

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ УКРАЇНИ

© Крикавський Є.В., Смирчинський В.В., 2005

Обґрунтовується необхідність застосування логістичного підходу у системі державних закупівель, пропонується поетапна логістизація ринку державних закупівель на основі інтегрованої парадигми, наводиться можлива економія логістичних витрат.

The necessity of using the logistic approach in the government procurement is given. The author proposes the methodology of logistization of procurement market on the principles of integration.

**Постановка проблеми.** Еволюція застосування і розвитку логістичної концепції (принципів) у сфері державних закупівель України, хоч і триває недовго, проте показує, що вона стає одним з головних стратегічних інструментів для підвищення конкурентоспроможності суб'єктів підприємницької діяльності. Фірми, підприємства, організації, які через удосконалення процедур конкурсних (тендерних) торгів стали учасниками створення логістичної системи державних закупівель (ЛСДЗ), як правило, помітно зміцнили свої позиції на внутрішніх і зовнішніх ринках [2, с.30–34].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Ринок державних закупівель функціонує в Україні з липня 2000 року (з часу набрання чинності закону [1]). За цей час науково-теоретичних досліджень та публікацій з питань формування і розвитку сфери державних закупівель практично не було (окрім автора). Мінекономіки в жовтні 2003 р. провело першу науково-практичну конференцію з цієї проблеми, проте більшість проблем на ній розглядалась лише в практичній площині. Виданий Мінекономіки методичний посібник "Державні закупівлі: тендери" (2003 р.) має ту саму спрямованість. Окремі негативи практики організації державних закупівель в Україні досліджував журнал "Бізнес" (№ 5, 7, 9 – 2004).

Сьогодні система державних закупівель в Україні не розглядається як логістична система, що з огляду на зрушення у впровадженні логістики як науки і господарської практики в більшість сфер економіки є невиправданим. У зв'язку з цим у сфері державних закупівель не застосовується логістична інтегральна парадигма, яка дає змогу при застосуванні логістичного підходу отримати синергійний ефект у будь якій логістичній системі.

**Формулювання цілей статті.** Для реалізації логістичного підходу у сфері державних закупівель у статті обґрунтовується поетапна логістизація ринку державних закупівель; на основі застосування інтегрованої парадигми з'являється можливість отримання синергійного ефекту в ЛСДЗ; пропонується реалізація принципів поелементної, почергової розробки і побудови макрологістичної системи державних закупівель; правильний вибір форм і методів оцінки ефективності макрологістичної системи державних закупівель допомагає визначити економію від зниження логістичних витрат у ЛСДЗ.

**Виклад основного матеріалу.** У межах макрологістичної системи, підсистемою якої є ЛСДЗ, логістизація може здійснюватися на різних умовах, що визначають подальшу організаційну політику і господарювання. Можливі такі варіанти:

► об'єднання на добровільних засадах (наприклад, договірному кооперуванні), коли суспільні економічні вигоди переважають над егоїстичними установками учасників торгів. Іншими словами, стимул для такого об'єднання виникає у суб'єкта ринку, якщо його частка в системних

результатах діяльності ЛСДЗ буде вищою, ніж при його індивідуальній роботі за досягнутого рівня конкурентоспроможності фірми ;

► об'єднання на компромісній основі, коли учасник поступається деякими своїми вигодами заради їх отримання у межах макрологістичної системи, що передбачає адаптивну поведінку учасників один щодо одного і можливість використання методів індикативного (спостерігаючого типу) управління підконтрольними структурами ЛСДЗ ;

► об'єднання на корпоративній основі, яке передбачає добровільне делегування учасниками торгів відповідно до положень чинного законодавства, частини своїх повноважень, наприклад, сервісним (посередницьким) структурам, для отримання вищого суспільного ефекту і відповідно своєї вигоди ;

► об'єднання на основі примусового поглинання учасників крупнішими, наприклад, транспортно-експедиторськими компаніями, що домінують на ринку цих послуг.

