

УДК.339.33:339.92

ОПТОВА ТОРГІВЛЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

Богославець Г.М. к. е. н, доцент, доцент кафедри економіки та фінансів підприємства Київського національного торговельно-економічного університету (Україна)

Трубей О.М. к. е. н, доцент, доцент кафедри економіки та фінансів підприємства Київського національного торговельно-економічного університету (Україна)

Богославець Г.М., Трубей О.М. Оптова торгівля в умовах глобалізації економіки.

У статті узагальнено основні зміни та тенденції ведення бізнесу, пов'язані з глобалізацією світової економіки, що мають безпосередній вплив на подальший розвиток оптової торгівлі і оптової торговельної діяльності в Україні, зокрема. До найбільш характерних ознак сучасного економічного розвитку віднесено: суттєві зміни взамовідносин усіх учасників ринку через формування глобального електронно-інформаційного середовища; зміна ідеології і практики управління бізнесом; скорочення життєвого циклу товарів; стирання географічних меж ринку; взаємодія контрагентів переважно в режимі реального часу. Доведено, що такі зміни формують нові тенденції в оптовій торгівлі, зокрема призводять до активізації розвитку сервісних, логістичних, комунікаційних та інформаційних послуг. За таких умов подальше ефективне функціонування вітчизняної оптової торгівлі пов'язане, як з вирішенням проблем внутрішнього загальноекономічного характеру, так і з подоланням розриву відносно тенденцій світової економіки.

Ключові слова: глобалізація економіки, оптова торгівля, логістика, інформаційні системи, транспорт, транспортна інфраструктура.

Богославец Г.Н., Трубеу О.Н. Оптовая торговля в условиях глобализации экономики.

В статье обобщены основные изменения и тенденции ведения бизнеса, связанные с глобализацией мировой экономики, которые имеют непосредственное влияние на дальнейшее развитие оптовой торговли и оптовой торговой деятельности в Украине, в частности. К наиболее характерным признакам современного экономического развития отнесены: существенные изменения взаимоотношений всех участников рынка путем формирования глобального электронно-информационной среды; изменение идеологии и практики управления бизнесом; сокращение жизненного цикла товаров; стирание географических границ рынка; взаимодействие контрагентов преимущественно в режиме реального времени. Доказано, что такие изменения формируют новые тенденции в торговле, в частности приводят к активизации развития сервисных, логистических, коммуникационных и информационных услуг. При таких условиях дальнейшее эффективное функционирование отечественной оптовой торговли связано, как с решением проблем внутреннего общеэкономического характера, так и с преодолением разрыва относительно тенденций мировой экономики.

Ключевые слова: глобализация экономики, оптовая торговля, логистика, информационные системы, транспорт, транспортная инфраструктура.

Bogoslavets G.M., Trubeu O. M. Wholesale in the context of economic globalization

This article summarizes the major changes and trends in the business associated with the globalization of the world economy that have a direct impact on the further development of wholesale trade in the world and wholesale trade activities in Ukraine in particular. The most characteristic features of modern economic development include: significant changes between all market participants through the creation of a global electronic information environment; changes in the ideology and practice of business management; reduction of product life cycles; erasing geographic boundaries of the market; the interaction of the partners in real-time modes. It is proved that such changes create new trends in wholesale trade, in particular lead to increased development service, logistics, communication and information services. Under such conditions, further effective functioning of the domestic wholesale trade equally linked to the solution of internal problems of a General economic nature and bridging the gap with the trends of the world economy.

