor in the interaction of the national economies of the countries of the world and regions in the conditions of market globalization. Energy, being one of the most important elements of the infrastructure of the regional market, is a large open system, the operation of which in the market environment is strongly influenced by consumers of electricity and heat. In connection with the formation of a system of market relations in the field of energy, it is expedient to develop system studies taking into account the general scientific system methodology, which primarily includes logistics. It should be considered as a field of systematic research, which includes a set of methodology, theory, methods and methods of optimization of all types of flows (information, energy and others) that accompany economic, social and communication processes in the sphere of creation, reproduction and consumption of goods and services.

Logistics of production and communication processes in the energy sector can become an important factor in increasing the efficiency of the PEC and its subsystems. We focused our attention on the analysis and ways of improving the efficiency of energy saving processes based on the logistics methodology and tools. The theory and methodology of logistics when researching energy-saving processes take into account not only the factor of effective use of limited resources, but most importantly — the combination of such factors as: space, time, scale. Particularly complex are such processes at the regional level of management, where a large number of economic entities of various forms of ownership, industry affiliation, and scale of production interact. The development of the system of market relations in energy involves an organic combination of both production progress, energy transfer, commercial activity, as well as energy saving processes into a single whole. In modern conditions, energy saving is becoming one of the most important factors of economic growth and social development.

Ключові слова: логістика, інфраструктура, паливно-енергетичний комплекс, ринкова інфраструктури, управління логістичними процесами.

Key words: logistics, infrastructure, fuel and energy complex, market infrastructure, management of logistics processes.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

На сучасному етапі розвитку нашої держави постають актуальні питання управління логістичними процесами та удосконалення функціонування ринкової інфраструктури в доставці та розподілі ресурсів до місць призначення. Переформатування паливно-енергетичного комплексу тягне за собою кардинальне змінення логістичної системи України в цілому. Для вирішення даної проблеми потребує уваги вивчення теоретичних положень логістики при формування та розвитку ринкової інфраструктури України.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз основних підходів до визначення теоретичних положень логістики безпосередньо розглядаються із проблемою реалізованості на даному етапі реформування в нашій країні, та на успішних прикладах інших держав. Окремі питання вивчення проблемних питань знайшли висвітлення у працях авторів-правників Фролова Л.В., Амеліницька О.В., Васильєв О.В., Брунець Б.Р., та ін.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є вивчення теоретичних положень логістики, та визначення основних питань при формуванні ринкової інфраструктури в Україні.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Виклад основного матеріалу. Логістика — наука про планування, організацію, управління, контроль та регулювання руху матеріальних, інформаційних та інших потоків у просторі та в часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача [2, с. 35].

Як господарська діяльність логістика представлена в такому визначенні: логістика — процес управління рухом та зберіганням сировини, компонентів та готової продукції в господарському обороті з моменту сплати грошей постачальниками до моменту отримання грошей за доставку готової продукції споживачеві (принцип сплати грошей — отримання грошей).

Об'єктами вивчення логістики є матеріальні та відповідні їм фінансові та інформаційні потоки. Виділення із різноманіття зв'язків матеріальних потоків, як цільових об'єктів, виробничо-економічної діяльності, як об'єктів що задовольняють у результаті потреби суспільства, у поєднанні з науково-технічними можливостями їх раціоналізації визначили пошук засобів забезпечення їх оптимізації.

Вивчення логістики як науки є оптимізація потокових процесів. Принципи логістики: синхронізація, оптимізація та інтеграція — служать основним методологічним підходам до підвищення організованості та ефективності, функціонування ринкової інфраструктури як

макрологічної системи. Методологія логістики дозволяє здійснювати системну раціоналізацію складних інфраструктур. Вона озброює нас методами підвищення організованості виробничих систем та дозволяє ефективно реалізувати конкурентні переваги [1, с. 14].

Складність, а також узгодженість дій і процесів, усеєдині суб'єктів господарювання, у технологічному та фінансовому ланцюжку взаємодіючих суб'єктів ринкової інфраструктури на регіональному та міжрегіональних рівнях (при використанні найбільш економічних способів засобів і технологій, зорієнтованих на вимоги кінцевого споживання), доведені в логістиці до нового якісного рівня.

З моменту зародження логістики як науки пройшов початковий етап її становлення, розширилися її види та сфери застосування.