Закордонний і наявний вітчизняний, хоч і невеликий, досвід показує, що тотальна логістизація конкуруючих економічних потоків (матеріальних і супроводжуваних їх фінансових, інформаційних, сервісних) при добровільному кооперуванні об'єднань учасників технологічно зв'язаних логістичних ланцюгів, мереж і каналів дає більш значний ефект, ніж будь-які форми примусу до інтеграції навіть за наявності достатнього логістичного потенціалу у фірм, індивідуально інтегруючих логістизацію конкурентних економічних потоків.

Добровільне об'єднання учасників логістичних ланцюгів для ефективнішої організації всієї сукупності конкуруючих на ринку державних закупівель економічних потоків, найчастіше набирає ту чи іншу форму кооперації, партнерства і змагальної співдружності. Це дає змогу з одного боку, зняти або істотно пом'якшити антагоністичні суперечності фірм, організацій, що конкурують за виборювання контрактів на поставку матеріальних ресурсів, виконання робіт чи надання послуг за кошти державного або місцевих бюджетів, тобто за ринок поставок (збуту) означених товарів державі. З іншого боку – забезпечити достатньо продуктивне поєднання їх економічних інтересів.

Досліджуючи чинники, джерела і показники ефективності макроекономічних систем, потрібно мати на увазі, що більшість українських структур в умовах безсистемно здійснюваних реформ (особливо через постійне внесення змін в чинне законодавство), перманентних перетворень власності виробили консервативний стереотип діяльності (який зумовлений важкою адаптацією до ринкових умов, домінуванням моделі виживання, а не розвитку), що приводить до повільного засвоєння досягнень логістичного підходу у господарській діяльності. Це стосується їх організаційної структури, ринкової мотивації (мотив вигоди прибутку не завжди стоїть на першому місці), ступеня керованості, інформаційного забезпечення, рівня менеджменту, ступеня розвитку неформальних відносин (включаючи патерналістські відносини з місцевою владою).

Значна кількість як державних, так і недержавних підприємств і організацій, що є або потенційно можуть стати учасниками процедур державних, регіональних чи муніципальних закупівель, фактично ще не стали фірмами у західному розумінні цього поняття. Вони продовжують функціонувати багато де в чому в неринковому середовищі (відсутність повноцінної фінансово-кредитної інфраструктури, ефективного фондового ринку, бартер, взаєморозрахунки, величезна кредиторська заборгованість, регулярна реструктуризація боргів). Використання сучасних досягнень логістики у сфері державних закупівель в цих умовах вимагає серйозних підготовчих перетворень у виробничих, збутових, науково-технічних, фінансових підрозділах вітчизняних продуцентів товарів, робіт і послуг, а також формування адекватного внутрішнього і зовнішнього ринкового середовища, яке здатне було б принаймні не відторгати нововведення.

Без серйозних перетворень у вітчизняних структурах застосування сучасного інструментарію логістики або взагалі неможливо і неефективно, або може породити організаційно-економічний "стопор" уже сформованих спрощених (архаїчних) господарських форм і методів ведення господарства, які проте, адекватні примітивізації внутрішнього і зовнішнього економічному середовищу і, відповідно, цілком адаптивні. Впровадження логістичної концепції за допомогою зовнішніх розробників набуває часто декоративного характеру, що проявляється в незначному використанні рекомендованих ними логістичних проектів і рішень.

Будь-які логістичні перетворення супроводжуються значними затратами і тому вимагають реалізації послідовної і розгорнутої в просторі і часі програми заходів, які одночасно є комплексом необхідних соціально-економічних, організаційно-технічних, інформаційних, правових, кадрових і інших передумов створення повноцінного логістичного забезпечення функціонуючих структур на ринку державних закупівель.

Такий багатокроковий і, по суті, інноваційний процес, що вимагає тривалого і достатньо вартісного експериментування, дає змогу, з одного боку, здійснювати порівняно рівномірне і тому доступне інвестування капіталу в логістизацію державних закупівель, а з іншого – отримати дедалі більший річний ефект від минулих і поточних заходів логістизації і порівнювати їх з здійсненими затратами графічним методом (рис. 1). Склад заходів цієї тотальної програми на всіх етапах її розробки і реалізації утворює зміст і суть логістизації. Її зміст, межі, форми, методи і послідовність здійснення складають як спонтанний, так і цілеспрямований процес розповсюдження (впровадження логістичного підходу до оптимізації розвитку організаційно-економічної діяльності на ринку державних закупівель).

