

об'єднаних територіальних громад, що створить стимули для розпорядників земель до наповнення місцевих бюджетів, дозволить встановлювати економічно обґрунтований розмір орендної плати, забезпечить впорядкованість передання землі в користування з урахуванням інтересів населення й потреб розвитку території.

Серед недоліків проекту слід зазначити пропозицію щодо надання повноважень із здійснення державного контролю за використанням та охороною земель Держгеокадастру, який наразі виконує багаточисельні функції та має складну й розгалужену організаційну структуру. Передання контрольних функцій може бути доцільним за умов передання деяких з чисельних повноважень служби іншим державним інституціям.

Перспективами подальших розвідок у даному напрямку є більш глибоке дослідження питань організації й здійснення Держгеокадастром контрольних функцій щодо раціонального використання та охорони земель з метою забезпечення високої якості та дієвості контролю.

Список використаних джерел

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування з управління земельними ресурсами та посилення державного контролю за використанням і охороною земель: проект Закону України № 4355 від 31.03.2016 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58610.
2. Про схвалення Концепції реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.04.2014 р. № 333-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-p>.
3. Біленко С. Децентралізація: земельні аспекти. URL: <https://zsu.org.ua/copyright-material/10569-detsentralizatsiya-zemelni-aspekti>.
4. Децентралізація влади та реформа місцевого самоврядування в Україні / А. Єрмолаєв, В. Лупаций, В. Потапенко, І. Клименко, В. Романова, В. Ємець, С. Таран. Київ: Інститут стратегічних досліджень "Нова Україна", 2015. 44 с.
5. За посаду голови Держгеокадастру розпочнеться війна олігархічних кланів, – нардеп Івченко. URL: <http://uainfo.org/blognews/1476698734-za-posadu-golovi-derzhgeo-kadastru-rozpochnetsya-viyna-oligarhichnih.html>.
6. Ткачук А. Про землю і не тільки (законопроект №4355). URL: <http://www.csi.org.ua/pro-zemlyu-ne-tilky-zakonoproekt-4355/>.

Надійшла до редколегії 28.03.2017 р.

УДК 354:339.923:061.1

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СФЕРИ В АГРОПРОМИСЛОВОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Федорук Є. І.,

*начальник відділу логістики ТОВ "Гермес-Трейдинг",
м. Київ*

Досліджено спроможність розвитку логістики АПК України. Наведено результати комплексного аналізу логістики АПК України для конкретного розуміння існуючих проблем, виявлено ключові фактори, слабкі сторони у галузі, що становлять перешкоду для розвитку логістики АПК, ідентифіковано основні недоліки логістики за логістичними напрямками. Систематизовано низку ключових інструментів для процесу запозичення позитивного іноземного досвіду для логістики АПК України.

Ключові слова: механізми державного управління, логістика агропромислового комплексу, транспорт, державне управління.

© Федорук Є. І., 2017

*Fedoruk Ye. I.,
head of the logistic department, "Hermes-Trading» Ltd.,
Kyiv*

STATE REGULATION OF AGRICULTURAL LOGISTICS IN UKRAINE

The article is devoted to research about ability to development of ukrainian agri logistics. In article have been analyzed the capacity of the domestic agricultural sector and on the basis of results generated conclusions about the development potential of ukrainian agri logistics.

The article systematized number of key instruments for the process of borrowing positive foreign experience for Ukrainian agri logistics.

Key words: mechanisms of public administration, agri logistics, logistics, transport, public administration.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Вивчення сучасного стану логістики в агропромисловому комплексі України (далі – АПК), а також дослідження основних механізмів та особливостей її державного регулювання є надзвичайно важливим для розвитку економіки України. Необхідність здійснення аналізу механізмів державного регулювання логістичної сфери в агропромисловому комплексі обумовлена стратегічною важливістю аграрної політики для держави, оскільки обґрунтування та вдосконалення механізмів державного регулювання логістикою АПК є основою формування ефективного конкурентоспроможного агропромислового виробництва, що забезпечує продовольчу безпеку країни, нарощує експорт окремих видів сільськогосподарської продукції та продовольства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу загальних проблем теорії та практики державного управління присвячено праці В. Авер'янова, Г. Атаманчука, В. Бакуменка, В. Бодрова, В. Бондаренка, С. Борисевича, Т. Василевської, Р. Войтович, І. Грицяка, Н. Грицьк, О. Кілієвича, В. Князева, Ю. Ковбасюка, О. Лебединської, В. Майбороди, П. Надолішного, І. Надольного, О. Нижника, О. Оболенського, О. Прохаренка, А. Приходченко, Я. Радиша, В. Романюка, В. Ребкала, І. Розпутенка, Г. Ситника, Ю. Сурміна, В. Тертички, В. Трощинського, В. Цветкова та ін.