На початковому етапі становлення логістика переважно представлялася як наука про оптимізацію управління товарними потоками та пов'язаними з ними інформаційними та фінансовими потоками на всіх стадіях виробництва від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції на основі системного підходу та економічних компромісів [3, с. 373].

Сучасний рівень розвитку логістики дозволяє відзначити, що акцент що поступово переноситься з вищезгаданої парадигми логістики на ширшу сферу її розвитку та формулювання міждисциплінарного наукового спрямування на рівні [4, с. 127]:

- науково-практичного господарювання, що полягає в ефективному управлінні матеріальними та інформаційними потоками у сферах виробництва та обігу;
 - системного підходу, що представляє рух та розвиток сукупності матеріальних, інформаційних, фінансових та кадрових ресурсів у категоріях потоків;
 - функціонального менеджменту у системі стратегічного управління фірмою;
 - конкурентної стратегії суб'єктів господарювання, цілеспрямованим чинником якої є ресурсозберігаючий тип підприємництва;
 - корпоративної діяльності різних підприємств щодо інтеграції всіх процесів, пов'язаних із досягненням мети їх бізнесу;
 - методу підвищення ефективності системи бізнес-процесів на макро- та мікрорівнях;
 - бізнес-концепції, що базується на систематизованому методі залучення окремих взаємопов'язаних ланок до загального логістичного процесу з метою запобігання нераціональному витрачання та втратам потоків економічних ресурсів.
- Узагальнено досягнення української логістики полягають у наступному:
- логістика визначена як наука, в основному сформульований її понятійний апарат, загалом здійснено систематизацію теоретичних, методичних та практичних проблем менеджменту у бізнес-логістиці;
 - розроблено концепцію виробничої (операційної) логістики, а також створення логістичних систем та методів управління організаційно-економічної стійкості логістичних систем у ринковому середовищі;
 - розроблено низку оригінальних методик ідентифікації та розрахунку логістичних витрат при вирішенні проблем організації диверсифікації виробництва на основі варіантного ресурсного забезпечення;

— вирішено складні питання створення механізмів взаємодії учасників інвестиційних проектів та формування логістичних ланцюжків управління грошовими потоками;

— транспортну логістику доповнено новими напрямками, пов'язаними з віртуальними можливостями глобальних інформаційних мереж в організаційному забезпеченні транспортних операцій;

— використано логістичну концепцію формування інфраструктурного комплексу муніципальної економіки, використано логістичний підхід у формуванні та управлінні пасажирськими транспортними системами, включаючи і міський громадський транспорт.

Таким чином, сфери логістики значно розширилися і поглибилися. Поряд із закупівельною, розподільчою, виробничою, транспортною, інформаційною, фінансовою, комерційною логістикою, з'явилися логістика маркетингу, сервісного відгуку, банківська, митна та страхова логістика, логістичний інжиніринг та бізнес-логістика, муніципальна логістика, логістика пасажирських перевезень [5, с. 73].

Дослідження показало, що в науковій літературі використовуються різні ознаки узагальненої типології напрямів логістики: за масштабами та просторовим розміщенням, за етапом відтворювального циклу та стадіями виробничого процесу, за об'єктом управління та видами економічних ресурсів, сферами застосування дій та іншими ознаками.

В даний час виникла необхідність наукового вирішення питань чіткої структуризації логістики по вертикалі, щодо управлінської ієрархії та виділення тієї сукупності завдань, які мають вирішуватись у логістичному ключі на кожному рівні. Правомірність такої постановки завдання визначається тим, що в ієрархіях логістичних систем, що використовуються в літературі: мікрологістика, мезологістика, макрологістика — незалежно від рівня системи концентрується навколо матеріального потоку.

Ідея "логістичної" економіки ґрунтується на досягненні мети оптимізації економіки в цілому, зверху, і має орієнтуватися на тотальну одностайність учасників та виконавців усіх рівнів у досягненні цієї мети. Від цього залежить рішення всіх рівнів ієрархії управління економікою, які забезпечують суцільну оптимізацію.