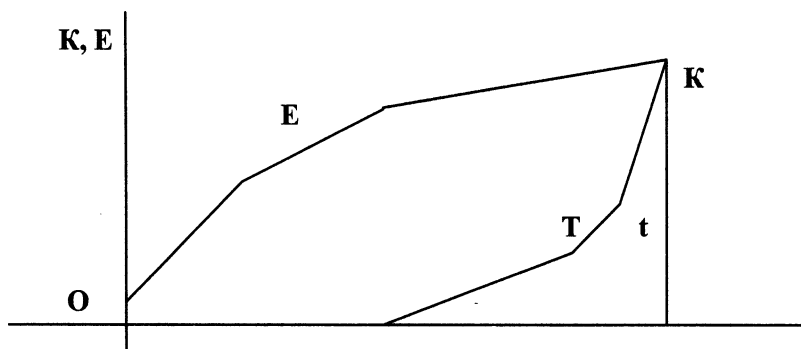


Рис. 1. Інвестування капіталу і розподіл затрат у ході логістизації системи державних закупівель:  $K$  – величина сукупних затрат (логістичних витрат) до строку їх окупності;  $E$  – величина загальної економії від окремих заходів з логістизації інфраструктур;  $t$  – строк окупності зроблених затрат

Як об'єкт логістизації можуть виступати як традиційні сфери діяльності, які за своєю природою належать до логістичних (виробнича інфраструктура), так і будь-які потокові процеси, що мають просторово-часову послідовність. Для прикладу розглянемо алгоритм семиетапної логістизації закупівельного процесу на ринку державних закупівель.

Етап I. Аналіз і оцінка проблемних ситуацій. Виявлення резервів: тактичного (короткострокового) управління при фіксованому складі і якості служб розпорядників державних коштів і їх партнерів – членів тендерних комітетів; чинної нормативно-законодавчої моделі управління процедурами державних закупівель; інституціонального середовища; організаційно-функціональної структури.

Етап II. Формування проблемних ситуацій і резервів управління (кількісне визначення можливих втрат і упущених можливостей).

Етап III. Нормативна соціально-економічна постановка логістичних задач управління (визначення цільових функцій, оціночних критеріїв і системи змінних: наявних ресурсів), що впливає із проблемних ситуацій.

Етап IV. Формалізація і моделювання взаємозв'язаних логістичних задач управління процедурами державних закупівель.

Етап V. Використання математичного апарату логістики для розв'язування системи інформаційних і оптимізаційних задач забезпечення державних, регіональних і муніципальних потреб (методи і алгоритми).

Етап VI. Інформаційно-технічне забезпечення розв'язання комплексу інформаційних і оптимізаційних логістичних задач.

Етап VII. Створення соціально-економічних, організаційних, правових, фінансових, кадрових і інших передумов для реалізації управлінських рішень і команд на об'єктах управління (матеріальних і товарних потоках).

Для всіх макрологістичних систем, незалежно від сфери їх утворення, одними з головних об'єктивних задач є ті, які зв'язані з транзакційною діяльністю, тобто встановленням і реалізацією господарських зв'язків і передовсім, у нашому випадку, зі всіма учасниками системи процедур державних закупівель для їх ефективного кооперування і отримання синергійного ефекту (основної переваги макрологістичної системи державних закупівель). Останній досягається як за рахунок вищого рівня обслуговування клієнтів (покращання якості продукції і послуг, зокрема адміністративних), так і за рахунок зниження витрат, і насамперед транзакційних:

$$\Delta E_i^n = \sum \min C_i - \min \sum C_i,$$

де  $\Delta E_{in}^m$  – додатковий ефект макрологістичної системи державних закупівель, що виникає як емерджентний (синергійний) ефект раціоналізації всіх конкурентних потоків;  $C_i$  – логістичні витрати на кожній ділянці (в кожній ланці) логістичного ланцюга;  $i, n$  – вся траєкторія потоку або весь логістичний ланцюг, що складається із  $n$  ланок.