Різні аспекти державного регулювання аграрної сфери висвітлено у публікаціях В. Бобка, В. Валентинова, П. Гайдучького, М. Дем'яненка, А. Зінченка, С. Зорі, І. Кириленка, М. Корецького, М. Латиніна, В. Месель-Веселяка, І. Михасюка, О. Могильного, В. Назаренка, М. Павлишенка, Б. Пасхавера, О. Онищенко, Т. Осташко, П. Саблука, Г. Черевка, А. Юзефовича, В. Юрчишина, М. Янків та ін.

Проблематику державного управління логістикою агропромислового комплексу розкрито у дослідженнях вітчизняних та іноземних науковців Д. Вуд, Д. Вордлау, Е. Харольд, Д. Ламбер, М. Крістофер, Р. Шапіро, А. Штерн, В. Курганова, Б. Андрушківа, О. Бурдяка, В. Кузнецова, К. Ковтуна, А. Ларіної, М. Окландера, Г. Плахути, Б. Плоткіна, В. Порохні, В. Смирчинського, О. Тридіда, А. Міротіна, Ю. Неруша, В. Ніколайчука, А. Алтухова, В. Баутіна, Г. Безорної, Н. Борхунова, І. Буробкіна, А. Гордєєва, І. Загайтова, В. Закшевського, В. Амбросова, П. Гайдучького, О. Крисального, М. Маліка, П. Саблука, В. Ткаченко, В. Юрчишина, А. Зельднер, С. Кисельова, В. Ключак, М. Коробейникова, П. Першукевича, А. Серкова, Є. Серової.

Аналіз наукових джерел, присвячених логістиці у сфері АПК, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що залишаються поза увагою вчених. Так, актуальним є уточнення та вдосконалення наукових підходів до вивчення

механізмів державного регулювання логістичної сфери а агропромисловому комплексі України, а також розробка практичних рекомендацій щодо імплементації механізмів державного управління агрологістикою України на основі ефективного використання та розвитку ресурсного потенціалу аграрного сектору.

Мета статті полягає в теоретичному обґрунтуванні та вдосконаленні механізмів державного регулювання логістичної сфери в агропромисловому комплексі України.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні транспортно-логістичний комплекс України – це стратегічно важливий та вагомий сегмент країни у в політичному, економічному та соціальному аспекті. Логістика України становить у валовому внутрішньому продукті країни близько 12 %, при цьому створюючи робочі місця для населення у розмірі 7 % від загальної кількості зайнятого населення.

Транспортно-дорожній комплекс України має велике значення в економіці держави. Аналіз світового досвіду свідчить про те, що ефективний ринок транспортних послуг є неможливим без ефективного та цілеспрямованого державного регулювання транспортної галузі.

В Україні діє єдина логістична система, основним завданням якої є підтримувати рівень відповідності вимогам суспільного виробництва; дотримуватися вимог національної безпеки, мати розширену інфраструктуру, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Як слушно зазначає С. А. Матійко, найважливішою проблемою державного регулювання в даній галузі є технічне і технологічне відставання транспортної системи України в порівнянні з розвиненими країнами. Вона не готова до повсюдного вживання сучасних технологій, насамперед – контейнерних [7].

Зростаючий попит на вантажні перевезення стримується нерозвиненістю транспортно-логістичної системи країни. На низькому рівні залишається транспортно-експедиційне обслуговування населення і економіки. У країні відсутнє високошвидкісне залізничне сполучення.

Залишається на низькому рівні інноваційна складова в розвитку парків рухливого складу і технічних засобів транспорту, особливо при здійсненні внутрішніх перевезень. Істотне відставання і по екологічних параметрах роботи транспорту [6, с. 88].

Актуальною у 2017 р. залишається проблема залучення інвестицій у розвиток транспортної галузі, що обумовлене низькими інвестиційними можливостями транспортних підприємств, труднощами із залученням довгострокових позикових, нерозвиненістю механізмів державно-приватного партнерства. В даний час в більшості випадків реалізується некапіталомістка модель розвитку, при якій об'єми послуг зростають завдяки збільшенню використання існуючих основних фондів [4].

Пріоритетним напрямом державного регулювання залишається вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку транспортної системи і ринку транспортних послуг, включаючи створення нормативно-правової бази, регулюючої питання якості транспортних послуг, забезпечення мобілізаційної підготовки транспортних організацій і виконання ними розвитку механізмів державно-приватного партнерства, що забезпечують чіткий законодавчий розподіл прав, відповідальності і ризиків між державою і інвестором, а також визначення пріоритетних сфер цих механізмів на транспорті [7].

