ՎԱՐԴԱՆ ԲՈՍՏԱՆՋՅԱՆ
ԵՊՀ ֆինանսահաշվային ամբիոնի պրոֆեսոր,
տնտեսագիտության դոկտոր
https://orcid.org/0000-0002-1534-8080

ԱՐՄԻՆԵ ՋԱԽԱՐՅԱՆ
ՀՀ ԳԱԱ Մ. Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության
ինստիտուտի գիտաշխատող, տնտեսագիտության թեկնածու
https://orcid.org/0000-0001-6619-0597

ԻՆՈՎԱՑԻՈՆ ԼՈԳԻՍՏԻԿ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

Հոդվածը նվիրված է Հայաստանի Հանրապետությունում ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ձևավորման և զարգացման մեթոդների ու մեխանիզմների, դրանց արդյունավետ կիրառումը պայմանավորող գործոնների, ինչպես նաև ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանման պետական քաղաքականության ուսումնասիրությանը:

Ժամանակակից տնտեսական պայմաններում Հայաստանի Հանրապետության համար հատկապես կարևորվում է ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանումը: Դա պահանջում է ինովացիոն գործունեության ինստիտուցիոնալ հիմքերի ձևավորում, ինչպես նաև գիտության, բիզնեսի և պետության փոխգործակցության ակտիվացում: Հատուկ ուշադրության է արժանի նաև ՏՏ ոլորտի ընկերությունների գործունեության խթանման հիմնախնդիրը: Այս համատեքստում հատկապես կարևորվում է ՀՀ-ում արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման հնարավորությունների և միջազգային փորձի ուսումնասիրությունը: Հոդվածում ներկայացվել են նաև ինովացիոն տնտեսության զարգացման որոշակի մեխանիզմներ: Դրանց հիման վրա առաջարկվել է արդյունավետ ինովացիոն լոգիս-

տիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման հայեցակարգ: Հայեցակարգի կիրառման համար մշակվել և հիմնավորվել է համապատասխան գործողությունների համալիր, որը էականորեն կխթանի արդյունավետ ինովացիոն համակարգի ստեղծումը:

Հիմնաբառեր. *տնտեսություն, նորարարություն, ներդրումներ, ինովացիոն գործունեություն, ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածք, ինովացիոն լոգիստիկ ռազմավարություն, խթանում, զարգացում, արդյունավետություն*

JEL: O18, O32
DOI: 10.52174/1829-0280_2022.4-134

Ներածություն: Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության զարգացման ներկայիս փուլում ինովացիոն գործունեության խթանումը ընկերությունների մրցունակության բարձրացման, նոր աշխատատեղերի ստեղծման, բնակչության կենսապայմանների բարելավման, ինչպես նաև պետական բյուջեի եկամուտների ավելացման կարևորագույն նախապայմաններից մեկն է: Ինովացիոն գործունեության ակտիվացումը, որպես կանոն, ենթադրում է արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների առկայություն: Վերջինս պահանջում է ինովացիոն գործունեության համապատասխան ինստիտուցիոնալ հիմքերի ձևավորում և ամրապնդում, ինչպես նաև գիտության, բիզնեսի և պետության փոխգործակցության ակտիվացում: Հատուկ ուշադրության է արժանի նաև ՏՏ ոլորտի ընկերությունների գործունեության խթանման հիմնախնդիրը: Այս համատեքստում հատկապես կարևորվում է ՀՀ-ում արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման հնարավորությունների և միջազգային փորձի ուսումնասիրությունը:

Հոդվածի նպատակն է արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման հնարավորությունների ուսումնասիրության միջոցով Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության զարգացման ներուժի արդյունավետ կիրառման և մրցունակության բարձրացման եղանակների բացահայտումը: Հետազոտության խնդիրն է ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանման մեխանիզմների վերլուծության արդյունքների հիման վրա ՀՀ տնտեսության զարգացման հնարավոր ուղիների մշակումը:

Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության գրեթե բոլոր ոլորտներում նկատվում է ինովացիոն զարգացման անհրաժեշտություն, ինչը ենթադրում է ինովացիոն ռազմավարության մշակում և իրագործում, համապատասխան ինովացիոն ենթակառուցվածքների զարգացում, ինչպես նաև առանձին ոլորտներում զարգացած երկրների ինովացիոն զարգացման առաջատար փորձի հետևողական կիրառում: Առանձնահատուկ ուշադրության է արժանի նաև ինովացիոն գործունեության խթանման պետական քաղաքականության իրականացման փորձը՝ տնտեսության համաչափ և կայուն զարգացման շեշտադրմամբ:

Հոդվածում մանրամասնորեն դիտարկվել են ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման խնդիրները, օբյեկտների տեսակները, համաշխարհային պրակտիկայում հայտնի 1-5PL (Party Logistics) մակարդակի լոգիստիկ ծառայությունները, ինչպես նաև ԵԱՏՄ անդամ պետությունների լոգիստիկ ենթակառուցվածքի զարգացման առանձնահատկությունները: Հատուկ ուշադրություն է հատկացվել ինովացիոն լոգիստիկ ենթակա-

ռուցվածքների զարգացման նպատակով գիտության, բիզնեսի և պետության փոխգործակցության ակտիվացման հիմնահարցերին, ինչպես նաև վերլուծվել են 2015–2021 թթ. ՀՀ ՏՏ ոլորտի տարեկան աճի ցուցանիշները և առևտրային բանկերի վարկերի կազմը: Այնուամենայնիվ, ելնելով հոդվածի ծավալի սահմանափակության հանգամանքից, ինչպես նաև դիտարկվող հիմնախնդրի կարևորությունից, հետազոտությունը կշարունակվի նաև մեր հետագա աշխատանքներում:

Գրականության ակնարկ: Տնտեսության ինովացիոն ենթակառուցվածքի զարգացման խթանման հիմնահարցերը դիտարկվել են մի շարք աշխատություններում: Մասնավորապես՝ ինովացիոն ենթակառուցվածքի զարգացման տեսական հիմքերը և այդ գործընթացի մակրոտնտեսական կարգավորման մեխանիզմները մանրամասնորեն ներկայացված են Ս.Ա. Բաևի հետազոտություններում[1]: Աշխատանքում հեղինակները դիտարկել են ինովացիոն ենթակառուցվածքի զարգացման հիմնական մոտեցումները, ինովացիոն ենթահամակարգերը, ինչպես նաև պետության դերը ինովացիոն ենթակառուցվածքի ձևավորման և զարգացման գործում:

Ինովացիոն գործունեության խթանման և ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման հիմնախնդիրները ներկայացված են Ն.Պ. Գոլուբեցկայայի և այլոց կոլեկտիվ մենագրությունում [2], որտեղ բացահայտվել են Ռուսաստանի Դաշնության և այլ երկրների տնտեսություններում լոգիստիկ համակարգերի նորարարական կառավարման մոտեցումները, ուսումնասիրվել են լոգիստիկայի տեսամեթոդաբանական և պատմական տեսանկյունները, վերլուծվել են տնտեսության կառուցվածքային վերափոխման պայմաններում ընկերությունների կառավարման նպատակները և խնդիրները: Աշխատանքում ներկայացված են նաև հակաճգնաժամային ֆինանսական կառավարման նորարարական մոդելները և ինովացիոն կառավարման կատարելագործման հիմնական ուղիները:

Ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքի վերլուծության և գնահատման հիմնահարցերը մանրամասնորեն ներկայացված են Վ.Ի. Սերգեևի հետազոտություններում[3], որտեղ հիմնավորվել է տրանսպորտային համակարգերի, նախագծերի և տեխնոլոգիաների, մատակարարման շղթաներում լոգիստիկ գործընթացների համակարգման, տվյալ ոլորտում ինովացիոն տեխնոլոգիաների և տեղեկատվական համակարգերի վերլուծության անհրաժեշտությունը:

Ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման հիմնախնդիրները ներկայացված են Է.Վ. Լոգինովայի, Պ.Վ. Պոպովի և Ի.Յ. Մի-

---

[1] Տե՛ս **Баев С.А.,** Теоретические основы развития инновационной инфраструктуры // «Финансы и управление», № 4, 2021, էջ 83 – 98:

[2] Տե՛ս **Голубецкая Н.П.**, Инновационный менеджмент логистических систем: коллективная монография. СПб.: Издательство Санкт-Петербургской академии управления и экономики, 2010, 368 էջ, https://www.spbume.ru/file/pages/79/innov_management_logist.pdf

[3] Տե՛ս **Сергеев В.И.**, Инновационные технологии в логистике и управлении цепями поставок: Сборник научных статей. М., Изд-во Эс-Си-Эм Консалтинг, 2015, 156 էջ, https://publications.hse.ru/pubs/share/folder/vr4mx6ihdq/148917612.pdf

րեցկու հետազոտություններում[4], որտեղ ազգային տնտեսության նորարարական մատրիցների կառուցման հիման վրա սահմանվել է լոգիստիկ ենթակառուցվածքի՝ որպես ԵԱՏՄ երկրներում տնտեսության նորարարական մոդելի ձևավորման կարևոր գործոնի դերը:

Ինովացիոն լոգիստիկ ռազմավարության մեխանիզմները ներկայացված են Է.Վ. Լոգինովայի, Պ.Վ. Պոպովի և Ի.Յ. Միրեցկու հետազոտություններում[5], որտեղ խոշոր արդյունաբերական ընկերությունների բիզնես գործընթացների օպտիմալացման և տնտեսական էֆեկտի որոշման համար սահմանվել են ինովացիոն լոգիստիկ ռազմավարության մշակման և իրագործման հիմնական նպատակները և փուլերը:

Երկրների տնտեսական զարգացման մակարդակի և լոգիստիկ ենթակառուցվածքի միջև առկա կապը մանրամասնորեն ներկայացված է Յ. Վիլկոյի, Բ. Կարանդասովի և Ե. Միլերի հետազոտությունում[6], որտեղ կատարվել է էստոնական և ֆիննական լոգիստիկ ընկերությունների համեմատական վերլուծություն՝ լոգիստիկ ենթակառուցվածքներից օգտվելու մատչելիության աստիճանի և առկա խոչընդոտների առնչությամբ: Հեղինակները բացահայտել են, թե ինչպես են լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման տարբեր մակարդակները ձևավորում տարբեր ընկալումներ՝ բիզնես վարելու շարունակականության հետ կապված: Միաժամանակ, հետազոտությունում ներկայացված է անբավարար ենթակառուցվածքների պատճառով առաջացած խնդիրների կարգավորման գործիքակազմը՝ խոշոր միավորումների կամ տեխնոլոգիական կառույցների օգտագործմամբ:

«Ինովացիոն մեթոդները լոգիստիկայում և մատակարարման շղթայի կառավարման մեջ. ընթացիկ խնդիրներ և զարգացնող պրակտիկաներ»[7] Համբուրգի լոգիստիկայի միջազգային համաժողովի (HICL) նյութերի ժողովածուում մանրամասնորեն ներկայացված են ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ձևավորման և զարգացման հիմնահարցերը, ինչպես նաև լոգիստիկայի ոլորտում հետազոտական և զարգացման ծրագրերի մշակման առանձնահատկությունները:

Կ. Մագազինոյի, Է. Ալոլայի և Ն. Շնայդերի «Նորարարության, լոգիստիկայի արդյունավետության և շրջակա միջավայրի որակի տրիլեման լոգիստիկ լավագույն 25 երկրներում. քանակական ռեգրեսիայի տվյալներ» աշխա-

---

[4] Տե՛ս **Логинова Е.В., Попов П.В., Мирецкий И.Ю.**, Развитие логистической инфраструктуры как фактор формирования инновационной модели экономики в условиях нестабильности, «Новости науки и технологий», № 3 (38), 2016, էջ 16-23, http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i38.pdf

[5] Տե՛ս **Головкова И.А., Киселица Е.П.**, Инновационная логистическая стратегия как эффективный инструмент оптимизации бизнес-процессов предприятия // Креативная экономика. Т. 10. № 4, 2016, էջ 379–394, doi: 10.18334/ce.10.4.35059

[6] Տե՛ս **Vilko J., Karandassov B., Myller E.**, Logistic Infrastructure and Its Effects on Economic Development, China-USA Business Review, ISSN 1537-1514, November 2011, Vol. 11, No. 11, էջ 1152-1167, https://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/5593aa7ea8099.pdf

[7] Տե՛ս **Blecker Thorsten** (Ed.), **Kersten Wolfgang** (Ed.), **Ringle Christian M.** (Ed.), Innovative Methods in Logistics and Supply Chain Management: Current Issues and Emerging Practices, Proceedings of the Hamburg International Conference of Logistics (HICL), No. 19, ISBN 978-3-7375-0341-9, epubli GmbH, Berlin, 2014. https://doi.org/10.15480/882.1189

տությունում[8] ամբողջությամբ փոփոխված փոքրագույն քառակուսիների (FMOLS), պահերի ընդհանրացված մեթոդի (GMM) և քանակական ռեգրեսիայի (QR) մոդելի վրա հիմնված փորձառական գնահատումների միջոցով բացահայտել են, որ տեխնոլոգիական նորարարությունը, մարդկային զարգացման ինդեքսը (HDI), ուրբանիզացիան և առևտրի բաց լինելը զգալիորեն բարձրացնում են լոգիստիկայի արդյունավետության մակարդակը:

Հետազոտության մեթոդաբանություն Հետազոտության համար տեսամեթոդական հիմք են հանդիսացել տնտեսագիտության տեսության, մակրո- և միկրոտնտեսագիտության, կառավարման, ֆինանսների, միջազգային տնտեսական հարաբերությունների դասական, նորդասական աշխատությունները, զարգացած և զարգացող, ինչպես նաև անցումային տնտեսությունների վերաբերյալ տնտեսագիտական հետազոտություններն ու վերլուծությունները, ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանման հիմնախնդիրներին վերաբերող հայրենական և արտասահմանյան հեղինակային հրապարակումները, գիտաժողովների հրապարակած նյութերը, տվյալ ոլորտի գործառույթները և փոխհարաբերությունները կանոնակարգող նորմատիվ բնույթի իրավական ակտերը և այլն:

Հետազոտությունը հիմնված է Հայաստանի Հանրապետությունում ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ձևավորման և զարգացման միջոցով ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանման մեխանիզմների վերլուծության վրա: Մասնավորապես՝ վերլուծվել են լոգիստիկ ենթակառուցվածքների օբյեկտները, լոգիստիկ ինովացիաների մշակման և ներդրման գործընթացները, լոգիստիկ ենթակառուցվածքների հիմնական բաղադրիչները, ԵԱՏՄ անդամ պետությունների լոգիստիկ ենթակառուցվածքի զարգացման առանձնահատկությունները, Հայաստանի Հանրապետությունում ՏՏ ոլորտի զարգացման մակարդակը, ՀՀ ֆինանսական շուկայի միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույքի շարժընթացը, ՀՀ առևտրային բանկերի վարկերի կազմը, ինչպես նաև պետական կառավարման մարմինների, լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների, բանկերի և ներդրումային ընկերությունների միջև փոխշահավետ սերտ համագործակցության հաստատման հնարավորությունները:

Հետազոտության համար տեղեկատվական հիմք են հանդիսացել Հայաստանի Հանրապետության ազգային վիճակագրական ծառայության, Կենտրոնական բանկի, էկոնոմիկայի, ֆինանսների, բարձր տեխնոլոգիական արդյունաբերության նախարարությունների, Ձեռնարկությունների ինկուբատոր հիմնադրամի, ինչպես նաև Համաշխարհային բանկի և այլ միջազգային կազմակերպությունների, այդ թվում՝ Տնտեսական համագործակցության և զարգացման կազմակերպության հրապարակումներն ու զեկույցները, միջազգային տարբեր պարբերականների գիտական ուսումնասիրու-

[8] Տե՛ս **Magazzino C, Alola A., Schneider N.,** The trilemma of innovation, logistics performance, and environmental quality in 25 topmost logistics countries: A quantile regression evidence, Journal of Cleaner Production, Volume 322, 2021, ISSN 0959-6526, https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129050

թյունների արդյունքները, փորձագիտական գնահատականները և ժամանակակից այլ տեսամեթոդական նյութեր:

Հետազոտությունների ընթացքում կիրառվել են գրաֆիկական, համակարգային և իրավիճակային վերլուծության, տնտեսավիճակագրական խմբավորումների, ինդուկցիայի և դեդուկցիայի, համեմատական և գործոնային վերլուծությունների և գիտական վերացարկման մեթոդները: Մասնավորապես՝ գրաֆիկական մեթոդի օգնությամբ ներկայացվել է Հայաստանի Հանրապետությունում SS ոլորտի տարեկան աճը 2015–2021 թթ.: Ըստ նշված ժամանակահատվածի իրականացվել է ՀՀ ֆինանսական շուկայի միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույքի և ՀՀ առևտրային բանկերի վարկերի կազմի համեմատական վերլուծություն, ինչի արդյունքում բացահայտվել է, որ ֆինանսական շուկայի միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույքի նվազեցումը նպաստել է առևտրային բանկերի վարկավորման ծավալների որոշակի ավելացմանը: Միաժամանակ՝ իրականացվել է ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման և տնտեսության նորարարական զարգացման գործոնային վերլուծություն, ներկայացվել է ՀՀ առևտրային բանկերի, ներդրումային ընկերությունների, բեռնափոխադրող և լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների թվի դինամիկան: Բացի այդ, իրականացվել է նաև ԵԱՏՄ անդամ երկրների տնտեսության նորարարական մոդելի ներդրման գործընթացի համակարգային և իրավիճակային վերլուծություն:

Վերլուծություն: Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության զարգացման ներկայիս փուլում ինովացիոն գործունեության խթանումը ընկերությունների մրցունակության բարձրացման, նոր աշխատատեղերի ստեղծման, գնողունակ պահանջարկի, պետական բյուջեի եկամուտների ավելացման, ինչպես նաև արտահանման ուղղությունների ընդլայնման կարևորագույն նախապայմաններից է: Ինովացիոն գործունեության ակտիվացումը, որպես կանոն, ենթադրում է արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների առկայություն:

Ինովացիոն ենթակառուցվածքը, լինելով ինովացիոն գործունեության կարևորագույն ինստիտուցիոնալ հիմքերից մեկը[9], փոխկապակցված կառույցների համալիր է, որը նպաստում է ինովացիոն գործունեության իրականացմանը: Այն բաղկացած է ինովացիոն և տեխնոլոգիական կենտրոններից, տեխնոլոգիական ինկուբատորներից, տեխնոլոգիական պարկերից, կրթական և բիզնես կենտրոններից և այլն: Արդյունավետ ինովացիոն ենթակառուցվածքը ենթադրում է նաև ինովացիոն լոգիստիկ համակարգի առկայություն: Քանի որ ինովացիոն արտադրանքների մշակման և շուկա վաճառահանման ժամկետները մշտական կրճատման անհրաժեշտություն ունեն, ուստի արդյունավետ լոգիստիկ համակարգի դերն էլ ավելի է կարևորվում՝ հաշվի առնելով շուկայում ինովացիոն արտադրանքների նկատմամբ պահանջարկի մշտական փոփոխության արագությունը: ՀՀ-ում ազգային ինովացիոն ենթակառուցվածքի ստեղծումը կարևորագույն խնդիր է ոչ միայն գիտատեխնիկական ոլորտի զարգացման, այլև ազգային տնտեսության

[9] Տե՛ս **Վ. Բոստանջյան, Ա. Զախարյան,** Ինովացիոն գործունեության ինստիտուցիոնալ հիմքերը Հայաստանի Հանրապետությունում, «Բանբեր ՀՊՏՀ», N1, 2020, էջ 132-151:

մրցունակության բարձրացման առումներով: Ներկայում նոր տեխնոլոգիաների առևտրայնացումը համարվում է ազգային ինովացիոն ենթակառուցվածքի շրջանակներում նորամուծությունների մշակման և իրացման մեխանիզմի կարևորագույն տարրը:

Լոգիստիկ ենթակառուցվածքների օբյեկտները բաժանված են երեք հիմնական խմբերի: Առաջին խումբը ներառում է տեղական նշանակության օբյեկտները, որոնք հաճախ կոչվում են լոգիստիկ պարկեր կամ կենտրոններ, որոնց տարածքում կենտրոնացված են առանձին ընկերությունների ապրանքային հոսքերի և դրանց ցանցային միավորումների կառավարման հետ կապված որոշակի ծառայությունների մատուցման համար անհրաժեշտ հզորությունները: Օբյեկտների երկրորդ խումբը տարածաշրջանային լոգիստիկ կենտրոններն են, որոնք տրամադրում են համալիր լոգիստիկ ծառայություններ լավ զարգացած տրանսպորտային ենթակառուցվածք և կայացած տեղեկատվական համակարգ ունեցող տարածքում, ինչի արդյունքում պայմաններ են ստեղծվում ազգային և տարածաշրջանային շուկաներում տարբեր տեսակի ապրանքների մուտքային և ելքային հոսքերի առավել արդյունավետ կառավարման համար: Օբյեկտների երրորդ խումբը կարևոր տրանսպորտային ենթակառուցվածքի օբյեկտների (նավահանգիստներ, օդանավակայաններ, երկաթուղային հանգույցներ, միջմոդալ տերմինալներ) մոտ կառուցված միջազգային լոգիստիկ կենտրոններն են, որոնք համեմատաբար մեծ տարածքում կենտրոնացած համալիր ենթակառուցվածքային կառույցներ են: Օգտագործելով ժամանակակից տեղեկատվական և հեռահաղորդակցական տեխնոլոգիաները՝ այս կենտրոնները ձգտում են բարձր որակով մատուցել լոգիստիկ ծառայությունների ամբողջ շրջանակը՝ միաժամանակ կրճատելով ապրանքների վաճառքի ժամանակն ամբողջ մատակարարման շղթայում և ներգրավելով տարանցիկ ապրանքային հոսքեր:

Տիպիկ լոգիստիկ ենթակառուցվածքային օբյեկտները ներառում են արտադրական ձեռնարկությունների պահեստներ, լոգիստիկ կենտրոններ, բեռնման և բեռնաթափման տերմինալներ, բաշխման կենտրոններ, տեսակավորման և բաշխման պահեստներ ու վաճառակետերի պահեստներ: Յուրաքանչյուր տեսակի օբյեկտների անհրաժեշտ քանակի, դրանց գտնվելու վայրի և տնտեսական գործառույթների որոշումը ցանկացած ընկերության լոգիստիկ ենթակառուցվածքի ձևավորման (նախագծման) էական տարրն է: Հատուկ դեպքերում նման օբյեկտներում որոշակի գործառնությունների իրականացումը կարող է փոխանցվել համապատասխան ծառայություններ մատուցող կողմնակի մասնագետներին: Եվ անկախ նրանից, թե իրականում ո՞վ է կատարում այս աշխատանքը, կառավարման գործընթացում բոլոր ենթակառուցվածքային ստորաբաժանումները պետք է դիտարկվեն որպես ընկերության լոգիստիկ համակարգի ինտեգրված տարրեր[10]:

Ինովացիոն լոգիստիկան ցանկացած ընկերության տնտեսական գործունեության կարևոր բաղադրիչներից մեկն է, որը ենթադրում է մարտավարական, գործառնական և ռազմավարական կառավարման գործընթաց-

[10] Տե՛ս **Клименко В.В.**, Анализ базовых понятий в управлении логистической инфраструктурой компании, научный журнал "Логистика и управление цепями поставок", №4 (45) август 2011 г., http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/111-%E2%84%964-45-%D0%B0%D0%B2%D0%B3%D1%83%D1%81%D1%82-2011-%D0%B3

ներում առաջադեմ ինովացիաների օգտագործման նպատակահարմարության և հնարավորության ուսումնասիրություն: Ինովացիոն լոգիստիկայի հիմնական նպատակն է կառավարման գործընթացի օպտիմալացման միջոցով ընկերության գործունեության բարելավման լրացուցիչ պահուստների հայտնաբերումն ու օգտագործումը: Գործնականում լոգիստիկ ինովացիաների կիրառումը ենթադրում է նորարարական լոգիստիկայի տեսական հիմքերի ուսումնասիրություն և գնահատում, ինչպես նաև ապրանքաշրջանառությունը և վաճառքը կարգավորող բիզնես գործընթացներում ինովացիաների ներդրման ժամանակակից մոտեցումների կիրառում:

Լոգիստիկ ինովացիաների մշակման և ներդրման գործընթացները հիմնված են հետևյալ երեք սկզբունքի վրա[11].

1. **Ֆինանսական օգուտներ՝** աշխատանքի արտադրողականության բարձրացման, լոգիստիկ ընթացակարգերի և գործառնությունների աշխատատարության նվազեցման և արտադրության մեջ քիչ ծախսատար սարքավորումների օգտագործման հաշվին ֆինանսական միջոցների խնայողություն:
2. Ձեռնարկություններում լոգիստիկ գործընթացների վերջում ինովացիաների վերածվող **լոգիստիկ գործունեության ձևերի և մեթոդների հարմարեցում**:
3. **Ինովացիոն միջոցառումների իրականացման արդյունքների և ծախսերի միջև հավասարակշռություն,** որը ենթադրում է ընկերությունում ինովացիաների ներդրման ընթացքում առկա կազմակերպչական, տնտեսական և տեխնիկական պայմաններին համապատասխանող լոգիստիկ նորարարությունների օգտագործում:

Նկատենք, որ մի քանի տասնամյակ առաջ «լոգիստիկա» եզրույթը քչերին էր ծանոթ, իսկ այսօր համաշխարհային շուկայում արագորեն ընդլայնվում են երրորդ, չորրորդ և նույնիսկ հինգերորդ սերնդի լոգիստիկ ծառայությունները: Միաժամանակ, միջազգային առևտրատնտեսական հարաբերություններում լայնորեն կիրառվել և մինչ օրս կիրառվում են առաջին (1PL - First-Party Logistics) և երկրորդ (2PL - Second-Party Logistics) մակարդակի լոգիստիկ ծառայությունները[12]:

1PL-լոգիստիկան կամ առաջին կողմի լոգիստիկան բոլոր լոգիստիկ գործընթացների ինքնուրույն և միակողմանի իրականացումն է ապրանք արտադրողի կամ բեռնատիրոջ կողմից սեփական տրանսպորտային միջոցների և պահեստային տարածքների կիրառմամբ: Դա կարելի է բնորոշել նաև որպես ինքնավար լոգիստիկա կամ լոգիստիկ ինսորսինգ (Logistic Insourcing):