Keywords: globalization of economy, wholesale, logistics, information systems, transport, transport infrastructure.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки України засвідчив нові тенденції, які є наслідком об'єктивних процесів, пов'язаних із глобалізацією світового виробництва і обміну, змінами щодо обмежень і бар'єрів в торгівлі, високим динамізмом техніко-технологічного розвитку і інновацій, збільшенням взаємозалежності між виробниками, високою вартістю досліджень і розробок. За таких умов, суб'єкти оптової торговельної діяльності, балансуючи на межі економічних інтересів виробничого сектора економіки і роздрібною торгівлі, вимушені постійно удосконалюватись, прилаштовуватись до нових потреб ринку. Глобалізація економічних процесів, поява зовнішніх викликів і загроз, деформація і негативні тенденції розвитку сфери внутрішньої торгівлі зумовлюють необхідність теоретичного переосмислення ролі і місця її оптової ланки в економіці України, визначення потенційних можливостей цієї галузі у ефективному вирішенні проблем загальноекономічного характеру.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми функціонування оптової торгівлі привертють увагу все більшої кількості науковців. Серед останніх публікацій найбільш вагомими є наукові праці: В.В. Аполія, В.Д. Лагуніна, Н.О. Голошубової, В.М. Горопкова, М. П. Балабана, А.М. Носулич, Ю.Ю. Юрченко, Мардар Д.О., Безпятаї М.М. Питання, що порушуються цими вченими стосуються різних аспектів оптової торговельної діяльності в Україні, зокрема: сутнісної конкретизації місця оптової торгівлі в системі товароруху, її організаційно-економічного механізму, особливостей трансформації та концептуальних засад стратегічних перетворень оптової ланки України. Однак, питання пов'язані з впливом глобалізаційних економічних процесів на функціонування оптової торгівлі досліджені на сьогодні не достатньо.

У зв'язку з цим, **метою даної статті** є виокремлення, узагальнення та аналіз основних економічних чинників глобалізаційного характеру, що суттєво впливають на функціонування і розвиток оптової торгівлі і вітчизняної оптової торгівлі, зокрема.

Становлення національної ринкової економіки в умовах підсилення інтеграційних процесів у світовому економічному просторі суттєво поглиблює соціальні, економічні, організаційні, техніко-технологічні функції оптової торгівлі, підвищуючи її роль у збалансованому розвитку внутрішнього товарного ринку України. Саме оптова торгівля має стати тією ланкою, що не тільки організує, а й забезпечує прискорення руху товарів, у значеній мірі впливає на виробництво і міжгалузевий обмін, активізує споживання.

В останній час невідворотним і найбільш відчутним є вплив глобалізаційних процесів на усі аспекти оптової торговельної діяльності. Основними і найбільш характерними особливостями і змінами, що притаманні сучасній світовій економіці, є:

- Суттєві зміни взамовідносин всіх учасників ринку: виробників, покупців продавців, споживачів. Сьогодні покупці самі визначають що, як, коли вони купуватимуть, яким чином будуть розраховуватись за надані товари і послуги. Тому зростає частка інформаційної складової щодо запитів клієнтів. Завдяки досягненням у галузі інформаційно-комунікаційних технологій формується глобальне електронне середовище, що відкриває нові можливості як для виробників, так і для продавців, які можуть безпосередньо працювати із споживачем. В сучасному бізнес-середовищі продавці мають підтримувати постійні контакти з клієнтами; глибоко вивчати їх побажання, надавати індивідуальні знижки на товари, формувати вартість кожної одиниці товару індивідуально, в орієнтації на конкретного споживача. Саме орієнтація на задоволення диференційованих індивідуальних потреб і є найхарактернішою тенденцією і змістом сучасної світової економіки. Це обумовлює і інші принципи такої економіки, а саме, змінюються управлінські засади просування товарів від виробника до споживача – шляхом об'єднання таких сфер діяльності, як поставка продукції, виробництво товарів, робіт, послуг

їх дистрибуція.

- На зміну ідеології та практики управління на основі жорсткого розподілу функцій прийшли принципи управління за бізнес-процесами, що передбачають участь не лише функціональних («посадових») управлінців, а й всіх працівників, здатних генерувати, передавати і впроваджувати нові ідеї. Зростаючий рівень освіти дозволяє працівникам виконувати найскладніші завдання і операції виробництва та обміну. До того ж сучасна економіка вимагає не тільки ефективної колективної праці, а і оцінки вкладу кожного в досягнуті результати.

- Науково-технічний прогрес і конкуренція суттєво скорочують життєвий цикл товарів і послуг (з декількох років до декількох місяців). Новітні технології і конкуренція вимагають постійного інвестування. При цьому слід зазначити, що інвестиції, винаходи і інші новачки важливі як відносно технічних і технологічних розробок, так і для організації бізнес-процесів, розробки новітніх бізнес-ідей.

- Сучасні інформаційні технології скорочують відстань і стискають час, що призводить до стирання географічних меж ринку. Тепер складно визначити хто з ким конкурує, бо бізнес має змогу швидко поширюватися по регіонах, породжуючи все нових конкурентів. Сьогодні будь-який товар стає доступним в будь-якому місці і часі, а найважливішим для споживача стають його новітність, безпека і якість.