Організаційно-методичною основою структурно-функціональної частини макрологістичної системи державних закупівель є нова інтегральна парадигма [4, с.145; 5, с. 15]. Її функція полягає в розгляді логістики як деякого інструменту менеджменту, інтеграції різних функцій, що зв'язані з матеріальними потоками, для досягнення цілей бізнесу. Зміст інтегральної парадигми зображено на рис. 2.

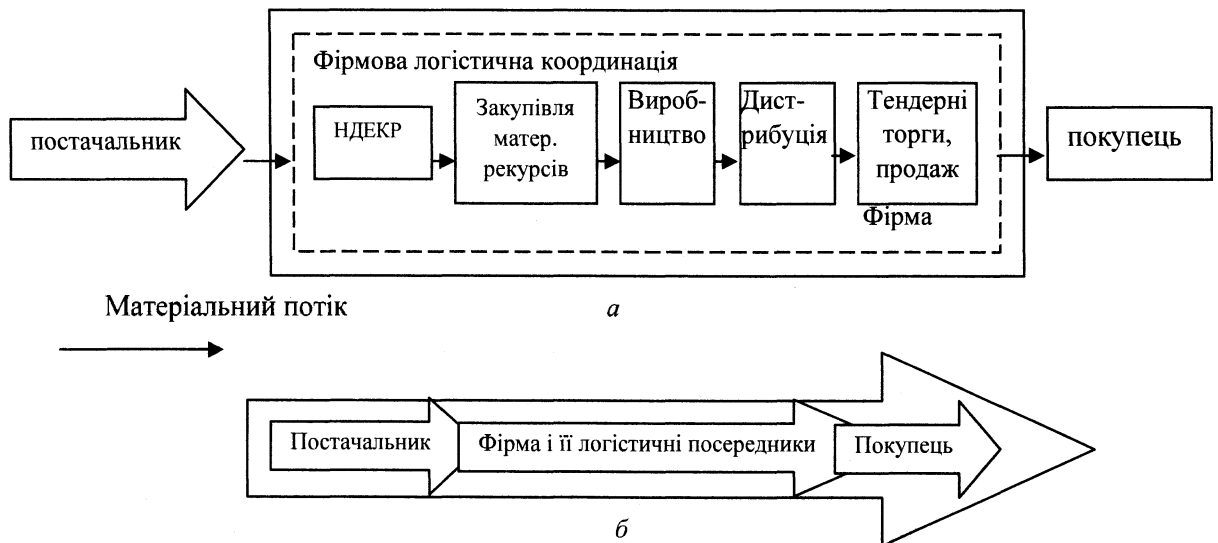


Рис. 2. Інтегральна парадигма логістики державних закупівель [4, с.149]:  
а – традиційний (технологічний) підхід; б – інтегральний (логістичний) підхід

Позиція (а) на рис. 2 відображає традиційний технологічний підхід, який ґрунтується на специфічних функціях бізнесу підприємств і організацій, які відповідно до Постанов Кабінету Міністрів України визначались учасниками виконання державного замовлення. Це функції закупівлі матеріальних ресурсів, саме виробництво, продаж державі товарів, робіт і послуг за встановленими цінами і тарифами при відповідному теоретичному апараті (інжинірингу, макроекономіці, організації і технології виробництва, операційному менеджменті, фізичному розподілу). В цьому розумінні з концептуальних позицій логістика має мінімальний потенціал інтеграції у межах матеріального і товарного потоків, проте вона розглядається переважно як координація гіперфункцій, що має на меті компенсацію здійснюваної не в повному обсязі інтеграції з партнерами по бізнесу (обов'язкове виконання (поставки) державного замовлення).

