

УДК 351

Г. В. КОСТЮК

Київський національний університет технологій та дизайну

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

В статті досліджено необхідність та розкрито основні підходи до організації державного регулювання розвитку логістичних підприємств та логістичної галузі з метою входження України в світовий економічний простір на основі здійснення політики міжнародної інтеграції.

Ключові слова: логістичне підприємство, державне регулювання, державний орган, система, інтеграція.

У забезпеченні нормального функціонування економічної системи важлива роль належить державі. В сучасних умовах будь-яка держава здійснює регулювання національної економіки з різним ступенем державного втручання.

Участь державних органів управління в організації логістичної діяльності посередників і промислових підприємств являється її невід'ємним елементом. Вона виражається у використанні фінансово-кредитних важелів, у реалізації координаційних функцій через державні центри та укладання державних контрактів, пов'язаних з виконанням цільових програм.

Об'єкти та методи дослідження

Проблемам державного регулювання організації товаропросування займаються такі науковці як, Дмитриченко М. Ф., Левковець П. Р., Ткаченко А. М., Ігнатенко О. С., Зайончик Л. Г., Стадник І. М., Гордон М. П., Карнаухов С. Б. та ін. [1, 2].

У «Транспортній стратегії України на період до 2020 року», розробленій Кабінетом Міністрів України, зазначається, що організація перевізного процесу буде базуватися на організаційно-технічній і технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах [3]. З цією метою в усіх великих транспортних вузлах і центрах вантажоутворення потрібно створити логістичні транспортно-розподільчі центри і термінальні комплекси, що включають криті склади і майданчики з відповідним технічним обладнанням, перевантажувальну техніку, диспетчерські та інформаційні системи управління транспортними потоками, включаючи збір та оформлення замовлень від клієнтів, сповіщення про прибуття і відправлення вантажів, інформацію про місцезнаходження вантажів і транспортних засобів, введення єдиного документообігу, замовлення на рухомі засоби транспорту, організацію розрахунків, страхування вантажів та технічних засобів.

Створені в транспортних вузлах логістичні транспортно-розподільчі та інформаційно-аналітичні центри будуть підключатися до логістичних центрів вищого ієрархічного рівня – регіональних (міських, обласних і інших рівнів, відповідно до адміністративно-територіального поділу України), міжрегіональних і міжнародних, що забезпечить формування транспортно-логістичних систем різного ієрархічного рівня та їх подальшу інтеграцію у світовий економічний простір.

Постановка завдання

Велика увага на сучасному етапі розвитку української економіки приділяється питанням вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків України з країнами СНД, включаючи проблеми розвитку української частини міжнародних транспортних коридорів (МТК) і великих загальносистемних транспортних вузлів, підвищення конкурентоспроможності українських підприємств транспорту, входження України в світову транспортну систему на основі здійснення політики міжнародної інтеграції.

Формування та розвиток міжнародних транспортних коридорів дозволить значно розширити експорт українських транспортних послуг на світових ринках, насамперед шляхом більш широкого використання транспортної інфраструктури та повітряного простору для здійснення транзитних перевезень пасажирів і вантажів, що буде стимулювати підвищення попиту на послуги української транспортної системи.

Для прийняття і переробки вантажів, прямуючих в інтермодальному сполученні по українській частині міжнародних транспортних коридорів, і забезпечення відповідного рівня сервісного обслуговування, першорядне значення, поряд з розвитком транспортних комунікацій з відповідним облаштуванням, має створення у великих транспортних вузлах вздовж траси МТК мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільних центрів, що функціонують на основі передових логістичних технологій і забезпечують інтеграцію товароматеріальних, інформаційних, сервісних та фінансових потоків.