- Управління бізнесом, в умовах зростаючої швидкості взаємодії партнерів, переходить у площину режиму реального часу. Виграє той, хто скоріше адаптується до поточних змін зовнішнього середовища. Можливими стають різні форми обміну із зовнішнім середовищем: товарно-матеріальні, грошові, інформаційні та інші. Така доступність товару практично об'єднує в єдине ціле процеси маркетингу, продажу і виконання замовлень. До того ж, кожний товар фактично дає змогу поєднувати в одному інтегрованому ланцюгу усі підприємства, які можуть бути задіяні у його розробці, виробництві, доставці і продажу споживачам та післяпродажному сервісному обслуговуванню. Тобто виникає реальна можливість будь-яку новачку розповсюдити по всьому ланцюгу у достатньо стислі строки. А оскільки технології і процеси стають все більш універсальними, це відкриває можливість формування і застосування глобальних стандартів.

Таким чином, сучасний етап розвитку світової економіки характеризується посиленням боротьби за кожного клієнта з використанням всіх можливих засобів створення доляльного співтовариства покупців, в тому числі за рахунок доведення цього співтовариства до максимально можливої чисельності, з використанням інформаційних технологій. Переважаючим стає пріоритет гнучких форм організації виробництва з швидкою орієнтацією на запити споживачів, які значною мірою забезпечують малі і середні підприємства.

Формується нове поняття зберігання товарів – не на складах, навіть повністю механізованих, комп'ютеризованих, спеціалізованих чи універсальних, а в основному на транспортних засобах під час перевезення і доставки товарів. В результаті суттєво зростає швидкість обороту капіталу, що дозволяє економити кошти на утриманні складів і накопиченні запасів, а товари надходять до покупців у визначений термін, згідно потреб в них.

Вимоги сучасної економіки формують нові тенденції в розвитку оптової торгівлі і оптового посередництва. Саме партнерство виробників і оптово-посередницьких структур визначають результати бізнесу, надають можливості уникнення криз і суспільних втрат.

Історичний екскурс засвідчує, що обов'язком оптової торгівлі завжди був пошук і закупівля товарів у значної кількості виробників, з наступним перепродажем їх роздрібним торговцям. Оптовик здійснює доставку продуктів праці на ринок, використовуючи склади. Він по суті отримував вигоду від зберігання та транспортування товарів. З плином часу оптовики і торгові посередники виконували операції не тільки по транспортуванню виробничого асортименту, але й перетворенню його в торговельний асортимент, який потрібен споживачам, поставляючи його все більш дрібними партіями, а отже забезпечуючи потребу ритейлу у зберіганні.

За останні роки місце роздрібних торговців зайняли сучасні розподільчі мережі, які вимагають підготовки товару, підсортування, пакування і оснащення його етикетками вже із визначеними цінами. Це по суті додаткові виробничі операції, виконуючи які, оптовики створюють додаткову вартість товарів. Сьогодні значно розширилося коло додаткових послуг, які надають оптовики і посередники: це й пошук партнерів і клієнтів, підготовка і здійснення угод, кредитування сторін і надання гарантій оплати товару покупцями, страхування ризиків, сертифікація товарів, послуги з митного оформлення, вивчення ринку та інформаційне обслуговування клієнтів, рекламне забезпечення, післяпродажний сервіс.

Глобалізація світової економіки та глобальна науково-технічна революція породжують все нові потреби суб'єктів ринку у виробничих та сервісних послугах. В цілому можна стверджувати про перехід від індустріальної до «сервісної» економіки, що пов'язано з підвищенням значущості сфери послуг, перетворенням її на рушійну силу господарювання. Цей процес, можливо найбільш відчутний саме в оптовій торгівлі, а комплексний його прояв призвів до появи окремого виду господарської діяльності – логістичної. Логістичні компанії певною мірою створюють конкуренцію оптовим торговельним підприємствам за рахунок виконання тотожних функцій, що примушує оптовиків все частіше обирати клієнтоорієнтовані стратегії спрямовані на максимізацію обсягу сервісного портфелю.

Досягнення у сфері комунікаційних технологій дозволяло суттєво удосконалити систему товароруку. Зокрема, це стосується таких її складових, як інформаційна, фінансова та сервісна, що в цілому сприяло створенню єдиної логістичної системи з постійно зростаючою сукупністю логістичних послуг.