Позиція (б) ілюструє нові перспективи логістики, підґрунтям яких є інтегральна парадигма. Ця модель представляє матеріальний потік як інтегратор. Інтегруюча функція може поширюватися на декілька фірм, організацій і установ, що є учасниками процедур державних закупівель, узагальнених функцій, комп'ютерних інформаційних систем і фінансових інститутів. Єдиною

необхідною умовою є наявність взаємодії вказаних об'єктів (елементів інтегрованої логістичної системи) або з керованим матеріальним потоком безпосередньо, або опосередковано через інформаційні чи фінансові потоки.

Отже, *ЛСДЗ відповідно до нової інтегральної парадигми розглядається як єдине ціле, як інтегрована система*, що реалізує цілі забезпечення державних корпоративних потреб у всіх своїх ланках – від постачальника до кінцевого споживача (покупця). Останнім може бути і державне підприємство (особливо у системі ВПК) чи фірма, і державні організації та установи, джерелом функціонування яких є кошти державних і місцевих бюджетів. Інтегральна парадигма відображає нове розуміння функцій державних закупівель, метою яких є забезпечення нормального функціонування як установ державного апарату управління, національної безпеки, так і соціального призначення – охорони здоров'я, освіти і науки, фізичного виховання і спорту, культури тощо. Кожна з цих фірм, організацій, установ, систем розглядаються як деякі центри так званої “логістичної активності”, що прямо чи побічно зв'язані в єдиному інтегральному процесі управління матеріальними потоками для найповнішого задоволення запитів покупців відповідно до цілей, що ставляться перед системою державних закупівель.

Основою такого інтегрованого підходу є: концепція загального, тотального управління якістю, японські системи контролю якості продукції, інтегровані системи дистрибуції товарів, концепції “точно вчасно”, “стрункого виробництва” тощо. На інтегральній парадигмі базувалось, наприклад, створення логістичної системи ISCIS (Integrated Supply Chain Information System) – інтегрованої інформаційної системи, що обслуговує логістичний канал. Система ISCIS реалізує інтегральну координацію логістичних систем і їх ланок на мікро- і макрорівнях як за матеріальними, так і за інформаційними потоками з допомогою режиму “on line” обробки повідомлень в телекомунікаційних мережах. Інформаційне забезпечення системи уніфіковано міжнародним стандартом ISO 0735 – EDIFACT.

Інтегральна парадигма успішно використовується і для синтезу макрологістичних структур. Наприклад, створення світової мережі центрів торгівлі (trade points) у межах Міжнародної програми ООН з підвищення ефективності світової торгівлі (програма UNCTAD 1995–2000 pp.) багато в чому базується на інтегральній логістичній концепції. Зростання трансакційної діяльності макрологістичних систем особливо значуще при наданні комплексних (багатоступеневих) послуг, в яких задіяно велику кількість учасників.

З огляду на наведене, реалізація принципів поелементної, поетапної і почергової розробки і побудови макрологістичної системи державних закупівель особливо важлива, якщо прийняти за основу форми і методи стратегічної логістики. Блок-схема укрупненого алгоритму поелементного створення подібних систем наведена на рис. 3.

Ідеологія поелементного, почергового створення і розвитку макрологістичної системи державних закупівель в межах національної економіки, розрахованого на достатньо тривалий період, накладає свою специфіку на вибір форм і методів оцінки ефективності макрологістичної системи державних закупівель, на використання показників ефективності для управління процесом логістизації. Річ у тім, що всі затрати на розробку і створення такої системи можна розділити на дві групи:

- на витрати логістизації, ефект від яких треба очікувати після завершення робіт над всією системою, а саме – після виникнення синергічного ефекту всієї макрологістичної системи в оглядовому майбутньому;

- на затрати із створення окремих елементів і черг макрологістичної системи (наприклад, на створення мікро-, мета- і мезологістичних систем в структурах перспективних, потенційних учасників макрологістичної системи державних закупівель, на розв'язання окремих інформаційних і оптимізаційних логістичних задач, побудова окремих логістичних новоутворень у вигляді логістичних центрів, “електронних торгових майданчиків”, створення сайтів і порталів (web-серверів) на вихід в мережу Internet, а також на інші інновації). До них належать ряд організаційних і соціально-економічних передумов, які підвищують функціональну здатність об'єктів логістизації в системі державних закупівель.