Результати та їх обговорення

Зарубіжний і передовий вітчизняний досвід свідчать, що найбільшу економічну ефективність забезпечує інтегроване логістичне обслуговування, при якому логістична компанія надає в комплексі різноманітні логістичні послуги з просування та сервісного обслуговування товароматеріальних потоків. За інших рівних умов логістичні компанії, незалежно від видів надаваних ними послуг і їх комплексності, прагнуть до скорочення витрат, пов'язаних з їх діяльністю, що в свою чергу дозволяє їм знижувати ціни на надані послуги і сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичної діяльності. Значення і роль контрактної логістики в сучасних промислових державах постійно зростає. Дослідження, проведені в німецьких фірмах, показали, що більше половини підприємств, використовуючи послуги логістичних провайдерів, мають намір відмовитися від власних відділів логістики. Очікується, що вже на початку XXI століття в транспортно-розподільчій системі Німеччини частка логістичних провайдерів з перевезення товарів, зберігання, вантажопереробки, вантажно-розвантажувальних та інших логістичних операцій, пов'язаних з рухом товарів, зросте до 90%. У Німеччині логістична індустрія є однією з найбільших галузей економіки. По обігу (150 млрд. євро) вона займає четверте місце (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості та загального машинобудування), а по числу задіяного в ній персоналу знаходиться на першому місці (2,6 млн. чол.) Таким чином, із загального числа всіх найманих працівників країни (а це 36,6 млн. чол.) в логістиці зайняті близько 7,2%. За оцінкою німецьких дослідників, у найближчі роки кількість робочих місць у цій

сфері збільшиться ще на 20%, так як логістичні фірми все частіше беруться за такі роботи, як попередній монтаж, складування та післяпродажне обслуговування.

Новою тенденцією у розвитку логістичних фірм в Західно-Європейських країнах є формування загальноєвропейської системи товароруку, яка передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики і взаємодіючих з ними регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів. Таке рішення покликане «вирівняти» та прискорити просування товароматеріальних потоків, забезпечити безперервність процесу товароруку. З розвитком транс'європейської мережі логістичних центрів формуються уявлення і розробляються проекти, пов'язані з єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі. Розробки та заходи щодо єврологістики спрямовані на скорочення витрат по експортних та імпорتنих постачаннях, на послуги при перетині кордонів, на скорочення простоїв транспорту в пунктах митного контролю, а також на скорочення запасів у дорозі та на підприємствах.

Ідеологія здійснення великого проекту термінальної системи з ініціативи та за участю держави була вперше вироблена і реалізована в шістдесяті роки при створенні термінального комплексу Garonog в районі Парижа. З тих пір вона удосконалювалася і відпрацьовувалася на практиці в ряді європейських країн. «Зразково-показовим» прикладом, що належать до більш пізнього періоду, можна вважати термінальний комплекс в м. Бремені (Німеччина), введений в дію в 1985 р. Це пілотний об'єкт у серії терміналів, споруджених у Німеччині в рамках державної програми розвитку транспортної інфраструктури. Тому планування, проектування, а також відпрацювання правового та економічного механізму створення цього терміналу тривали понад 10 років.

Загальна схема дій органів влади на передпроектному етапі реалізації програми виглядала наступним чином: федеральне Міністерство транспорту, на основі аналізу стану вантажопотоків і розміщення продуктивних сил, визначило райони найбільш вигідного розміщення великих термінальних комплексів. Відповідні рекомендації були направлені урядам земель; якщо уряд землі виявляє готовність брати участь у реалізації проекту, федеральний уряд надавав «стартові» кошти в розмірі 10 –15% вартості проектних робіт і підготовки території; уряд землі вступав у переговори з владою відповідного міста (або кількох міст, якщо регіон бажаного розміщення терміналу був досить великий); влада міста, яка готова реалізувати проект, отримувала часткову субсидію з бюджету землі і, в свою чергу, вирішувала питання викупу землі під термінал та надання пільг для підприємців, які могли б брати участь у проекті.

Таким чином, силами органів державної влади була обрана, викуплена, підготовлена і обладнана комунікаціями ділянка для термінального комплексу. Тільки після цього на його території почали споруджувати свої виробничі потужності фірми логістичного профілю. Ділянки на території терміналу продавалися за ціною менше тієї, за якою місто викупувало її у колишніх власників. Ця знижка була стимулом, що привертає підприємства певного профілю до створення своїх потужностей на терміналі.

Органи державного управління в умовах реформування економіки України покликані координувати інтереси логістичного провайдера і підприємств, які ним обслуговуються, сприяти

забезпеченню взаємовигідної економії в системі їх взаємодії, зниженню витрат товароруху, і, як наслідок, це сприятиме зниженню споживчих цін та рівня інфляції.

Для подальшого розвитку логістичних підприємств необхідно використовувати методи їх державної підтримки, яка повинна сприяти:

- підвищенню ефективності та ролі логістичних структур в обслуговуванні виробництва і торгівлі;
- економічній зацікавленості в розширенні та інтенсифікації послуг, які надаються;
- забезпеченню загальної економії фінансових і матеріальних ресурсів.