Логістика відображає необхідність і зміст комплексного управління товаро-матеріальними потоками і являє собою процес планування забезпечення ефективного і неперервного надходження товарів, послуг, інформації звідти, де вони створюються, до споживачів для найбільш повного задоволення їх запитів.

Логістичний сервіс передбачає виконання таких функцій як замовлення, придбання, доставку, інформаційний супровід, зберігання, фасування, сортування, пакування, маркування товарів. В такій якості логістика найбільш повно забезпечує потреби покупців в асортименті товарів, сприяє зростанню їх оборотності, забезпечує розвиток оптової торгівлі у взаємозв'язку з техніко-технологічним та організаційним удосконаленням всієї системи товароруку.

Суттєвим для логістичної організації процесу товароруку стає вдосконалення засобів праці для роботи з матеріальним потоком, залучення найбільш економічних видів транспорту (водного, залізничного, авіаційного) - для переміщення і доставки товарів, з врахуванням особливостей останніх.

Техніко-технологічний супровід інформаційних потоків, в тому числі запровадження інформаційних систем, мають забезпечувати моніторинг руху товарів та можливості їх контролю суб'єктами господарювання на всіх етапах руху з метою оптимізації витрат. Методів управління товарними ресурсами у світовій практиці створено досить багато. Сьогодні найпоширенішою є система, що базується на логістичній концепції і вже стала стандартною, це ERP-система (від *англ.* Enterprise Resource Planning System). ERP-система є системою планування ресурсів підприємства, що призначена для автоматизації обліку і управління на корпоративному рівні. Вона, як правило, будується за модульним принципом і в тій чи іншій мірі охоплює всі ключові процеси діяльності компанії. Концепція ERP сформувалася завдяки розвитку більш простих концепцій MRP (Material Requirement Planning – планування матеріальних потреб) і MRP II (Manufacturing Resource Planning – планування виробничих ресурсів). Стандартними функціями ERP-системи є: «бек-офісні» функції ERP-системи (фінансовий облік та планування, HRM, консолідація, BI, EAM); функції SCM і SRM (ведення довідника постачальників, довідників з асортименту і цінами для кожного постачальника, управління витратами та інші); функції WMS і TMS (нанесення та зчитування штрих-кодів, управління структурою складів, інвентаризація та інші); функції управління торговельними об'єктами (ведення довідників з асортименту, управління торговельними устаткуванням, облік та оформлення повернення товару та інше). Впровадження правильної організації «торговельної» ERP-системи забезпечує управління ланцюжками поставок та продажу, логістикою, складськими операціями, персоналом, фінансовий облік та планування, консолідацію даних, бізнес-аналітику, управління ціноутворенням та знижками, мерчандайзингом, підтримку дисконтних та накопичувальних карт, що сприятиме оперативному отриманню даних про доходи, витрати та

фінансовий результат.

Логістичний підхід як інтегрований процес, що сприяє створенню споживчої вартості з найменшими загальними витратами, став надбанням розвинених світових економік. Так, ринкову структуру США, що налічує більш, ніж 460 тис. оптових і біля 1,5 млн. роздрібних торгівців, обслуговують для виконання функції доставки товарів біля 15 млн. одиниць вантажного автотранспорту. Сукупні інвестиції в запаси оптової і роздрібною торгівлі перевищують 893 млрд. дол.

За підрахунками експертів, щорічні витрати на підтримку логістики в робочому стані становлять в США біля 10% ВВП, а витрати на транспортну логістику досягли 425 млрд. дол., або 6,3% ВВП [1].

Провідні компанії світу витрачають на логістику від 5 до 35% річних обсягів продажу товарів і послуг.

Цікавим в даному контексті є вивчення індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index - LPI), в межах якого проводиться ранжування 160 країн за такими індикаторами, як ефективність митної адміністрації, якість інфраструктури, своєчасність відвантаження товарів тощо. Значення індексу ефективності логістики визначається у діапазоні від 1 до 5 балів за шістьма субіндексами.

Так, за підсумками 2014 р. найбільш розвинену систему логістики мають такі країни, як Німеччина – 4,12 бала, Нідерланди – 4,05 бала та Бельгія – 4,04 бала. А найбільш несприятливі умови для роботи логістичних та експедиторських компаній створені в політично нестабільних Афганістані (2,07), Демократичній Республіці Конго (1,88) і Сомалі (1,77), які замикають глобальний список.