Ієрархія повноважень різних аспектів логістизації економіки налічує щонайменше п'ять рівнів:

- загальнодержавний рівень, який визначається стратегією економічного розвитку підготовкою та формуванням нормативно-правового поля економічної, підприємницької діяльності, що зумовлює логістичні переваги;
- рівень формування логістичного мислення у діловому середовищі та менеджменті, економічної переваги реалізації логістичної концепції у виробничо-комерційній діяльності, через систему інститутів економічного утворення, засоби масової інформації;
- рівень реалізації володарських правомочностей власників, які актуалізують стратегічну спрямованість логістизації використання економічних ресурсів їх власниками;
- рівень реалізації розпорядчих повноважень в управлінні економічними ресурсами;

— рівень повноважень на економічні ресурси.

Струнка логістична ієрархія управління економікою створює реальні передумови до повномасштабного поширення логістики всіх рівнях економічної діяльності.

В даний час велике значення набуває побудова управління економічними системами на основі логістичного підходу, оскільки будь-якій системі, в тому числі й економічній, притаманні невизначеність та ентропія в галузі менеджменту, технологічного процесу та обслуговування, ресурсів, інформації, фінансів, інших поточкових процесів, які значно знижуються при утворенні інтегрованої логістичної системи, що включає всі галузі [1, с. 17].

Основним механізмом практичної реалізації теоретичних положень логістичного підходу у різних галузях є логістичні системи.

Логістична система являє собою адаптивну систему із зворотним зв'язком, що виконує логістичні функції та логістичні операції. Логістична функція — це сукупність дій, однорідних з точки зору цілей цих дій, і помітно відрізняються від іншої сукупності дій, що мають також певну мету. Метою логістичної системи є забезпечення доставки товару (послуги) від продавця до покупця в задане місце, в повному обсязі, по всьому заданому асортименту, у необхідний термін у вигляді максимально підготовленому до виробничого або особистого споживання при мінімальних витратах. Логістична операція — це сукупність дій щодо реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення та переміщення матеріальних та інформаційних потоків.

Важливими складовими логістичної системи є інформаційні та матеріальні потоки. Інформаційний потік — сукупність повідомлень, що циркулюють всередині логістичної системи, а також між цією системою та зовнішнім середовищем. Інформаційний потік необхідний для управління та контролю логістичних операцій. Матеріальний потік — рух ресурсів. Кінцева мета логістичного процесу — доведення товару від виробника до споживача в мінімально короткі терміни та з мінімальними витратами. Для створення ефективної логістичної системи потрібно [4, с. 212]:

— забезпечити відповідність та синхронізацію матеріальних та інформаційних потоків;

— здійснювати контроль за матеріальними потоками;

— визначати стратегію та технологію фізичного переміщення товарів, послуг.

У цьому важливою є поняття логістичного процесу. Під логістичним процесом розуміється сукупність логістичних функцій та операцій, що виконуються у вигляді безперервно здійснюваних комплексів логістичних операцій. Логістичний ланцюг — це певним чином організована сукупність логістичних операцій, що забезпечує досягнення цілей логістичної системи.

У логістичному ланцюзі виділяються такі ланки:

— постачання сировини, матеріалів, напівфабрикатів;

— їх зберігання;

— їх виробництво;

— їх розподіл;

— їх споживання.

Логістичні ланцюги класифікуються за такими утвореннями:

— за кількістю ланок логістичного ланцюга можуть бути одноланкові, дволанкові, триланкові і т.д.;

— за складом учасників бувають внутрішні та зовнішні логістичні ланцюги, при цьому до внутрішніх відносять підрозділи підприємств, а до зовнішніх — результат взаємодії економічно самостійних суб'єктів;

— за часом дії логістичні ланцюги бувають постійними (довготривалими), періодичної дії, разовими;

— з обслуговуючих ринків логістичні ланцюги поділяються на глобальні, регіональні, локальні.

Усі розглянуті вище поняття характеризують логістичну систему у ринковій економіці. Логістичні системи поділяються залежно від об'єкта управління на макрологічні та мікрологічні. Макрологічна система — велика логістична система управління, що охоплює підприємства та організації промисловості, постачальницько-збутові та транспортні організації різних відомств у різних регіонах країни. Серед них виділяють транснаціональні, міждержавні та трансконтинентальні системи. Макрологічна система є певною інфраструктурою економіки регіону, країни або групи країн. Формування макрологічних систем вимагає створення єдиного економічного простору, єдиного ринку без внутрішніх обмежень [5, с. 91].

Функціонування більшості інфраструктурних логістичних систем є комплексним процесом, який передбачає здійснення практично всіх основних аспектів логістичної діяльності (виробничої, фінансової, закупівельної, розподільчої, транспортної, сервісної та ін.) [3, с. 376].