Організація державної підтримки розвитку логістичних підприємств та підвищення їх ролі в процесі товароруху охоплює, головним чином, виконання органами влади певних функцій і їх структуризацію. Ці функції повинні бути спрямовані на вирішення наступних завдань:

- розробку і реалізацію державної політики розвитку процесів товароруху і товаропровідної мережі;
- регулювання формування та функціонування інфраструктури товарних ринків на основі використання методів стратегічного, непрямого та індикативного управління;
- координацію товароруху і діяльності суб'єктів товарних ринків по організації та здійсненню руху товару.

Реалізація зазначених функцій має бути покладена на державні та регіональні органи управління. Поряд з координацією процесів товароруху, вони повинні здійснювати аналіз і прогнозування товарних ринків, підтримку розвитку в регіонах логістичних підприємств для обслуговування виробництва і торгівлі та підвищення його ефективності.

Створення мережі логістичних вантажопереробних центрів на території України та СНД, і формування на їх основі регіональних логістичних транспортно-розподільних систем повинно бути складовою частиною міждержавної (регіональної) транспортної політики та відігравати провідну роль у розвитку транспортної інфраструктури, раціоналізації транспортно-економічних зв'язків та всієї системи вантажо – і товароруху.

Слід зазначити, що для виконання вказаних вище завдань необхідний відповідний інститут. На думку автора, це може бути новий орган галузевого регулювання - незалежна структура - куратор логістичної галузі – акціонерна компанія або Національне агентство з розвитку логістичної системи. Цей орган буде покликаний, з одного боку, об'єднати інтереси різних міністерств і відомств, а з іншого - створить свого роду «одне вікно» для інвесторів» [4]. Однак, на думку автора, даний логістичний орган повинен бути виключно державним, так як тільки державний орган, наділений повноваженнями вирішувати питання державно-приватного партнерства, відведення земель (спільно з іншими органами державного управління), підписувати від імені держави угоди з іншими країнами і т. п., може стати «одним вікном» для інвестора, організувати майданчик для взаємодії і координації всіх суб'єктів логістичної діяльності і т. д.

Це підтверджує і рівень тих функцій, які будуть покладені на створюваний орган:

– формування спільної політики розвитку логістики в Україні. Створюваний державний орган повинен визначати стратегію і пріоритетні напрями розвитку логістичної галузі: підтримувати конкуренцію на ринку послуг логістичних операторів; сприяти розвитку логістичної інфраструктури, в тому числі обґрунтовувати створення окремих транспортно-логістичних центрів та інших великих логістичних об'єктів в тих чи інших регіонах; встановлювати «правила гри» на українському логістичному ринку, які повинні бути однаковими для всіх його учасників, незалежно від форми власності;

– вдосконалення нормативно-правової бази для сприятливого розвитку і функціонування логістичної галузі в Україні. Для цього необхідно буде розробити ряд нормативно-правових актів, що регулюють логістичну діяльність у державі, а так само внести відповідні зміни до вже чинного законодавства;

– підготовка і передача в оренду або приватизація державних об'єктів інфраструктури (в тому числі і землі) бізнесу (іноземним інвесторам) для реконструкції або створення об'єктів логістичної інфраструктури. Державний логістичний орган повинен стати «посередником» між державою та бізнесом у питаннях формування логістичної системи країни;

– підготовка професійних кадрів для логістичної галузі. Державний логістичний орган повинен формувати замовлення на фахівців у галузі логістики, брати участь в їх підготовці, а також забезпечувати підвищення кваліфікації та перепідготовку вже наявних кадрів;

– сприяння в організації міжнародного співробітництва в сфері логістики, залучення прямих іноземних інвестицій, організація супроводу іноземних інвесторів по входу на український логістичний ринок. Також державний логістичний орган повинен сприяти виходу на зарубіжні ринки вітчизняних логістичних операторів і здійснювати захист їхніх інтересів за кордоном;

– державне регулювання логістичного ринку України. Державний логістичний орган повинен мати повноваження на видачу дозволів на будівництво логістичних об'єктів, на розпорядження державними інвестиціями в даній галузі і укладення угод про державно-приватне партнерство і т. п.

Таким чином, для реалізації тих функцій державного регулювання розвитку логістики, які склалися в розвинених країнах, а також для вирішення додаткових завдань можна організувати окремий державний інститут (орган), який би відповідав за розвиток логістики. Зважаючи на це, автор вважає за доцільне створити Департамент логістики, наприклад, при Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України є міжгалузевим органом державного регулювання, що сприятиме всебічному розвитку логістичної галузі в країні. Крім того, державна приналежність нового органу і його міжгалузевий характер допоможуть уникнути появи «провалів держави», а також «провалів ринку», пов'язаних з розвитком нової галузі логістики.