Отже, аналізуючи праці відомих науковців у сфері державного управління та економіки, а також основні нормативно-правові документи та державні пріоритетні програми розвитку транспортно-логістичної сфери, можна зазна-

чити, що основні загальносистемні проблеми державного регулювання розвитку транспортної галузі України полягають у такому:

- наявність територіальних і структурних диспропорцій у розвитку транспортної інфраструктури;
- недостатня якість транспортних послуг;
- низький рівень експорту транспортних послуг, у тому числі використання транзитного потенціалу;
- недостатній рівень транспортної безпеки;
- посилення негативного впливу транспорту на екологію.

Таким чином, в Україні з'явилися істотні обмеження зростання економіки, обумовлені недостатнім розвитком транспортної системи. Необхідна нові підходи до механізмів державного регулювання, які визначають основні стратегічні напрями і цільові орієнтири розвитку транспортної системи [7].

Сільськогосподарську продукцію в межах України на сьогоднішній день перевозять залізницею, автомобільними та річковими шляхами. Близько 2/3 зерна доставляється в порти залізницею, 1/3 автотранспортом, і лише 3 % річковим транспортом. В Україні функціонують близько 700 бункерів для зберігання зерна та олійних культур з загальною потужністю зберігання 36 млн т та щоденною вантажопідйомністю 1,5 млн т, і ці показники постійно зростають. Близько 15 % бункерів для зберігання зерна та олійних культур країни знаходиться у державній власності, в той час як інша частина належить сільськогосподарським підприємствам, фермерам, або іншим приватним власникам. Потужності зернових терміналів зросли з приблизно 7 млн. т/рік у 1998/1999 рр. до 47,1 млн т/рік у 2012/2013 рр., причому більшість інвестицій були здійснені протягом останніх п'яти років. Україна має 16 державних портів (із загальним обсягом зберігання близько 1 млн т зерна і транзитною потужністю 17 млн т на рік), а також сім приватних портів [1–7; 12]

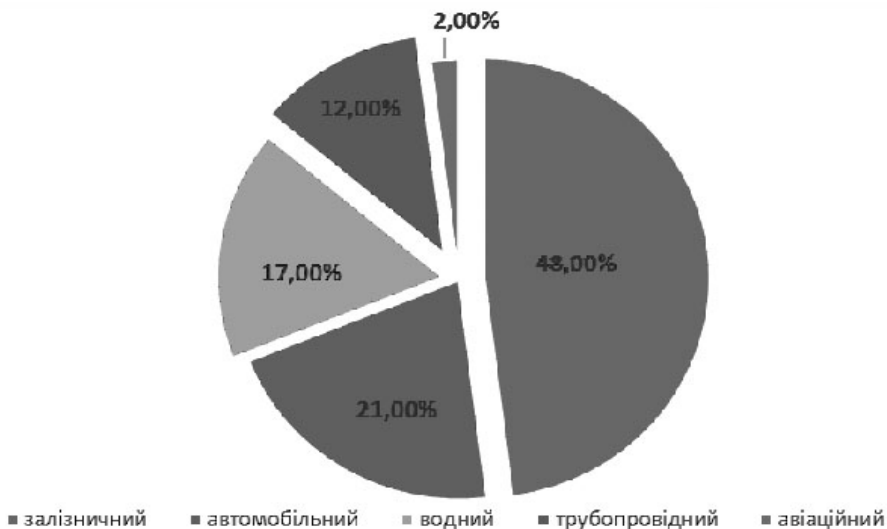


Рис. 1. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів 2016 р., %

Логістика АПК України потребує комплексних реформ, санації аби мати здатність до розвитку. Задля чіткого розуміння чи має логістика АПК України таку здатність, потрібно враховувати такі ключові аспекти як: сучасний стан транспортної та митної логістики України з метою виявити характерні тенденції її сучасного розвитку, розглянути стан та особливості розвитку ринку логістичних послуг в Україні з урахуванням зростаючої ролі України та українських транспортно-експедиційних компаній у здійсненні транснаціональних транзитних перевезень та реалізації нових міжнародних логістичних проектів, проаналізувати стан інфраструктури та інституційної основи логістичного ринку України, окрім того, виявити фактори, що перешкоджають ефективному розвитку логістики України та розробити конкретні, дієві механізми державного управління логістикою АПК.