2PL-լոգիստիկան՝ երկրորդ կողմի լոգիստիկան կամ մասնակի լոգիստիկ աութսորսինգը, բեռնատիրոջ կողմից կապալառուների ներգրավումն է ավանդական լոգիստիկ գործընթացների իրականացման համար, ինչպես օրինակ՝ փոխադրողների ծառայություններից օգտվելը, պահեստային տա-

---

[11] Տե՛ս **Головкова И.А., Киселица Е.П.**, Инновационная логистическая стратегия как эффективный инструмент оптимизации бизнес-процессов предприятия // Креативная экономика. Т. 10, № 4, 2016, էջ 379–394, DOI: 10.18334/ce.10.4.35059

[12] Տե՛ս **Նազարյան Գ., Փախլյան Ա.,** Լոգիստիկ ծառայությունների աութսորսինգ. միջազգային միտումներ, «Բանբեր ՀՊՏՀ», N2, 2018, էջ 78-92:

րածքների վարձակալումը, մաքսային միջնորդի ծառայությունից օգտվելը և այլն: Այս դեպքում բեռնատերն ինքն է իրականացնում լոգիստիկ գործառույթների մի մասը՝ պլանավորում, լոգիստիկ շղթայի կազմում, սակայն սեփական տրանսպորտային միջոցների կամ պահեստային տարածքների բացակայության պատճառով օգտվում է այլ ընկերությունների ծառայություններից:

3PL-լոգիստիկայի կամ համալիր լոգիստիկ աութսորսինգի դեպքում գործ ունենք լոգիստիկ ծառայությունների ամբողջական համալիր իրականացնող ընկերությունների հետ, որոնք կարող են ունենալ սեփական ավտոպարկեր, տերմինալներ և պահեստային համալիրներ կամ դրանք վարձակալել ենթակապալառուներից՝ ձգտելով առավելագույնս պահպանել մատուցվող ծառայությունների արդյունավետությունն ու մատչելիությունը: Երրորդ սերնդի լոգիստիկան ներառում է նաև ապրանքների բեռնման, բեռնաթափման և բեռների մշակման աշխատանքները: Սա ենթադրում է լոգիստիկ աութսորսինգի այնպիսի մակարդակ, որի դեպքում բեռնատերն այլևս ինքնուրույն չի զբաղվում արտաքին լոգիստիկ խնդիրներով. դրանք պատվիրակում է մասնագիտացված լոգիստիկ ընկերություններին: 3PL-լոգիստիկ ծառայություններ սկսեցին իրականացվել «Խառը փոխադրումների մասին» ՄԱԿ-ի միջազգային կոնվենցիայի (1980 թ.) ընդունումից հետո:

4PL-լոգիստիկան՝ չորրորդ մակարդակի լոգիստիկան կամ ինտեգրված լոգիստիկ աութսորսինգը, ենթադրում է աութսորսինգի այնպիսի մակարդակ, որի դեպքում արտադրողն աութսորսինգային ծառայություն մատուցող (աութսորսեր) ընկերությանը ներգրավում է ոչ միայն համալիր տրանսպորտային լոգիստիկայի գործառույթների իրականացման գործում, այլև նրան է փոխանցում մատակարարումների շղթայի նախագծման և պլանավորման խնդիրները, ինչպես նաև ընկերությունում լոգիստիկ բնույթի գործարար գործընթացների կառավարումը: Աութսորսինգային ընկերությունն այս դեպքում ձեռնարկության գործունեության ողջ լոգիստիկ շղթայի կազմակերպիչն է. համադրում է խորհրդատվական ընկերության, լոգիստիկ բնույթի գործարար գործընթացների կառավարչի և երրորդ մակարդակի լոգիստիկ ծառայություններ (3PL) մատուցող ընկերության գործառույթները:

Հինգերորդ մակարդակի՝ 5PL լոգիստիկ աութսորսինգային ծառայություն («վիրտուալ» լոգիստիկա) մատուցող ընկերությունն ապահովում է ծառայությունների ողջ համալիրը՝ ի հաշիվ համընդգրկուն տեղեկատվական տեխնոլոգիաների կիրառման: Նմանատիպ «վիրտուալ» լոգիստիկ ընկերությունը տիրապետում է լոգիստիկ ծառայությունների համաշխարհային շուկայի մասնակիցների և նրանց հնարավորությունների վերաբերյալ ողջ տեղեկատվությանը, օժտված է բարձր տեխնոլոգիական ծրագրային ապահովմամբ, ինչը թույլ է տալիս մշակել ամենաարդյունավետ լոգիստիկ շղթաները: Ընդ որում, նման աութսորսինգային ընկերությունը կարող է և չունենալ փոխադրումների կազմակերպման գործընթացում անմիջականորեն կիրառվող սեփական նյութական, ֆինանսական, աշխատանքային և այլ ռեսուրսներ:

Նորարարական տեսանկյունից տնտեսության ամենաակտիվ հատվածների ընդհանուր ներուժը նպաստում է լոգիստիկ ենթակառուցվածքի զարգացմանը, որն ապահովում է փոխադրումային, բաշխողական և այլ համապարփակ ծառայություններ, որոնք նպաստում են տարածաշրջանների և

երկրների ինտեգրմանը մեկ միասնական տնտեսական տարածքում՝ ձևավորելով տնտեսության զարգացման նորարարական մոդել:

Լոգիստիկ ենթակառուցվածքում կան երկու առանցքային բաղադրիչներ՝ հիմնական և օժանդակ: Հիմնականը ներառում է տրանսպորտային և բեռների տերմինալներ, պահեստներ, տրանսպորտային ընկերություններ, արտադրական ձեռնարկություններ, մեծածախ և մանրածախ առևտրի կազմակերպություններ և այլն: Հիմնական բաղադրիչը սպառողների սպասարկման տվյալ մակարդակում նվազագույն գնով մատակարարներից և/կամ արտադրողներից մինչև վերջնական սպառող նյութական հոսքը խթանելու նախադրյալներ է ստեղծում: Օժանդակ բաղադրիչն ուղղված է ապրանքաշրջանառության ֆինանսական, տեղեկատվական և իրավական խթանմանը: Դրա հիմնական օբյեկտներն են ապահովագրական ընկերությունները, բանկերը, ֆինանսական հաստատությունները, խորհրդատվական ընկերությունները և այլն: Ակնհայտ է, որ ԵԱՏՄ անդամ երկրներում տնտեսության նորարարական մոդելի ներդրման հիմքը ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքն է: Վերջինիս զարգացումը կխթանի բարձր տեխնոլոգիական արդյունաբերական արտադրության աճը և երկրի տարանցիկ ներուժի արդյունավետ կիրառումը[13]:

ԵԱՏՄ անդամ պետությունների լոգիստիկ ենթակառուցվածքի զարգացման հեռանկարային ծրագրերից է Եվրասիական տնտեսական ընկերակցության տրանսպորտային ուղիների ցանկում ներառված ավտոմոբիլային ճանապարհների և երկաթուղու ենթակառուցվածքի զարգացման Համապարփակ պլանը[14], որը մշակվել և ստորագրվել է պետությունների ղեկավարների ներկայացուցիչների կողմից 2008 թ.: Այս փաստաթուղթը սահմանում է եվրասիական ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտի երթուղիների հիմնական ուղղությունները, դրանց խոչընդոտների վերացման մոտեցումները և Եվրասիական տնտեսական ընկերակցության տրանսպորտային ուղիներում լոգիստիկ կենտրոնների ստեղծման համակարգը: Այս փաստաթղթի դրույթների իրականացման արդիականությունը հաստատված է Պ. Վ. Պոպովի աշխատություններում[15]: Հարկ է նշել, որ Եվրասիական տնտեսական ընկերակցության համապարփակ պլանի տրանսպորտային երթուղիները փոխկապակցված են TEN-T հիմնական մուլտիմոդալ տրանսպորտային միջանցքների հետ:

Անշուշտ, ԵԱՏՄ անդամ երկրների տնտեսության նորարարական մոդելի ներդրման հիմքը լոգիստիկ ենթակառուցվածքն է, որի զարգացումը կխթանի բարձր տեխնոլոգիական արդյունաբերության աճը և երկրների տարանցիկ ներուժի արդյունավետ իրացումը: Լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսի բարելավման համար անհրաժեշտ է Եվրասիական տնտեսական ընկերակցության տրանսպորտային ուղիների ցանկում ներառված ավ-

---

[13] Տե՛ս **Логинова Е.В., Попов П.В., Мирецкий И.Ю.,** Развитие логистической инфраструктуры как фактор формирования инновационной модели экономики в условиях нестабильности, «Новости науки и технологий», № 3 (38), 2016, էջ 16-23, http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i38.pdf

[14] Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, http://evrazes.com/docs/view/564

[15] **Попов П.В.,** Формирование сети распределительных центров на территории Российской Федерации / П.В. Попов, И.Ю. Мирецкий, О.В. Шевченко // Логистика, № 4, 2016, էջ 26–30:

տոմոբիլային ճանապարհների և երկաթուղու ենթակառուցվածքի զարգացման Համապարփակ պլանի իրագործումը:

Նշենք նաև, որ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման տեսանկյունից հատկապես ուշագրավ է Գերմանիայի փորձը[16]: Առաջին եվրոպական լոգիստիկ կենտրոնը կառուցվել է Բավարիայում՝ Ինգոլշտադտ քաղաքում: Այս կենտրոնի գտնվելու վայրն ընտրվել է այնպես, որ նվազագույնի հասցվեն ապրանքների մատակարարման հետ կապված բոլոր ծախսերը: Կենտրոնը սպառողների բնակավայրերի մոտ ունի իր մասնաճյուղերն ու բազաները, նրա տարածքում կան երկաթուղային և ավտոմոբիլային ճանապարհներ: Գերմանիան, շնորհիվ լոգիստիկ կենտրոնների ձևավորված ցանցի, առաջատար է Արևմտյան Եվրոպայի երկրների շարքում՝ տրանսպորտային և լոգիստիկ ենթակառուցվածքային օբյեկտների զարգացման առումով: Լոգիստիկ կենտրոնների կազմակերպման գերմանական հայեցակարգի հիմնական նպատակը տարածաշրջանային ճանապարհների և միջմոդալ տրանսպորտի զարգացումն է, ինչպես նաև ամբողջ համալիրի շուկաներում սիներգետիկ էֆեկտների ստացումը:

Գերմանիայում լոգիստիկ կենտրոնները զարգացել են երկաթուղային հանգույցների և գծերի հենքի վրա, ամենամեծ թվով կենտրոնները նախատեսված են ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտի միաժամանակյա օգտագործման համար: Գերմանական լոգիստիկ կենտրոնների ձևավորման հիմնական առանձնահատկություններն են.

- Ուժեղ աջակցություն պետության կողմից, որն իրականացվում է դաշնային օրենքների և դաշնային հողերի օրենքների միջոցով: Գերմանական մոդելը ենթադրում է պետական մարմինների ակտիվ մասնակցություն ինչպես լոգիստիկ կենտրոնների պլանավորման և նախագծման, այնպես էլ այդ նախագծերի իրականացման փուլերում:
- Նախագծերի իրականացման նպատակով ֆինանսական աջակցությունը ցուցաբերվում է դաշնային բյուջեի, դաշնային հողերի և տեղական ինքնակառավարման մարմինների բյուջեների միջոցների, Եվրոմիության սուբսիդիաների, ներդրողների, տրանսպորտային ընկերությունների միջոցների և բանկային վարկերի հաշվին: Դաշնային բյուջեի միջոցների հաշվին ներդրումներն իրականացվում են գերմանական Deutsche Bahn AG ընկերության կողմից, ինչպես նաև տրամադրվում են նպատակային դրամաշնորհներ և վարկեր: Տրանսպորտի դաշնային նախարարության և դաշնային հողերի ֆինանսական աջակցությունն իրականացվում է օրենքների և միջմոդալության խթանմանն ուղղված գործիքներով:
- Պետական մասնակցությամբ ձևավորված լոգիստիկ կենտրոնների կառավարումը կատարվում է դիտորդական մարմինների միջոցով, որոնց կազմում ներառվում են նախագծին մասնակցող ընկերությունները՝ միավորումները և ասոցիացիաները, ներդրողները և/կամ ներդրումային կոնսորցիումները, տեղական ինքնակառավարման մարմինները:

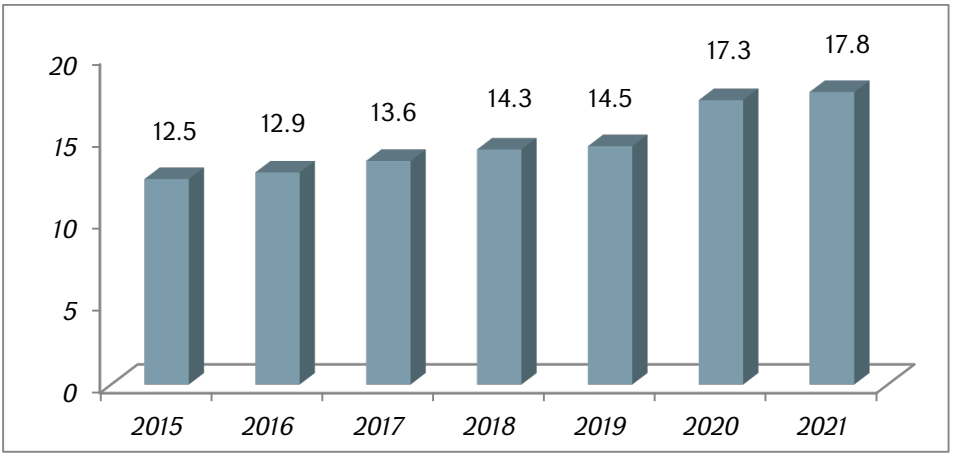
---

[16] Տե՛ս **Тодуа В.А., Бельницкий Д.С.,** Особенности формирования логистических центров в Германии и Италии // Транспортные системы и технологии, Т. 6, № 4, 2020, էջ 61–72, DOI: 10.17816/transsyst20206461-72

• Գերմանիայի հիմնական լոգիստիկ կենտրոնները տեղակայված են Բրեմենի, Էրֆուրտի և Կասելի երկաթուղային-ավտոմոբիլային տրանսպորտային հանգույցում, ինչպես նաև Ռոստոկի և Համբուրգի, Լիպտսկի, Նյուրինգբուրգի, Դրեզդենի և Տրևիրի ծովային նավահանգիստներում: Լոգիստիկ կենտրոններում ապահովվում է լոգիստիկ ծառայությունների բարձր մակարդակ, որը ենթադրում է սահմանված ժամկետներում ապրանքների «դռնից դուռ» առաքում, պահեստավորում և բեռնափոխադրում:

Ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման գերմանական փորձը կարող է օգտակար լինել նաև Հայաստանի Հանրապետության համար, հատկապես՝ կորպորատիվ կառավարման ինսայդերային համակարգի գերակայության պայմաններում:

Անշուշտ, վերափոխվող հասարակության մեջ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքը կարող է օգնել գիտության ներթափանցմանը շուկայական միջավայր և գիտատեխնիկական ոլորտում ձեռնարկատիրության զարգացմանը: Հենց այդ պատճառով էլ նրա ձևավորումը որոշվում է շուկայի ենթակառուցվածքի վիճակով: Նկատենք նաև, որ ինովացիոն զարգացման առումով տարածաշրջանում Հայաստանն ունի որոշակի մրցակցային առավելություններ հատկապես ՏՏ ոլորտի կայուն և շարունակական աճի առումով: Գծապատկեր 1-ում ներկայացված է Հայաստանի Հանրապետությունում ՏՏ ոլորտի տարեկան աճի ցուցանիշը:



Գծապատկեր 1. ***Հայաստանի Հանրապետությունում ՏՏ ոլորտի տարեկան աճը, % (2015–2021 թթ.)***[17]

Պաշտոնական տվյալների համաձայն՝ 2021 թ., 2015 թ. համեմատությամբ, ՏՏ ոլորտի տարեկան աճը կազմել է 5.3 տոկոսային կետ, ինչը վկայում է այս ոլորտում իրականացված պետական քաղաքականության հետևողականության մասին: Նշենք նաև, որ, պաշտոնական տվյալների համա-

[17] ՏՀՏ ոլորտը Հայաստանում 2015-2018 թթ., Հայաստանում տեղեկատվական և հեռահաղորդակցության տեխնոլոգիաների ոլորտի հետազոտություն, Ձեռնարկությունների ինկուբատոր հիմնադրամ, http://www.eif.am/eng/researches/report-on-the-state-of-the-industry/, ՏՏ ոլորտը Հայաստանում միջին խավ է ձևավորում, https://evnreport.com/arm/economy-arm/the-it-sector-in-armenia-is-forming-a-middle-class-2/, 2021 թ. ՏՏ ոլորտում թողարկման աճը 3 անգամ գերազանցել է ՏԱՑ-ը, https://www.armenpress.am/arm/news/1077751/

ձայն, 2022 թ. մեկ ամսվա կտրվածքով ՀՀ-ում որպես ԱՁ է հաշվառվել ՌԴ 938 քաղաքացի: Նույն ժամանակահատվածում Հայաստանում գրանցվել է 268 ՍՊԸ, որոնցում կա իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձ ՌԴ քաղաքացի: Նրանց մեծ մասը ներկայացնում է տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտը: Գրանցման պահին որպես տնտեսական գործունեության դասակարգիչ ԱՁ-ների և ՍՊԸ-ների ճնշող մեծամասնությունն ընտրել է ՏՏ և ծրագրային մշակումների դասակարգիչը[18]: Անշուշտ, այս հանգամանքը կարող է էապես նպաստել ինչպես ՀՀ ՏՏ ոլորտի զարգացմանը, այնպես էլ նոր աշխատատեղերի ստեղծմանն ու ազգաբնակչության կենսամակարդակի բարելավմանը:

Անշուշտ, այս պարագայում մեծապես կարևորվում է նաև պետության դերը ինչպես ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանման, այնպես էլ ռուսական բիզնեսի համար գործունեության բարենպաստ պայմանների ապահովման տեսանկյունից: Մասնավորապես՝ ՀՀ Կառավարության կողմից նախատեսվում է ՏՏ ոլորտի կազմակերպություններին նոր աշխատատեղերի համար վերադարձնել վճարված եկամտահարկի 50 տոկոսը: Համաձայն այս որոշման՝ գործունեություն պետք է իրականացնեն առևտրային կազմակերպությունները և ԱՁ-ները այնպիսի դասակարգիչներով, որոնք վերաբերում են տեղեկատվական տեխնոլոգիաների ոլորտին, մարտի 1-ի դրությամբ աշխատատեղերի քանակը պետք է ավելանա առնվազն 50-ով (նկատի են առնվում թե՛ աշխատանքային, թե՛ քաղաքացիաիրավական պայմանագրերը) և այդ 50 հոգու աշխատատեղի դեպքում մարտի 1-ին նախորդող վերջին վեց ամսվա ընթացքում իրենք չպետք է եկամտային հարկ վճարած լինեն: Այսինքն՝ խոսքը վերաբերում է բոլորովին նոր ստեղծված աշխատատեղերին: Նրանք չպետք է ունենան նաև 100 հազար դրամը գերազանցող հարկային պարտավորություններ: Այս պայմանները բավարարելու դեպքում թե՛ գործող, թե՛ նոր ստեղծված ընկերությունները 50 նոր աշխատատեղ ապահովելու դեպքում կստանան պետության կողմից վճարված եկամտային հարկի նոր աշխատատեղերի 50 տոկոսը՝ որպես պետական աջակցություն, ինչը հնարավորություն կտա գործատու – աշխատող մակարդակում կանոնակարգել հարաբերությունները և լավ պայմաններ ապահովել ՏՏ ոլորտի մասնագետների համար: Լիազոր մարմինը, որը վերադարձնելու է եկամտահարկը, լինելու է Բարձր տեխնոլոգիական արդյունաբերության նախարարությունը[19]: Հասկանալի է, որ դիտարկված մոտեցումը որոշակիորեն կնպաստի նաև ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծմանը և հետագա զարգացմանը:

Ինչպես հայտնի է, ՀՀ տնտեսության զարգացման ներկայիս պայմաններում ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման գործընթացի ֆինանսավորման ամենահավանական աղբյուրը բանկային վարկավորումն է: Ուստի ներկայացնենք միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույքի վերջին տարիների դինամիկան ստորև բերված աղյուսակ 1-ի միջոցով:

---

[18] Տե՛ս **Կ. Տերտերյան,** Հայաստանում ԱՁ է հաշվառել 938, ՍՊԸ գրանցել՝ 268 ՌԴ քաղաքացի, https://b24.am/economy/312435.html

[19] Տե՛ս **Ռ. Բադասյան,** ՏՏ ոլորտի կազմակերպություններին նոր աշխատատեղերի համար վերադարձվելու է վճարված եկամտահարկի 50 տոկոսը, https://lurer.com/?p=456977&l=am

Աղյուսակ 1

ՀՀ ֆինանսական շուկայի միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույքը (2015–2021 թթ.)[20]

Անվանումը	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույք	17.84	17.1	13.26	11.58	11.47	11.78	11.87

Վերոբերյալ աղյուսակի տվյալներից երևում է, որ որ 2021 թ., 2015 թ. համեմատությամբ, ՀՀ ֆինանսական շուկայի միջինացված տարեկան վարկային տոկոսադրույքը նվազել է 5.97 տոկոսային կետով: Նշենք, որ 2020-2021 թթ. նկատվել է դիտարկվող ցուցանիշի որոշակի աճ, սակայն, ընդհանուր առմամբ, էական փոփոխություններ տեղի չեն ունեցել: Հասկանալի է, որ ՀՀ-ում ֆինանսական ռեսուրսների սակավության պայմաններում հատկապես կարևորվում է վարկային տոկոսադրույքների նվազեցումը, քանի որ վերջինս նպաստում է վարկավորման ծավալների ավելացմանը:

Ինչպես հայտնի է, ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման գործընթացի վրա մեծապես ազդում են նաև առևտրային բանկերի վարկավորման ծավալները, հետևաբար՝ ներկայացնենք նաև ՀՀ առևտրային բանկերի վարկերի կազմը աղյուսակ 2-ի միջոցով:

Աղյուսակ 2

ՀՀ առևտրային բանկերի վարկերի կազմը 2015-2021 թթ. (մլն դրամ)[21]

Անվանումը	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Վարկեր, ընդամենը	2 088 168	2 412 506	2 677 091	3 078 548	3 631 158	4 150 715	3 940 458
Վարկային ներդրումներ	1 939 739	2 280 711	2 545 674	2 959 829	3 488 448	3 891 067	3 701 428
Վարկեր տարադրամով	1 273 082	1 456 533	1 586 726	1 662 575	1 790 970	1 959 317	1 623 024
կարճաժամկետ	153 295	280 740	291 838	277 354	236 570	179 067	145 160
երկարաժամկետ	1 119 787	1 175 793	1 294 887	1 385 221	1 554 400	1 780 250	1 477 865
Վարկեր դրամով	666 657	824 178	958 948	1 297 254	1 697 478	1 931 750	2 078 404
կարճաժամկետ	113 568	156 625	149 100	194 406	197 347	239 157	166 449
երկարաժամկետ	553 089	667 553	809 848	1 102 848	1 500 131	1 692 593	1 911 955
Բանկերի երկարաձգված վարկեր	110 566	99 841	99 635	88 009	111 755	226 075	224 967
կարճաժամկետ	21 898	30 019	70 742	60 871	89 196	133 232	143 847
երկարաժամկետ	88 668	69 821	28 894	27 138	22 559	92 842	81 120
Բանկերի ժամկետանց վարկեր	37 863	31 954	31 782	30 710	30 954	33 573	14 063
կարճաժամկետ	21 321	16 215	10 309	14 648	16 688	20 709	10 733
երկարաժամկետ	16 542	15 739	21 472	16 062	14 266	12 864	3 330

Աղյուսակ 2-ի տվյալները վկայում են, որ 2021 թ., 2015 թ. համեմատությամբ, ՀՀ առևտրային բանկերի վարկավորման ընդհանուր ծավալներն

[20] Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2015-2021 թթ. հունվար-դեկտեմբերին, ՀՀ ՎԿ, http://www.armstat.am

[21] Նույն տեղում:

ավելացել են 1852,290 մլրդ դրամով: Միաժամանակ, վարկային ներդրումներն ավելացել են 1761,689 մլրդ դրամով, բանկերի երկարաձգված վարկերը՝ 114,401 մլրդ դրամով, իսկ բանկերի ժամկետանց վարկերը կրճատվել են 23,800 մլրդ դրամով: Առևտրային բանկերի վարկավորման ծավալների ավելացումը, կարծում ենք, պայմանավորված է ընկերությունների ֆինանսական վիճակի որոշակի բարելավմամբ և ֆինանսական զգոնության մեծացմամբ: Ակնհայտ է, որ ֆինանսական բարձր ռիսկերի պայմաններում բիզնեսի անվտանգ և արդյունավետ գործունեության ապահովման համար մեծապես կարևորվում է պետական համապատասխան երաշխիքների տրամադրումը, ինչը մեծապես կարող է նպաստել ինչպես արդյունավետ վարկային տոկոսադրույքների ձևավորմանը, այնպես էլ ինովացիոն և ներդրումային գործունեության ակտիվացմանը:

Ակնհայտ է, որ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման և տնտեսության նորարարական զարգացման համար անհրաժեշտ է նաև պետական ֆինանսավորման ծավալների շարունակական ավելացում, որն ուղղակիորեն կախված է պետական բյուջեի եկամուտների աճից: Ընկերությունների նորարարական զարգացումը և պետական բյուջեի եկամուտների ավելացումը՝ փոխկապակցված գործընթացներ են: Հետևաբար՝ հնարավոր իրավական սողանցքերի վերացման միջոցով անհրաժեշտ է նվազագույնի հասցնել կիսաֆաբրիկատների և ՏՏ ոլորտի բարձր որակավորում ունեցող աշխատուժի արտահանումը, որպեսզի վերջնական արտադրանքը ստեղծվի և վաճառվի բացառապես Հայաստանում, և, համապատասխանաբար, ընկերությունների բոլոր հարկային վճարումներն ուղղվեն ՀՀ պետական բյուջե: Այսինքն՝ անհրաժեշտ է իրականացնել գիտական մշակումների և նորարարական արտադրանքների արդյունավետ առևտրայնացում, ինչպես նաև կանխել «ուղեղների արտահոսքը»: Նման օրինակներ Հայաստանում արդեն կան, բայց դրանք դեռ քիչ են: Պետք է հասնել նրան, որ ՏՏ ոլորտի մեծ կապիտալ և զարգացման ներուժ ունեցող ընկերությունները լինեն խոշոր հարկատուների ցուցակի առաջին տեղերում:

Անդրադառնալով ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման հիմնախնդիրներին, անհրաժեշտ ենք համարում նաև ընդգծել պետական կառավարման մարմինների, բեռնափոխադրող և լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների, բանկերի և ներդրումային ընկերությունների միջև փոխշահավետ սերտ համագործակցության հաստատման անհրաժեշտությունը, քանի որ դա զգալիորեն կարող է խթանել և արագացնել ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման և զարգացման գործընթացները: Աղյուսակ 3-ում ներկայացված է նաև նշված ընկերությունների քանակի դինամիկան Հայաստանի Հանրապետությունում:

Աղյուսակ 3

ՀՀ առևտրային բանկերի, ներդրումային ընկերությունների, բեռնափոխադրող և լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների թիվը 2015–2021 թթ.[22]

Անվանումը	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Առևտրային բանկեր	21	17	17	17	17	17	18
Ներդրումային ընկերություններ	8	8	9	12	13	14	14
Բեռնափոխադրող և լոգիստիկ ընկերություններ	133	108	185	176	186	210	185
Պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերություններ	371	207	154	154	151	150	138

Աղյուսակ 3-ի տվյալներից երևում է, որ որ 2021 թ., 2015 թ. համեմատությամբ, ՀՀ առևտրային բանկերի թիվը նվազել է 3-ով, իսկ պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերություններինը՝ 233-ով: Միաժամանակ, ներդրումային ընկերությունների թիվն ավելացել է 6-ով, բեռնափոխադրող և լոգիստիկ ընկերություններինը՝ 52-ով: Հասկանալի է, որ արդյունավետ գործունեություն ծավալող առևտրային բանկերի, ներդրումային ընկերությունների, բեռնափոխադրող և լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների թվի ավելացմամբ է պայմանավորված նաև ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման ապագան:

Անշուշտ, պետական կառավարման մարմինների, լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների, բանկերի և ներդրումային ընկերությունների միջև փոխշահավետ սերտ համագործակցության հաստատման համատեքստում հատկապես օգտակար կարող է լինել բաժնետոմսերի խաչաձև տիրապետման գերմանական և ճապոնական փորձի օգտագործումը: Միաժամանակ նաև որոշակի դրական արդյունքներ կարող է ապահովել լոգիստիկ ընկերությունների, պետական և պետական մասնակցությամբ ընկերությունների և ներդրումային ընկերությունների վերակազմակերպումը՝ դրանց խոշորացման և գործունեության արդյունավետության բարձրացման նպատակով: Ակնհայտ է, որ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների նախագծման ընթացքում պարտադիր կերպով պետք է հաշվի առնվեն վաճառահանման ենթակա ինովացիոն արտադրանքների, տեխնիկայի և տեխնոլոգիաների ու ինովացիոն տեխնոլոգիական լուծումների ֆիզիկական ծավալներն ու դրանց տեղափոխման դյուրինության աստիճանը, որպեսզի նոր ստեղծվող ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքներն օգտագործվեն առավել ամբողջական և արդյունավետ: Քանի որ ինովացիոն տեխնոլոգիաներն արդեն իսկ ներթափանցել են մարդկային գործունեության գրեթե բոլոր ոլորտներն ու մասնագիտական բնագավառ-

[22] Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2016-2022 թվականի հունվարին, Հայաստանի ֆինանսների վիճակագրություն. 2016-2022 թթ., ՀՀ ՎԿ, http://www.armstat.am, Հայաստանի Հանրապետության պետական կառավարման մարմինների ենթակայության պետական մասնակցությամբ առևտրային կազմակերպությունների 2015-2021 թթ. տարեկան արդյունքներով ֆինանսատնտեսական վիճակի դիտարկումների և վերլուծության (մոնիթորինգի) վերաբերյալ ամփոփ հաշվետվություն, https://www.stateproperty.am/page/48/p/?year=2019, https://www.stateproperty.am/page/48

ները (տնտեսագիտություն, կրթություն, գիտություն, առողջապահություն, ճարտարագիտություն և շինարարություն, իրավագիտություն, հոգեբանություն և այլն), ապա ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման ընթացքում անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև այս իրողությունը:

Եզրակացություններ: Հայաստանի Հանրապետությունում արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծմանը մեծապես կարող է նպաստել նաև ազատ տնտեսական գոտիներում գիտության, բիզնեսի և պետության փոխգործակցության շարունակական խորացումը: Այս պարագայում նշանակալի դերակատարում կարող են ունենալ նաև ռուսական ընկերությունները, որոնց գործունեության խթանումը ՀՀ-ում կարող է հանգեցնել ինովացիոն և ներդրումային գործունեության ակտիվացմանը, ինչն էլ բխում է տնտեսության զարգացման ներկայիս պահանջներից:

Հաշվի առնելով Հայաստանի Հանրապետության տնտեսության զարգացման ներկայիս վիճակը՝ կարող ենք առաջարկել արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման միջոցով տնտեսության մրցունակության բարձրացման հետևյալ ուղիները.

- տնտեսության ինովացիոն զարգացման օրենսդրաիրավական հիմքերի կատարելագործում,
- ազատ տնտեսական գոտիների ընդլայնում և նորերի ստեղծում,
- գիտության, բիզնեսի և պետության փոխգործակցության հնարավորինս ակտիվացում,
- տնտեսության գիտելիքատար ճյուղերի զարգացման խթանում,
- մարդկային կապիտալի ստեղծագործական և նորարարական մտածողության զարգացման խթանում,
- ինովացիոն լոգիստիկ համակարգերի զարգացման խթանում՝ ընկերություններին հարկային, մաքսային և վարկային արտոնությունների տրամադրման միջոցով,
- հայրենական և օտարերկրյա ներդրողների ինովացիոն և ներդրումային գործունեության խթանում՝ նրանց բիզնեսների համար բարենպաստ պայմանների ապահովմամբ,
- ԵԱՏՄ անդամ պետությունների տնտեսությունների ինովացիոն մոդելի ներդրում՝ համատեղ լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծմամբ,
- ԵԱՏՄ և այլ տարածքներում գործող լոգիստիկ ընկերությունների և ՀՀ ինովացիոն ընկերությունների միջև սերտ համագործակցային կապերի հաստատում և ամրապնդում,
- բանկերի և ընկերությունների միջև սերտ համագործակցության հաստատում՝ բանկերի մասնակցություն ընկերությունների կապիտալում, համատեղ ներդրումային ծրագրերի մշակում և իրականացում, խորհրդատվական ծառայությունների մատուցում և այլն,
- ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման և դրանց արդյունավետ գործարկման գործընթացներում բանկերի ակտիվ ներգրավման նպատակով պետության կողմից բանկերին հարկային, մաքսային և վարկային արտոնությունների տրամադրում,
- կորպորատիվ կառավարման ռուսական «ձեռնարկատիրական մոդե-

լի» տարրերի ներդրում ՀՀ ընկերությունների կորպորատիվ կառավարման համակարգում,

- ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման և զարգացման նպատակով բաժնետիրական կապիտալի ներգրավում,
- ՀՀ ինովացիոն և լոգիստիկ ընկերությունների կողմից արտասահմանյան համանման ընկերությունների հետ հեռավար եղանակով գիտակրթական և առևտրատնտեսական համագործակցային կապերի ստեղծման հնարավորությունների բացահայտում և օգտագործում,
- ՀՀ ՏՏ ոլորտի ինովացիոն ընկերությունների կողմից արտասահմանյան համանման ընկերությունների հետ հեռավար եղանակով ինովացիոն արտադրանքների համատեղ մշակման հնարավորությունների բացահայտում և օգտագործում,
- ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման արտասահմանյան առաջատար փորձի կիրառում:

Անշուշտ, ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծման ներկայացված առաջարկությունների գործնական կիրառության համար անհրաժեշտ ֆինանսատնտեսական որոշակի հաշվարկների կատարումը ենթադրում է ԵԱՏՄ անդամ երկրներում տարբեր ուղղություններով զարգացման ինստիտուտների՝ ինովացիոն լոգիստիկ կենտրոնների ստեղծում: Դրանք պետք է ունենան կառավարություններին առընթեր խորհրդակցական մարմինների կարգավիճակ: Ինովացիոն լոգիստիկ կենտրոնները, բնականաբար, ակտիվ համագործակցելով էկոնոմիկայի նախարարության համապատասխան կառուցվածքային ստորաբաժանումների, ինչպես նաև այլ նախարարությունների հետ, մեծապես կնպաստեն ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների ստեղծմանն ու զարգացմանը: Ինովացիոն լոգիստիկ կենտրոնների գործունեության ֆինանսավորումը ցանկալի է իրականացնել ԵԱՏՄ բյուջեի միջոցների հաշվին՝ հետագայում յուրաքանչյուր տարի հնարավորության սահմաններում այդ գումարն ավելացնելով 5–10 տոկոսով: Ինովացիոն լոգիստիկ կենտրոնների աշխատակազմը պետք է ձևավորել բարձր մասնագիտական որակավորում և հարուստ աշխատանքային փորձ ունեցող մասնագետներից: ԵԱՏՄ անդամ երկրների ինովացիոն լոգիստիկ կենտրոնների գործունեության ամենամյա ծրագրերը և բյուջեները, բնականաբար, կհաստատվեն ԵԱՏՄ կառավարման բարձրագույն մարմնի կողմից: Ներկայացված հաջորդական քայլերի իրագործման արդյունքում կստացվի նաև անհրաժեշտ ելակետային տեղեկատվություն ֆինանսատնտեսական որոշակի հաշվարկներ կատարելու համար:

Ամփոփելով անհրաժեշտ է նշել, որ արդյունավետ ինովացիոն լոգիստիկ ենթակառուցվածքների զարգացման արտասահմանյան առաջատար փորձի և հոդվածում ներկայացված գործնական առաջարկությունների կիրառումը կարող է նպաստել ինովացիոն և ներդրումային գործունեության ակտիվացմանը, ներքին և արտաքին տնտեսական կապերի խորացմանն ու ամրապնդմանը, բնակչության կենսամակարդակի բարելավմանը և ՀՀ տնտեսության համաչափ ու կայուն զարգացմանը:

Օգտագործված գրականություն

1. Բաղասյան Ռ., SS ոլորտի կազմակերպություններին նոր աշխատատեղերի համար վերադարձվելու է վճարված եկամտահարկի 50 տոկոսը, https://lurer.com/?p=456977&l=am
2. Բոստանջյան Վ., Զախարյան Ա., Ինովացիոն գործունեության ինստիտուցիոնալ հիմքերը Հայաստանի Հանրապետությունում, «Բանբեր ՀՊՏՀ», N1, 2020:
3. Նազարյան Գ., Փախլյան Ա., Լոգիստիկ ծառայությունների աութսորսինգ. միջազգային միտումներ, «Բանբեր ՀՊՏՀ», N2, 2018:
4. Տերտերյան Կ., Հայաստանում ԱՁ է հաշվառել 938, ՍՊԸ գրանցել՝ 268 ՌԴ քաղաքացի, https://b24.am/economy/312435.html
5. Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական վիճակը 2015-2021 թթ. հունվար-դեկտեմբերին, ՀՀ ՎԿ, http://www.armstat.am
6. ՏՀՏ ոլորտը Հայաստանում 2015-2018 թթ., Հայաստանում տեղեկատվական և հեռահաղորդակցության տեխնոլոգիաների ոլորտի հետազոտություն, Ձեռնարկությունների ինկուբատոր հիմնադրամ, http://www.eif.am/eng/researches/report-on-the-state-of-the-industry/, SS ոլորտը Հայաստանում միջին խավ է ձևավորում, https://evnreport.com/arm/economy-arm/the-it-sector-in-armenia-is-forming-a-middle-class-2/, 2021 թ. SS ոլորտում թողարկման աճը 3 անգամ գերազանցել է ՏԱՑ-ը, https://www.armenpress.am/arm/news/1077751/
7. Баев С.А., Теоретические основы развития инновационной инфраструктуры // Финансы и управление, № 4, 2021, DOI: 10.25136/2409-7802.2021.4.36730 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=36730
8. Головкова И.А., Киселица Е.П., Инновационная логистическая стратегия как эффективный инструмент оптимизации бизнес-процессов предприятия // Креативная экономика. Т. 10, № 4, 2016, DOI: 10.18334/ce.10.4.35059
9. Голубецкая Н.П., Инновационный менеджмент логистических систем: коллективная монография, СПб.: Издательство Санкт-Петербургской академии управления и экономики, 2010, https://www.spbume.ru/file/pages/79/innov_management_logist.pdf
10. Клименко В.В., Анализ базовых понятий в управлении логистической инфраструктурой компании, научный журнал "Логистика и управление цепями поставок", №4 (45), 2011, http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/111-%E2%84%964-45-%D0%B0%D0%B2%D0%B3%D1%83%D1%81%D1%82-2011-%D0%B3
11. Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, http://evrazes.com/docs/view/564
12. Логинова Е.В., Попов П.В., Мирецкий И.Ю., Развитие логистической инфраструктуры как фактор формирования инновационной модели экономики в условиях нестабильности, «Новости науки и технологий», № 3 (38), 2016, http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i38.pdf

13. Попов П.В., Формирование сети распределительных центров на территории Российской Федерации / П.В. Попов, И.Ю. Мирецкий, О.В. Шевченко // Логистика, №4, 2016.
14. Сергеев В.И., Инновационные технологии в логистике и управлении цепями поставок: Сборник научных статей; Изд-во Эс-Си-Эм Консалтинг. М., 2015, https://publications.hse.ru/pubs/share/folder/vr4mx6ihdq/148917612.pdf:
15. Тодуа В.А., Бельницкий Д.С., Особенности формирования логистических центров в Германии и Италии // Транспортные системы и технологии. Т. 6, № 4, 2020, DOI:10.17816/transsyst20206461-72, https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-formirovaniya-logisticheskih-tsentrov-v-germanii-i-italii
16. Blecker, Thorsten (Ed.); Kersten, Wolfgang (Ed.); Ringle, Christian M. (Ed.) (2014) : Innovative Methods in Logistics and Supply Chain Management: Current Issues and Emerging Practices, Proceedings of the Hamburg International Conference of Logistics (HICL), No. 19, ISBN 978-3-7375-0341-9, epubli GmbH, Berlin, https://doi.org/10.15480/882.1189
17. Magazzino C, Alola A, Schneider N. The trilemma of innovation, logistics performance, and environmental quality in 25 topmost logistics countries: A quantile regression evidence, Journal of Cleaner Production, Volume 322, 2021, ISSN 0959-6526, https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.129050.
18. Vilko J., Karandassov B., Myller E. Logistic Infrastructure and Its Effects on Economic Development, China-USA Business Review, ISSN 1537-1514, Vol. 11, No. 11, November 2011, https://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/5593aa7ea8099.pdf

ВАРДАН БОСТАНДЖЯН
Профессор кафедры финансового учета ЕГУ,
доктор экономических наук

АРМИНЕ ЗАХАРЯН
Научный работник института экономики
им. М. Котаняна НАН РА, кандидат экономических наук

Проблемы развития инновационных логистических инфраструктур в Республике Армения.– Статья посвящена изучению методов и механизмов формирования и развития инновационных логистических инфраструктур в Республике Армения, факторов, обуславливающих эффективное применение данных методов и механизмов, а также государственной политики стимулирования инновационной и инвестиционной деятельности.

В современных экономических условиях для Республики Армения особенно важно стимулирование инновационной и

инвестиционной деятельности. Последнее требует формирования институциональных основ инновационной деятельности, а также активизации взаимодействия науки, бизнеса и государства. Особого внимания заслуживает и вопрос стимулирования деятельности компаний ИТ-сектора. В этом контексте особенно важно изучение возможностей и международного опыта создания эффективных инновационных логистических инфраструктур в РА. В статье представлены также механизмы развития инновационной экономики. На их основе предложена концепция создания эффективных инновационных логистических инфраструктур. Для применения концепции разработан и обоснован комплекс соответствующих действий, которые будут существенно стимулировать создание эффективной инновационной системы.

Ключевые слова: *экономика, инновации, инвестиции, инновационная деятельность, инновационная логистическая инфраструктура, инновационная логистическая стратегия, стимулирование, развитие, эффективность*
JEL: O18, O32
DOI: 10.52174/1829-0280_2022.4-134

VARDAN BOSTANDJYAN
Professor at the Chair of Financial Accounting at YSU,
Doctor of Economics

ARMINE ZAKHARYAN
Researcher at the Institute named
after M. Kotanyan, NAS RA, PhD in Economics

Problems of Development of the Innovative Logistics Infrastructures in the Republic of Armenia.– The paper is devoted to the study of methods and mechanisms for the formation and development of innovative logistics infrastructures in the Republic of Armenia, the factors that determine the effective application of these methods and mechanisms, as well as the state policy of stimulating innovation and investment.

Under current economic conditions, it is especially important for the Republic of Armenia to stimulate innovation and investment activities. The latter requires the formation of the institutional foundations of innovation activity, as well as the intensification of interaction between science, business and the state. The issue of stimulating the activities of companies in the IT sector deserves special attention. In this context, it is especially important to study the possibilities and international experience in creating effective innovative logistics infrastructures in the Republic of Armenia. The paper also presents the mechanisms for the development of an innovative

economy. Based on them the concept of creating effective innovative logistics infrastructures is proposed. To apply the concept, a set of appropriate actions has been developed and justified, which will significantly stimulate the creation of an effective innovation system.

Keywords: economy, innovation, investment, innovation activity, innovative logistics infrastructure, innovative logistics strategy, stimulation, development, efficiency
JEL: O18, O32
DOI: 10.52174/1829-0280_2022.4-134