За рівнем ефективності логістичної системи Україна посіла 61-е місце з показником 2,98 бала. Найбільш розвинутою компонентою вітчизняної систем логістики є своєчасність поставок вантажів (3,51), а найменш розвинутою – якість торговельної і транспортної інфраструктури (2,65). Варто відмітити щорічне зростання загального національного LPI протягом останніх років [2].

В сучасному світі яскраво визначилась тенденція інтеграції учасників сфери обігу, що обумовлено дією таких чинників, як висока динамічність розвитку ринку, досягнення науково-технологічного прогресу, зміни пріоритетів у державних соціально-економічних політиках, посилення прагнень контролювати і регулювати логістичні процеси у всіх трьох сферах - виробництві, обігу і споживанні.

Інтеграція зв'язків торгівлі з виробництвом по формуванню товарних ресурсів надають нової динаміки зовнішнім і внутрішньо регіональним товарним потокам, логістичне управління якими, їх інтенсивністю з урахуванням специфіки окремих товарних груп, відкриває можливість структурно-технологічної перебудови оптової торговельної діяльності, оптимізації витрат ланцюгів поставок, забезпечення сталості і економічної самодостатності розвитку підприємств, регіонів, країни в цілому.

При цьому найголовнішим є створення додаткової цінності товарів для споживачів, задоволення їх потреб.

Ефективність логістичних операцій вимагає постійного зростання якості логістичного обслуговування клієнтів, а отже мотивування персоналу до підвищення господарсько-фінансових показників на шляху просування товарів і послуг.

В інтегрованому процесі обміну оптовою торгівля стає самостійною підгалуззю, яка має займати важливе місце в сфері обігу товарів, де реалізуються не тільки товарно-грошові відносини, але й економічні, соціальні, технологічні інтереси всіх суб'єктів логістичного ланцюга.

Визначення впливу глобалізації на оптову торгівлю вимагає переосмислення ролі транспорту, транспортної інфраструктури і транспортних зв'язків між суб'єктами оптового ринку. Вивчення даного питання є надзвичайно актуальним зважаючи на перспективи активної інтеграції України до європейського бізнес-простору.

Вплив розвитку транспорту на функціонування оптової торгівлі можна встановити шляхом розрахунку кореляційного зв'язку між основними результативними показниками цих двох галузей економіки [3],[4]. Кореляційно-регресійний аналіз оптового товарообороту і показників функціонування транспортної інфраструктури показав, що відповідна залежність проявляється не однаково за різними видами транспорту. Так, кореляційна залежність між показниками вантажоперевезень (млн. т) та оптового товарообороту (млн. грн) за період з 2007 по 2013 рр. розрахована за методом Пірсона (позначена «r») у цілому по всіх видах транспорту є прямою, однак низькою ($r = 0,19$), по залізничному транспорту такий зв'язок ще слабший ($r = 0,06$), а найбільш відчутною є кореляція для вантажоперевезень автомобільним транспортом ($r = 0,57$). Підтвердженням цього стали результати розрахунку лінійної кореляції для показників вантажообороту (млн.т/км) та оптового товарообороту (млн. грн) за відповідний період. Так, встановлено фактично функціональний зв'язок між вантажооборотом автомобільного транспорту і оборотом підприємств оптової торгівлі ($r = 0,97$), що вказує на пряму сильну залежність між цими двома показниками.

Це пояснюється як суттєвим розвитком автомобільних шляхів, так і здатністю даного виду транспорту задовольняти запити суб'єктів торговельних відносин («точно в термін», «двері в двері», прийнятність тарифів відносно інших видів транспорту, ступінь розвитку конкуренції в сфері автомобільних перевезень, швидкість та інтенсивність обміну товарами та послугами, можливість освоєння нових територій і ресурсів, що впливає на підвищення інвестиційної привабливості окремих регіонів країни і якості життя населення) [5].

Виняткове значення функції транспортування для оптової торгівлі обумовлює особливий інтерес до вивчення транспортно-транзитного потенціалу нашої країни. Транспортна система України спроможна забезпечити сталі зростання вантажних перевезень і відповідно прискорити процес товарного обігу, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, збільшувати надходження до державного бюджету.

За підсумками 2013 р. до складу транспортної мережі України входило 21,6 тис. км залізниць та близько 170 тис. км автодоріг, майже 2,1 тис. км річкових судноплавних шляхів [4]. Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та 13 основних морських портів Чорного і Азовського морів [6].