Якщо звернути увагу на багатокутник основних конкурентних показників української логістики АПК, можна виокремити конкретні проблемні ділянки:

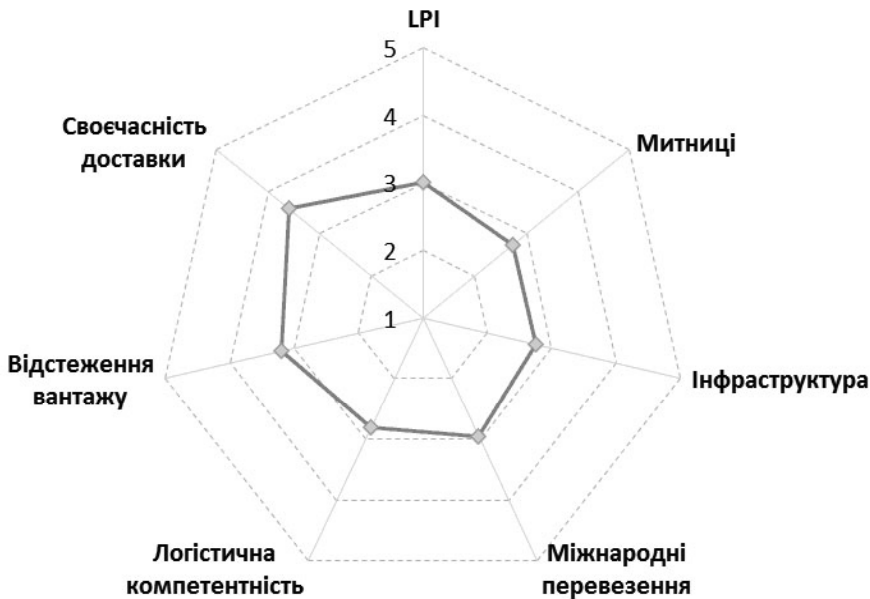


Рис. 2. Багатокутник основних конкурентних показників української логістики АПК України

Результати дослідження виявили ключові перешкоди для розвитку логістики АПК України:

- тарифні, нормативно-правові та митні бар'єри;
- низька якість базових послуг транспортування;
- слабкий розвиток транспортної інфраструктури, в тому числі через недоінвестування;
- відсутність якісної та ефективної логістичної інфраструктури, в першу чергу терміналів і складів;
- низький компетентісний рівень і недостатній масштаб бізнесу логістичних компаній.

Значною проблемою є недостатнє інвестування з боку держави. Значними інвесторами в розвиток транспортної системи є лише міжнародні фінансові інститути, насамперед ЄБРР, що пояснюється важливістю ролі України як «транзитера» в транспортній стратегії Євросоюзу.

Для реалізації потенціалу логістичної системи України та істотного підвищення її ефективності, необхідно аби держава, транспортно-логістичні компанії, вантажовідправники та об'єднання підприємців спільно розробили програми чи реформи, які допоможуть усунути основні проблеми та недоліки у наступних напрямках:

- підвищення ефективності логістичних видів діяльності;
- створення без бар'єрного середовища;
- розвиток персоналу в сфері логістики;
- імплементація та розробка нових логістичних продуктів і рішень;
- збільшення інвестицій в транспортну та логістичну інфраструктуру;
- консолідація логістичних компетенцій, створення партнерств.

Як виявили проведені дискусії, Україна «транспортна» може сьогодні пред'явити інтеграційні рішення світового рівня, вироблені, в т.ч., за рахунок ефективної організації державно-приватного партнерства. Потенціал подібних досягнень сьогодні, в нинішній складний для країни економічний період, далеко виходить за рамки власне транспортної тематики – він важливий як заявка України на роль і місце серед країн – двигунів позитивних структурних перетворень в суспільному устрої. Тим важливіше виявити проблеми і позначити якнайшвидше їх подолання, чого, власне, і було присвячено основне обговорення.

Україна готова здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами Європейського Союзу. Наближення українського законодавства з ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливою мірою підвищення подальшого розвитку України в цілому.

Додатково хотілося би звернути увагу, на ще декілька важливих аспектів логістики АПК України, таких як розвиток конкурентного середовища та ролі споживача на ринку логістичних послуг. Відкрите та ліберальне обслуговування має спонукати до того, аби усунути монополію в залізничному секторі, тим самим показавши важливу роль залізничного транспорту у логістиці держави в цілому.