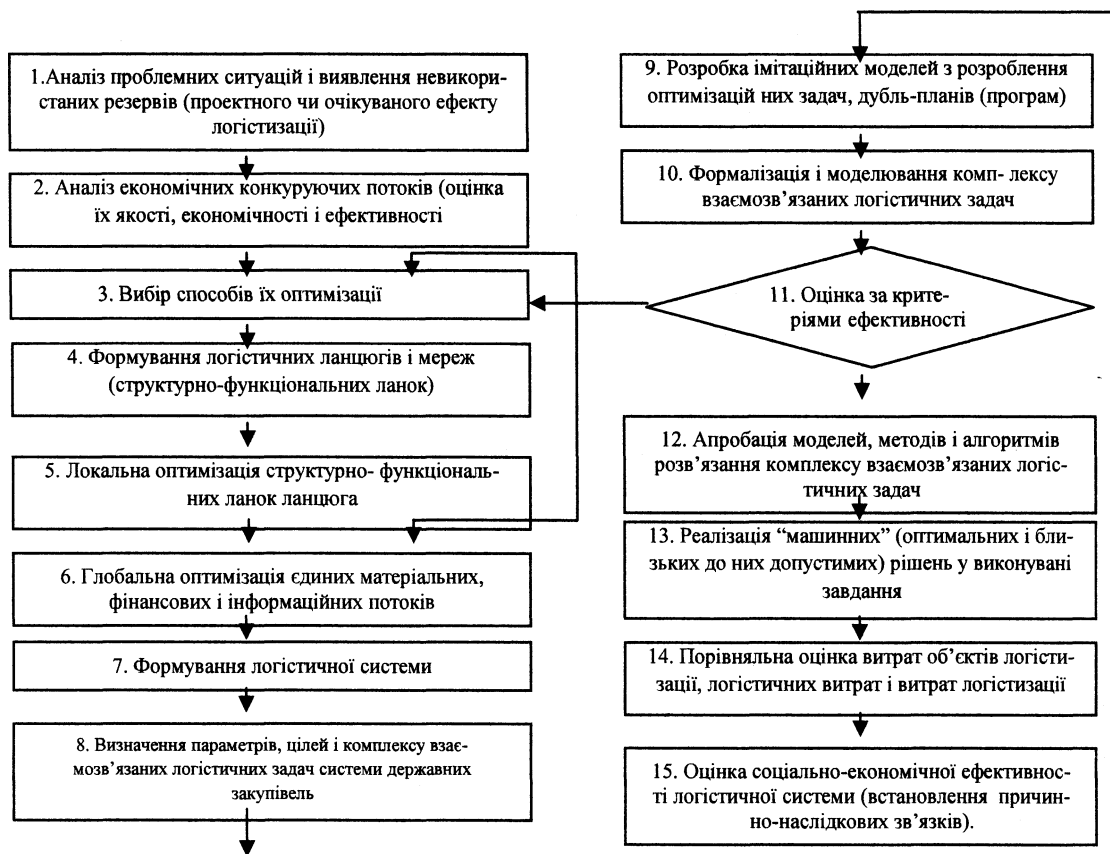


Рис. 3. Функціональна блок-схема укрупненого алгоритму поелементного створення ЛСДЗ в національній економіці

Поелементне створення логістичних систем (особливо макрологістичної системи державних закупівель) дає змогу ще до їх оптимального завершення і утворення системного (синергічного) ефекту отримати повну економічну вигоду і інші переваги від покращання управління окремими процесами і операціями. Від підвищення продуктивної роботи господарських структур, учасників процедур державних закупівель (керованості, орієнтації на ринок споживачів, отримання доходів і прибутку за рахунок виробничих факторів і джерел, зменшення неформальної структури тощо). Основні фактори і джерела підвищення ефективності систем управління представлені в таблиці.