Слід зазначити, що подолання відставання від розвинених країн можливо як за рахунок запозичення передових виробничих і управлінських технологій та їх поширення серед українських суб'єктів логістичної діяльності, так і за рахунок реалізації окремих проривних інноваційних технологій у цій галузі.

Висновки

Створення мережі логістичних вантажопереробних центрів на території України та формування на їх основі регіональних логістичних транспортно-розподільних систем повинно бути складовою частиною державної (регіональної) транспортної політики та відігравати провідну роль у розвитку транспортної інфраструктури, раціоналізації транспортно-економічних зв'язків та всієї системи вантажо- і товароруку. Тільки держава може на належному рівні виконати функції ініціатора та координатора розвитку логістичних систем, частково підтримуючи цей процес і економічно. Органи державного управління повинні зосередитися на вирішенні тих проблем, які під силу тільки їм, зокрема: розробка генеральної програми розвитку логістики з урахуванням комплексу економічних, транспортних, екологічних, соціальних та інших факторів, а також методичного забезпечення. При цьому держава повинна надавати необхідну підтримку при контактах з зацікавленими відомствами та органами місцевого самоврядування; узгоджувати інтереси і координувати практичні дії відомств і окремих підприємств, надавати пільги учасникам програми; брати активну участь у вирішенні питань землевідведення та формуванні пільгових земельних орендних ставок; удосконалювати і контролювати виконання норм і правил обладнання та експлуатації термінальних об'єктів і т. д.

Стан транспортної та логістичної інфраструктури в Україні потребує докорінної модернізації, реконструкції та оновлення. Вирішення цієї задачі в середньостроковій перспективі неможливе без широкого залучення приватного капіталу, в першу чергу вітчизняного. Для цього державою мають бути створені відповідні умови. Зростаюче значення соціальної та виробничої інфраструктури, відповідальність держави за її розвиток при обмеженості фінансових можливостей визначають необхідність поновлення і вдосконалення інвестиційного інструментарію з метою підвищення ефективності витрат і більш повного задоволення потреб суспільства. Одним з перспективних рішень інвестиційної проблеми є об'єднання ресурсів та дій держави і приватного сектора в різних формах державно-приватного партнерства. Вигоди приватних інвесторів та операторів будуть полягати в тому, що в рамках державно-приватного партнерства держава візьме на себе певну частину витрат, ризиків, а також використає наявний адміністративний ресурс для підвищення привабливості відповідного проекту для недержавного учасника.

Для подолання відставання і подальшого розвитку логістики в Україні необхідний відповідний інститут (орган), аналіз функцій якого дозволяє зробити висновок, що цей інститут повинен бути державним.

Список використаної літератури

1. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Транспортні технології в системах логістики. Підручник. – К.: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 630 с. (676 с.);
2. Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – 2-е изд., перераб., доп. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1999. – 208 с.
3. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

4. Михед, Н. Сколько стоит чиновничий консерватизм? /Н. Михед// Компас экспедитора и перевозчика. – 2009. – № 1. – С. 34–39.

Стаття надійшла до редакції 25.06.2012

Государственное регулирование логистической деятельности

Костиук Г.В.

Киевский национальный университет технологий и дизайна

В статье исследованы необходимость и раскрыты основные подходы к организации государственного регулирования развития логистических предприятий и логистической отрасли с целью вхождения Украины в мировое экономическое пространство на основе осуществления политики международной интеграции. Установлено, что для преодоления отставания и дальнейшего развития логистики в Украине необходим соответствующий институт (орган), анализ функций которого позволяет сделать вывод, что этот институт должен быть государственным.

Ключевые слова: логистическое предприятие, государственное регулирование, государственный орган, система, интеграция.

State regulation of logistic activities

Kostiuk G.

Kyiv National University of Technologies and Design

In this paper the need for, and a summary of approaches to state regulation of the development of logistics enterprises and logistics industry to Ukraine's entry into the global economy through the implementation of policies of international integration. Found that in order to overcome the backlog and further development of logistics in Ukraine needs an appropriate institution (agency), analysis of the functions of which suggests that this institution should be public.

Keywords: logistics company, government regulation, government agency, system, integration.