Розробка наукових положень щодо визначення логістичної системи інфраструктури повинна припускати:

1. Визначення меж ринкової інфраструктури як об'єкта логістичного аналізу — як адаптивний макросистемі з внутрішніми та зовнішніми зв'язками.

2. Визначення ступеня та характеру впливу на функціонування макрологічної системи інфраструктури сукупності внутрішніх та зовнішніх факторів.

3. Здійснення типології та класифікації складових її підсистем та інститутів та визначення інституційного складу систем ринкової інфраструктури.

Інфраструктурна логістика представляється у виділенні єдиної функції управління потоками економічних ресурсів, а також методології інтеграції окремих ланок і підсистем в єдину систему, що забезпечує ефективне управління наскрізними потоками економічних ресурсів.

Метою логістичних проектів в інфраструктурних областях є створення систем, що забезпечують чітку взаємодію підрозділів та підсистем загальної системи, з метою мінімізації сумарних витрат та забезпечення оптимальної вартості кінцевих продуктів.

Інфраструктурною логістикою є рух та алокація потоків економічних ресурсів (сировинних, матеріальних, інформаційних, фінансових, трудових та їх поєднань) між її інститутами у сфері відтворення та обігу.

Інфраструктурною логістикою є узгодження у просторово-часових циклах та оптимізація відповідних потоків та поточкових процесів.

Безпосередньо логістичний підхід складається з двох стадій: синтезу адаптивної логістичної системи та комплексного аналізу потоків економічних ресурсів на основі системного підходу та з урахуванням

впливу комплексу факторів, що впливають на досліджувану систему.

Завданнями інфраструктурної логістики є розробка методології системної інтеграції та аналізу оптимізованих логістичних систем, методів оцінки ефективності їх функціонування для досягнення кінцевих цілей інфраструктури, ефективного функціонування всієї економічної системи, що обслуговується нею, а на їх основі — розробка ретельно обґрунтованих пропозицій, що сприяють досягненню найбільших результатів [4, с. 273].

Використовуючи логістичний підхід до розгляду традиційного кругообігу потоків економічних ресурсів у системі ринкової інфраструктури, можна говорити про неї як макрологічну систему.

Ринкова інфраструктура є логістичною системою, оскільки вона є адаптивною системою із зворотним зв'язком.

Дану логістичну систему відрізняють складна структура, велика кількість складових її підсистем, елементів та інститутів, складний характер системних зв'язків та взаємодій між ними по всіх типах потоків економічних ресурсів, стохастичний характер більшості факторів та процесів, що впливають на її функціонування.

Ринкова інфраструктура в Україні повинна мати стабільну законодавчу базу, яка не змінюється протягом певного періоду та мобільну інституційну базу, яка вільно адаптується до соціально-економічної політики, що проводиться. Необхідне інституційне та законодавче оформлення інфраструктури ринку сприятиме вільному вибору споживачами коштів, а також забезпеченню рівних прав усім суб'єктам ринку. Крім того, мають існувати адекватні економічні та правові механізми підтримки нових інститутів ринку та стимулювання припливу інвестицій в економіку. Саме в умовах трансформації соціально-економічних систем проблема законодавчих та інституційних перетворень набуває особливого значення.

Складність інфраструктури потребує детального розгляду основних сегментів та інститутів ринкової інфраструктури як макрологістичної системи, оскільки відсутність єдиної класифікації логістичних систем інфраструктури не дозволяє дати адекватну оцінку макрологістичної моделі ринкової інфраструктури.

Логістичні системи локальної інфраструктури обмежені територіальною дислокацією діяльності. Вона представлена інфраструктурними системами робочих місць, дільниць, цехів, відділів, підприємств, промислових вузлів, різноманітних форм та об'єднань.

Регіональні логістичні системи інфраструктури включають підсистеми та інститути, що забезпечують функціонування економічних районів — територій, міжрайонних, обласних, крайових та інших підсистем відповідно до їх територіального поділу.

Горизонтальний аспект типології логістичних систем, що входять до макрологістичної системи інфраструктури, представлений виділенням галузевого критерію та критерієм обслуговування певних сегментів ринку системою інфраструктури.