Важливішою складовою як локальних ефектів від логістизації (особливо від розв'язання логістичних задач), так і від синергічного ефекту всієї логістичної системи є величини економії (Е) від зниження відповідних витрат. Порівнюються такі категорії витрат:

- витрати, що зв'язані з виробництвом продукції або організацією виконання заданого обсягу і якості (товарів, послуг) на об'єкті логістизації за певний період,  $\sum_i^m S_{об}$ ;

- логістичні витрати, що зв'язані з виробництвом або організацією виконання і невиконанням послуг після логістизації,  $\sum_j^n S_n \frac{Q_{об}}{Q_n}$ ;

- витрати самої логістизації,  $S_n^i$ . Отже,

$$E_n^i = \sum_i^m S_{об} - \left( \sum_j^n S_n \frac{Q_{об}}{Q_n} + S_n^i \right),$$

де (i, m) – кількість статей витрат з логістизації; (j, n) – кількість статей витрат (структура витрат) після логістизації;  $Q_{об}$ ,  $Q_n$  – обсяг і якість продукції або послуг відповідно до і після логістизації.

**Основні фактори і джерела підвищення ефективності систем управління за рахунок застосування логістики в системі державних закупівель**

Вплив логістики на основні параметри управління поточними процесами (ступінь їх керованості)	Фактори ефективності за рахунок покращання основних параметрів управління	Джерела ефективності за рахунок виявлення і використання резервів управління з допомогою логістики	Реалізація основних цілей логістики на об'єктах управління, що впливають на кінцеві результати діяльності системи (доходи і прибуток)
<p>Досягнення раціональної структури організації управління.</p> <p>Підвищується працездатність системи управління:</p> <p>а) покращується виконавча дисципліна;</p> <p>б) покращується соціально-економічна постановка управління;</p> <p>в) підвищується професійний рівень працівників керуючих і керованих систем;</p> <p>г) покращується науково-методичне, технічне і інформаційно-технологічне оснащення керуючих і керованих систем;</p> <p>д) досягається поєднання економічних інтересів учасників логістичних ланцюгів (каналів) руху економічних потоків;</p> <p>е) здійснюється інтеграція учасників ринку державних закупівель і кооперація їх ресурсів для досягнення загальносистемних цілей.</p>	<p>Покращується визначення цілей і постановка загальних (стратегічних і глобальних тактичних) задач.</p> <p>Зменшується неформальна структура управління.</p> <p>Знижується ступінь відхилення фактичних виконавчих рішень від запрограмованих за нормативними моделями управління.</p> <p>Підвищується повнота і точність розв'язання задач в їх будь-якій постановці.</p> <p>Встановлюються зони взаємної вигоди учасників логістичних систем і економічні компроміси.</p> <p>Відбувається заміна конкурентної конфронтації на логістичне партнерство учасників ринку державних закупівель.</p>	<p>Наближення нормативної структурної організації управління до еталонної:</p> <p>а) за рахунок державної підтримки корпоративних логістичних систем</p> <p>б) за рахунок покращання інституціонального середовища;</p> <p>в) за рахунок розв'язання стратегічних логістичних задач із розвитку систем.</p> <p>Наближення реальної моделі управління до нормативної:</p> <p>а) отримання доходів і прибутку переважно із виробничих джерел;</p> <p>б) шляхом структуризації (об'єктивізації і часткової легалізації) неформальної структури управління;</p> <p>в) удосконалення управлінських впливів (позитивних і від'ємних стимулів).</p> <p>Наближення результатів інформаційних і оптимізаційних задач в будь-якій постановці до поліпшеного у цих умовах або оптимального варіанта.</p>	<p><b>Перша мета</b> – управління якістю обслуговування за рахунок:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– зменшення компенсованого дефіциту, що виникає при порушенні договірних умов поставки і, відповідно, втрат від дефіциту;</li> <li>– зменшення запасів надлишкової (понаднормативної і зайвої) продукції і зниження витрат на їх утримання і ліквідацію.</li> </ul> <p><b>Друга мета</b> – зниження сукупних затрат і втрат при формуванні, русі і перетворенні матеріальних, товарних, фінансових і інформаційних потоків за рахунок:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– реалізації раціональної (оптимальної) схеми матеріалом і товароруху, а також інформаційних і фінансових потоків;</li> <li>– мінімізації і оптимізації запасів у всіх каналах обігу продукції;</li> <li>– комбінованого використання різних видів транспорту (мультимодальних і інтермодальних перевезень);</li> <li>– встановлення оптимального співвідношення між замовленою і транзитною формами поставок;</li> <li>– правильного розташування митно-складського господарства на обслуговуваній території;</li> <li>– використання прогресивних форм митно-термінальної і складської обробки вантажів;</li> <li>– зниження втрат матеріальних ресурсів при доставці і збереженні;</li> <li>– зменшення затрат на управління, особливо за рахунок зниження транспортних витрат.</li> </ul>