Наша держава володіє найбільшим показником транзитності в Європі, оскільки її територією проходить чотири Критських міжнародних транспортних коридори (Пан-європейський № 3, Пан-європейський № 5, Пан-європейський № 7 Дунайський (водний), Пан-європейський № 9), а також коридор Гданськ-Одеса (Балтійське море – Чорне море), коридор Європа-Кавказ-Азія [7].

Вигідне географічне положення та високорозвинена транспортна система України є важливими передумовами підвищення ефективності внутрішньої та зовнішньої торгівлі, однак через низку суб'єктивних та об'єктивних причин використання Україною своїх транспортних та транзитних можливостей ускладнено. Нові геополітичні і гео економічні умови, які сформувалися за останні роки, суттєво позначилися на розвитку транзитного сектору економіки та вимагають удосконалення стратегії розвитку транспортно та транзитного потенціалу країни [8].

- розвиток та інтеграція української транспортної інфраструктури в європейську транспортну систему та створення мережі контейнерних терміналів, логістичних центрів та «сухих портів»;
- оновлення зношених основних фондів усіх галузей транспорту;
- технологічна модернізація обладнання та процесів проходження кордону та інформаційного забезпечення;
- активізація та послідовність процесу реформування усіх сегментів транспортної системи відповідно до міжнародних вимог якості транзитних послуг;
- посилення взаємодії видів транспорту шляхом розвитку мультимодальних перевезень і міжнародних транспортних коридорів;
- збільшення пропускної та транзитної спроможності існуючих авіатранспортних вузлів України;
- збільшення частки авіаційного транспорту в системі внутрішніх і транзитних перевезень;
- збільшення обсягу фінансування дорожнього господарства;
- використання передових технологій, машин, механізмів, матеріалів і конструкцій при модернізації існуючої системи автомобільних доріг для підвищення швидкості руху автотранспорту, економії пального та забезпечення безпеки руху;
- приведення існуючої сервісної інфраструктури автомобільних доріг у відповідність із сучасними міжнародними вимогами щодо архітектурно-будівельних характеристик, оснащення, переліку і якості послуг;

- забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту на національному та міжнародному ринку транспортних послуг;
- створення ефективної системи допуску перевізників і транспортних засобів до надання послуг з перевезення вантажів, включаючи питання тарифів і фінансового навантаження для суб'єктів малого і середнього бізнесу;
- поліпшення якості послуг залізничного транспорту відповідно до зростаючих споживчих вимог та міжнародних стандартів;
- закупівля нових суден, реконструкція та модернізація існуючої інфраструктури морських і річкових портів України.

Виконання окреслених завдань є об'єктивно-необхідною передумовою найбільш повної реалізації транспортно-транзитного потенціалу України та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Таким чином, подальший розвиток оптової торгівлі України пов'язаний, як з вирішенням проблем внутрішнього загальноекономічного і галузевого характеру так і з подоланням розриву відносно тенденцій притаманних світовій економіці.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Бульба А. В. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов. /А. В. Бульба., В. А. Демин, Л. Б. Миротин. – Ростов-на-Дону. : Феникс, 2009. – 408 с.
2. Индекс эффективности логистики - 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://export-ua.com>.
3. Продаж і запаси товарів (продукції) в оптовій торгівлі у 2013 р. : стат. бюл. – К. : Державна служба статистики України, 2014. – 30 с.
4. Транспорт і зв'язок України - 2013 : стат. зб. – К. : Державна служба статистики України, 2014. – 222 с.
5. Вахрамеев И.И. Влияние транспортной инфраструктуры на отраслевое развитие экономики региона/ И.И. Вахрамеев // Вестник ЗабГУ № 08 (111) 2014. – С. 85-91.
6. Огонь Ц. Г. Транзитний потенціал та доходи бюджету України / Ц. Г. Огонь // Вісник Української академії банківської справи. – 2011. – № 2 (31). – С. 32-38.
7. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>.
8. Развитие транзитного потенциала Украины : автореф. дис. канд. экон. наук : 08.00.03 / Н. Ю. Ткаченко; Донец. нац. ун-т экономики и торговли им. М. Туган-Барановского. - Донецк, 2009. - 20 с.
9. Развитие транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrexport.gov.ua>.