Характеризуючи інституціональну основу, необхідно відзначити, що в Україні не отримав належного поширення логістичний аутсорсинг, відповідно до якого всі послуги поділяються на п'ять класів: First, Second, Third, Fourth і Fifth Party Logistics. Логістика першого рівня (1PL) – це внутрішня логістика, де всі послуги з транспортування, складського зберігання, митних операцій і супутнім сервісам зосереджені всередині компанії-замовника.

За результатами дослідження, проведеного Georgia Institute of Technology (США), у Західній Європі об'єм внутрішньої логістики складає лише 6 %, в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні – 8 %, у США – 22 %. В Україні ситуація прямо протилежна – більше половини офіційного ринку логістичних послуг зосереджено всередині компаній-замовників, і в цій частині складське господарство відіграє визначну роль. Як показові приклади можна розглянути такі компанії, як «Nestle», «Roshen» та «Конті» у сфері складського сервісу, які створили власні підрозділи, оскільки не знайшли якісних пропозицій на ринку. Однак частка таких операторів на ринку невелика приблизно – 8-9 %.

У цілому ж до основних факторів, які уповільнюють розвиток вітчизняного ринку PL-провайдерів можна віднести: застарілий автопарк і підхід до

формування транспортних мереж; «непрозорість» логістичних операцій; недосконала законодавча база; завищені ціни на логістичні послуги; застарілі складські площі, низьких класів, причому в недостатній кількості [10–13].

Подолання перерахованих негативних факторів розвитку агрологістики України здійснюється в рамках численних міжнародних проектів. Розвитку євразійських транспортних коридорів у країні приділяється велика увага. Це пояснюється тим, що зараз в цьому напрямку проходять величезні обсяги міжнародної торгівлі (400 млрд дол. на рік), причому за прогнозами вони збільшаться на 35–40 % до 2015 р.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, основними перешкодами, які стримують розвиток транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків в Україні, є, насамперед, незадовільний стан транспортної та логістичної інфраструктур. Розвиток транзиту безумовно сприяє розвитку інфраструктури України в цілому. Однак поки що країна програє в конкурентній боротьбі транзитних маршрутів більшості своїх сусідів, що пояснюється наявністю численних проблем. Так, навіть окремі поліпшення автодорожньої інфраструктури в чому не відповідають темпам автомобілізації. Розрив між попитом і пропозицією, особливо в якісних характеристиках автодоріг, залишається однією з найсерйозніших проблем, що знижують конкурентоспроможність української транспортної інфраструктури. Що стосується залізничних колій, то, незважаючи на їх розвиненість в кількісному вираженні, необхідний рівень якості не забезпечений. Їх модернізація стримується відсутністю реформ, спрямованих на створення конкурентного ринку ж/д перевезень і сучасної системи регулювання.

Список використаних джерел

1. Сумець О. М. Прикладний аспект рішення транспортної задачі в системі логістичного кластера. *Вісник ХНТУСГ: Економічні науки*. Вип. 113. Харків, 2011. С. 345–357.
2. Устенко М. О. «Основні проблеми транспортної логістики» УкрДАЗТ. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 2–5.
3. Грейз Г. М., Кузменко Ю. Г., Марковский В. А. Совершенствование методов исследования цепей поставок на основе гар-анализа. *Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент*. 2013. Т. 7. № 1. С. 161–164.
4. Дейнека А. Г., Дикань В. В. Регулирование интеграционных процессов на транспорте: инвестиционный аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*: зб. наук. праць. Харків: УкрДАЗТ, 2005. № 11. С. 159.
5. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основные и обеспечивающие функциональные подсистемы логистики / под ред. Б. А. Аникина и Т. А. Родкиной. Москва: Проспект, 2011. 608 с.
6. Ковзель Н. О. Оценка влияния инвестиций на развитие экспорта транспортных услуг Украины. *Заліз. трансп. України*. 2007. № 3. С. 88.
7. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=150>.
8. Присяжнюк Н., Саблук П., Кропивко М. О необходимости и направлениях углубления аграрной реформы. *Економіка України*. 2011. № 6. С. 4–16.
9. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study prepared under the Netherlands financed World Bank executed Trust Fund «Ukraine: Support Competitiveness through Capital Budgeting, Public Financial Management and Trade and Transit Facilitation». URL: http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010.
10. Trade Logistics and Facilitation. URL: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTLF/0,,contentMDK:21514122~menuPK:3875957~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:515434,00.html>.
11. Міністерство економіки України. URL: <http://www.me.gov.ua>.
12. Державний комітет статистики. URL: <http://ukrstat.gov.ua>.
13. Концепція Державної цільової програми розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року. URL: <http://minagro.gov.ua/apk?nid=16822>.

Надійшла до редколегії 30.03.2017 р.