В основу галузевого критерію закладено умови, які забезпечує інфраструктура: які безпосередньо забезпечують процеси виробництва, відтворення робочої

сили та збалансованість макроекономічних пропорцій. Відповідно до галузевого підходу до типології логістичних систем інфраструктури, складові її підсистеми інфраструктури можуть бути об'єднані в окремі групи відповідно до належності інститутів та об'єктів інфраструктури до основних галузей економіки. Виділені три її основні види — виробнича, соціальна та інституційна інфраструктури [5, с. 29].

Загалом, відповідно до зазначеного трактування, інфраструктура складається із сукупності виробничих, невиробничих, соціальних та інституційних об'єктів, функціонування яких створює комплекс умов для забезпечення суспільного виробництва та розвитку економіки. Це визначення відображає сутність категорії інфраструктури.

Це угруповання галузей інфраструктури актуальне й у ринково орієнтованій економіці та необхідне вивчення внутрішніх зв'язків і регулювання макроекономічних пропорцій усередині макроінфраструктури, які у процесі функціонування економічної системи.

У сучасній економіці дедалі помітнішу роль стали відігравати небанківські фінансові інститути. Це установи високоприбуткового та ризикового управління чужими грошима через інвестиційну діяльність. Небанківські фінансові інститути представлені різними інвестиційними та трастовими фондами та компаніями, позабіржовими інвестиційними структурами, ощадними касами, приватними (недержавними) пенсійними фондами.

Основа фінансової системи складається з інструментів перерозподілу національного доходу всередині економічної системи: бюджету та сукупності позабюджетних фондів. З їхньою допомогою держава формує та перерозподіляє національний дохід між усіма суб'єктами в суспільстві. В умовах ринкової економіки виживання підприємств, завоювання ними конкурентних переваг можливі лише за умови їхньої обов'язкової безперервної організаційно-технічної перебудови з метою наближення реально існуючого виробництва до його оптимального проекту, що відповідає досягнутим рівням знань, техніки, технології, організації та управління виробництвом. Ця організаційно-технічна перебудова є безперервним процесом гнучкої адаптації підприємств до безперервно змінних умов ринку, до нестабільних податків і методів державного регулювання. Для досягнення стійкої конкурентоспроможності над ринком процес перебудови організації має йти як процес зближення існуючої моделі організації з її ідеальним проектом. Оптимальний проект має відповідати сучасним рівням технології, техніки та культури (знань) організації та управління підприємствами. В даний час паливно-енергетичний комплекс (ПЕК) відіграє особливу роль у розвитку економіки сучасної України, який є сукупністю процесів видобутку, перетворення, розподілу, споживання та заощадження енергії від джерел отримання природних енергетичних ресурсів до використання енергії та надає особливий вплив на забезпечення життєдіяльності людського суспільства. У перспективі роль ПЕК в економіці сучасної України зростатиме, що зумовлюється посиленням ролі енергетичного фактора у взаємодії національних економік країн світу та регіонів в умовах глобалізації ринків. Енергетика, будучи одним

з найважливіших елементом інфраструктури регіонального ринку, є великою відкритою системою, на функціонування якої у ринковому середовищі надають сильний вплив споживачі електроенергії та тепла [1, с. 15]. Розвиток енергетики нерозривно пов'язаний з розвитком теорії та методології системного аналізу та оптимізацією потокових процесів. У зв'язку з формуванням системи ринкових відносин у галузі енергетики системні дослідження доцільно розвивати з урахуванням загальнонаукової системної методології, до якої автор передусім відносить логістику. Її необхідно розглядати як галузь системних досліджень, що включає сукупність методології, теорії, методів та способів оптимізації всіх видів потоків (інформаційних, енергетичних та ін.), що супроводжують економічні, соціальні та комунікаційні процеси у сфері створення, відтворення та споживання товарів та послуг. Логістизація виробничих та комунікаційних процесів в енергетиці може стати важливим фактором підвищення ефективності ПЕК та його підсистем. Ми зосередили свою увагу на аналізі та шляхах підвищення ефективності процесів енергозбереження на основі методології та інструментарію логістики. Теорія і методологія логістики для дослідження процесів енергозбереження враховують як чинник ефективного використання обмежених ресурсів, але, що найважливіше — поєднання таких чинників, як: простір, час, масштабність. Особливо складними є такі процеси на регіональному рівні управління, де взаємодіє велика кількість об'єктів господарювання різних форм власності, галузевої приналежності, масштабності виробництва тощо. Розвиток системи ринкових відносин у енергетиці передбачає органічне поєднання як процесів виробництва, передачі енергії, комерційної діяльності, а й процесів енергозбереження в єдине ціле. У сучасних умовах енергозбереження стає одним із найважливіших факторів економічного зростання та соціального розвитку регіонів та країни в цілому.