УДК 332.122:379.84(477)

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Богославец О. Г. к.е.н, доцент кафедри регіональної економіки і туризму ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Богославец О. Г. Стратегічні напрями розвитку рекреаційного комплексу України.

В статті проаналізовані сучасні тенденції розвитку рекреації, які обумовлені зміною характеру праці в постіндустріальному суспільстві. Визначено, що в ньому домінують інформаційні технології і сучасна економіка приводиться в дію людською креативністю. Тому актуальні питання розробки стратегічних напрямів розвитку рекреаційного комплексу України запропоновано визначати з урахуванням найвагомішого фактору у розвитку сучасної світової рекреації - акцентом на креативність. В статті розкриті головні риси людей творчих професій та особливості їх рекреаційних потреб. Виходячи з цього сформовано мету, головні ознаки та складові креативно - рекреаційного комплексу. Визначені напрями фактора в розвитку сучасної світової рекреації - акцентом на креативність. В статті розкриті головні риси людей творчих професій та особливості їх рекреаційних потреб. Виходячи з цього сформовано мету, головні ознаки та складові креативно - рекреаційного комплексу. Визначені напрями фактора в розвитку сучасної світової рекреації - акцентом на креативність. В статті розкриті головні риси людей творчих професій та особливості їх рекреаційних потреб. Виходячи з цього сформовано мету, головні ознаки та складові креативно - рекреаційного комплексу.

Ключові слова: креативність, креативний клас, інтелектуальний капітал, враження, рекреація, рекреаційні послуги, рекреаційно-туристичний комплекс.

Богославец О. Г. Стратегические направления развития рекреационного комплекса Украины.

В статье проанализированы современные тенденции развития рекреации, которые обусловлены изменением характера труда в постиндустриальном обществе. Определено, что в нем доминируют информационные технологии и современная экономика приводится в действие людской креативностью. Поэтому стратегические направления развития рекреационного комплекса Украины предложено определять с учетом весомого фактора в развитии современной мировой рекреации - акцента на креативность. В статье раскрыты основные черты людей творческих профессий и особенности их рекреационных потребностей. Исходя из этого сформированы цель, особенности и составляющие креативно- рекреационного комплекса. Определены направления трансформационных процессов функционирования рекреационного комплекса Украины, которые заключаются в создании условий для формирования креативно-рекреационного комплекса.

Ключевые слова: креативность, креативный класс, интеллектуальный капитал, впечатление, рекреация, рекреационные услуги, рекреационно-туристический комплекс.

Bogoslavets O. Strategic directions of recreation complex Ukraine.

In this article were analysed modern trends in recreation, which are caused by the changing nature of work in post-industrial society. Although modern technology is a mover of progress, modern economy cannot exist without human's creativity. Therefore, current issues of strategic directions of the recreational complex of Ukraine suggested to determine based on the most significant factor in the development of the modern world of recreation - a focus on creativity. The article revealed the main features of creative professionals, and especially their recreational needs. Therefore formed purpose, main features and components of the creative recreational complex. Directions of transformation processes of functioning of recreational complex, consisting of a creation of conditions for the formation of creative and recreational complex of Ukraine.

Keyword: creativity, creative class, intellectual capital, impressions, recreation, recreational services, recreational and tourist complex.

Постановка проблеми. В умовах глобальної економіки наявність інтелектуального капіталу створює умови для ефективного формування нового виду продуктивних сил і стає вирішальним фактором, що здатний, в залежності від міри його використання, забезпечити динаміку розвитку країн і міжнародних корпорацій.

Отже, постає необхідність по-новому поглянути на людину як носія знань, умінь, досвіду, а також як об'єкта, що потребує постійного відновлення сил. Як показує практика, такий процес може здійснюватися насамперед шляхом рекреації, оскільки саме вона спрямована на повне відновлення фізичних, моральних та креативних сил людини, яке забезпечується системою заходів, що здійснюються у вільний від роботи час на спеціалізованих територіях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблем розвитку рекреаційного комплексу знайшли відображення в працях таких учених, як Амоша А.І., Белл Д., Бейдик О.О., Захарченко П.В., Забалдіна Ю.Б., Квартальнов В.А., Кусков А.С., Лабскір В.М., Лемешев М.Я., Мамутов В.К., Міхуринська К.О., Нудельман М.С., Одинцова Т.М., Стеченко Д. М., Фоменко М.В., Чубукова О.Ю. та інших.