**Висновки.** Отже, ефект логістизації від реального врахування витрат на виробництво продукції або здійснення послуг та їх істотного зниження за рахунок оптимізації діяльності є тільки загальним ефектом логістичних систем. Причинно-наслідкові ж зв'язки між факторами, джерелами і кінцевими результатами логістизації показані в таблиці. Із неї видно, що традиційне визначення реального ефекту окремих заходів логістизації, які є змістом поелементного створення логістичної системи (за зміною основних показників діяльності господарських структур до і після отримання цих показників) не можна вважати достатньо коректним, особливо якщо логістизація здійснюється на ґрунті тактичної (оперативної) логістики.

По-перше, в результаті такої логістизації прогресивні перетворення зосереджуються здебільшого у керуючій системі (Мінекономіки) і здійснюють тільки частковий вплив на кінцеві результати господарської діяльності фірм і організацій, що є учасниками процедур державних закупівель. Вони одночасно піддаються впливу багатьох інших як позитивних, так і негативних вектор-факторів, що не залежать від характеру логістизації.

По-друге, це може привести до того, що багато профілюючих показників діяльності учасників ЛСДЗ (величини виручки, прибутку, рентабельності, економії бюджетних коштів тощо) навіть після логістизації будуть дещо погіршуватись під впливом інших негативних внутрішніх і зовнішніх чинників. Проте ефект логістизації, тим не менш, ніскільки не зменшиться, бо без неї результати діяльності учасників процедур державних закупівель за рахунок інших факторів можуть автоматично, тобто невиправдано, приписуватися логістичним перетворенням.

1. Закон України "Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти" // Офіційний вісник України. – 2000. – № 13. 2. Вовченко А. Корпорація монстрів. Част.1. НАК "Нафтогаз України" // Бізнес. – 2004. – № 30. 3. Гордон М. П., Карнаухов С. Б. Логистика товародвижения. – М., 1998. 4. Основы логистики: Учеб. пособ. / Под ред. Л.Б.Миротина и В. И. Сергеева. – М., 2000. 5. Смирчинський В. В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Монографія. – Тернопіль, 2004.

УДК 339.13.017:662.767

О.О. Лапко, В.В. Буренков, Н.А. Чередніченко  
НДІ нафтогазової промисловості НАК "Нафтогаз України", м. Київ

## ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ СТИСНЕНОГО ГАЗУ ЯК МОТОРНОГО ПАЛИВА

© Лапко О.О., Буренков В.В., Чередніченко Н.А., 2005

**Проаналізовано стан та перспективи розвитку ринку стисненого газу як моторного палива в Україні та інфраструктури його забезпечення в контексті світових тенденцій. Визначено головні чинники, що впливають на його становлення, та намічено способи якомога швидшого вирішення проблеми.**

**The condition and prospects of development of the market of the compressed gas as automobile fuel in Ukraine and an infrastructure of its maintenance is analysed in view of global tendencies. The primary factors influencing its becoming are determined and ways of the prompt decision of a problem are planned.**

**Постановка проблеми.** Одним з напрямків політики інноваційного розвитку є реалізація програм і проектів створення конкурентоспроможної на світовому ринку продукції та послуг, які ґрунтуються на впровадженні досягнень науки і техніки, освоєнні прогресивних виробничих технологій, що сприяють модернізації економіки. Інноваційний розвиток економіки характеризується новими рисами, серед яких підвищення вимог щодо екологічності та ресурсомісткості,