ВИСНОВКИ

Таким чином, цільова організація функціонування системи здійснюється відповідно до головної мети територіальних утворень, тобто на підставі програми розвитку регіону, та формує або уточнює його інфраструктуру. Через війну формується динамічна організаційна інфраструктура. Це як структура певної взаємопов'язаної сукупності методів організації та управління територіальною системою у просторі та в часі, що відповідає досягнутому рівню знань та забезпечує динамічну взаємодію між компонентами системи відповідно до їх функціонального призначення. Таким чином, основними факторами, що визначають формування моделі та функціонування ринкової інфраструктури, є макроекономічні, технологічні, правові, інституційні та політичні фактори, вплив яких тісно переплітається. Розгляд інституційної забезпеченості логістичних систем інфраструктури визначили ознаки типології логістичних систем, що становлять ринкову інфраструктуру, основними з яких є тип економічної системи, в якій функціонують системи інфраструктури, конфігурація систем інфраструктури, а також рівень економічної свободи та державного регулювання функцій суб'єктів інфраструктури. Причому рекомендовані класифікаційні роблять

структуру пропонованої типології відкритою для її доповнення як якісного (шляхом обліку нових класифікаційних ознак), так і кількісного (шляхом обліку нових видів логістичних систем) у міру розвитку напрямів інфраструктурної логістики складових ринкової інфраструктури, основними з яких є тип економічної системи, в якій функціонують системи інфраструктури, конфігурація систем інфраструктури, а також ступінь економічної свободи та державного регулювання функцій суб'єктів інфраструктури. Причому рекомендовані класифікаційні роблять структуру пропонованої типології відкритою для її доповнення як якісного (шляхом обліку нових класифікаційних ознак), так і кількісного (шляхом обліку нових видів логістичних систем) у міру розвитку напрямів інфраструктурної логістики.

Література:

1. Амеліницька О. В. Механізми в системі управління виробничо-господарською діяльністю локальних електричних мереж / О.В. Амеліницька // Збірник наукових праць ДонДДУ "Інновації в державному управлінні і місцевому самоврядуванні": серія "Державне управління". Т. 8. Вип. 88. Донецьк, 2007. С. 11—18.
2. Бойчик І. М. Ринкова інфраструктура: сутність та характеристика. Сталій розвиток економіки. 2013. № 3. С. 34—41.
3. Брунець Б. Р. Сутність означення поняття інфраструктура. Науковий вісник НЛТУ України. 2012. Вип. 22.5. С. 372—377.
4. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: монографія. Харків: ХНАМГ, 2007. 341 с.
5. Фролова Л. В. Механізми логістичного управління торговельним підприємством: монографія / Л.В. Фролова. Донецьк: ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2005. 322 с.

References:

1. Amelnytska, O.V. (2007), "Mechanisms in the management system of production and economic activity of local electric networks", Zbirnyk naukovykh prats DonDDU "Innovatsii v derzhavnomu upravlinni i mistsevomu samovriaduvanni": serii "Derzhavne upravlinnia", vol. 8, no. 88, pp. 11—18.
 2. Boichyk, I.M. (2013), "Market infrastructure: essence and characteristics", Stalyi rozvytok eko-nomiky, vol. 3, pp. 34—41.
 3. Brunets, B.R. (2012), "The essence of the definition of infrastructure", Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy, vol. 22.5, pp. 372—377.
 4. Vasyliiev, O.V. (2007), Metodolohiia i praktyka infrastruktturnoho zabezpechennia funktsionuvannia i rozvytku rehioniv Ukrainy [Methodology and practice of infrastructural support for the functioning and development of the regions of Ukraine], KhNAMH, Kharkiv, Ukraine.
 5. Frolova, L.V. (2005), Mekhanizmy lohistychnoho upravlinnia torhovelnyim pidpriemstvom [Mechanisms of logistics management of a trade enterprise], DonDUET im. M. Tuhon-Baranovskoho, Donetsk, Ukraine.
- Стаття надійшла до редакції 28.03.2023 р.*