

УДК 338.2:658.7

Н. Я. Пітель,*к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту,
Уманський національний університет садівництва, м. Умань***Л. П. Альошкіна,***к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту,
Уманський національний університет садівництва, м. Умань***Л. В. Клименко,***к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту,
Уманський національний університет садівництва, м. Умань*

ПРІОРИТЕТИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ СТИМУЛЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ

N. Pitel,*Ph.D. in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Management,
Uman National University of Horticulture, Uman***L. Alioshkina,***Ph.D. in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Management,
Uman National University of Horticulture, Uman***L. Klymenko,***Ph.D. in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Management,
Uman National University of Horticulture, Uman*

THE PRIORITIES OF GOVERNMENT POLICIES CONCERNING THE STIMULATION OF LOGISTICS PROCESSES

Статтю присвячено аналізу особливостей функціонування ринку логістичних послуг України та обґрунтуванню пріоритетних напрямів державної політики стимулювання логістичних процесів в умовах інституційної економіки. Здійснено порівняльний аналіз ефективності логістики в Україні та у провідних країнах світу-лідерах рейтингу за індексом ефективності логістики (LPI) у 2016 році. Охарактеризовано особливості і сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг в Україні. У результаті дослідження критично осмислено основні деструктивні чинники, що стримують розвиток логістики. Концептуально визначено і обґрунтовано пріоритетні напрями державної політики, спрямовані на стимулювання ефективності логістики в Україні та її складової — якості логістичного сервісу. Серед них такі: імплементація нормативно-правових документів і регламентів Європейського Союзу та розробка національної законодавчої бази стимулювання розвитку логістики; удосконалення державного регулювання і контролю; чіткі, зрозумілі і прозорі умови ведення бізнесу, мінімізація бюрократичного тиску; преференції для інвесторів; стимулювання інновацій; налагодження взаємно вигідного партнерства між державою і бізнесом; сприяння інтеграції вітчизняних підприємств до світової логістичної мережі та розвитку інтегрованої логістики; вивчення і адаптація до українських реалій сучасного світового досвіду ефективного ведення логістики.

This article is about the analysis of the main features of logistic services market in Ukraine and the justification of priority actions of government policies for stimulating logistics processes in an institutional economy. Here is done an analysis of the logistics productivity in Ukraine comparing to the developed countries- leaders in Logistics Performance Index (LPI) in 2016. Characterized modern trends of the development of logistics market and its services in Ukraine. As a result of this research some factors which can stimulate the development of logistics market are determined and described. In the article you also can find the priority actions of the government targeted on the development of logistics productivity level in Ukraine and one of its main consistents- the quality of logistics services. Among them are the following: the implementation of the legal documents and regulations of the European Union and the development of the national legislative framework for the promotion of logistics development; improvement of state regulation and control; clear, understandable and transparent terms of doing business, minimizing bureaucratic pressure; preferences for investors; stimulating innovation; establishment of mutually beneficial partnership between the state and business; promoting the integration of domestic enterprises into the global logistics network and the development of integrated logistics; studying and adapting to Ukrainian realities the modern world experience of effective logistics.

Ключові слова: логістика, логістичний процес, ринок логістичних послуг, ефективність логістики, державна політика, індекс ефективності логістики (LPI).

Key words: logistics, logistics process, logistics market, the effectiveness of logistics, government policies, Logistic Performance Index (LPI).

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

В умовах структурної перебудови світового господарства і розвитку процесів інтеграції України до європейського і світового ринку для нашої країни актуалі-

зуються завдання, пов'язані з посиленням конкурентоспроможності на вітчизняному і світовому ринках. Досягти цього можна за рахунок дієвого стимулювання логістичних процесів. Адже Україна має унікально вигід-

Таблиця 1. ТОП-10 країн світу за ефективністю логістики у 2016 році та позиції України в рейтингу логістичної ефективності

Країна	Ранг	Індекс ефективності логістики (LPI)	Ефективність прикордонного контролю, бал/ранг	Якість інфраструктури, бал/ранг	Організація міжнародних перевезень, бал/ранг	Якість і компетентність логістики, бал/ранг	Рівень відстеження вантажів, бал/ранг	Своєчасність поставок вантажів, бал/ранг
Німеччина	1	4,23	4,12/2	4,44/1	3,86/8	4,28/1	4,27/3	4,45/2
Люксембург	2	4,22	3,9/9	4,24/4	4,24/1	4,01/10	4,12/8	4,8/1
Швеція	3	4,2	3,92/8	4,27/3	4/4	4,25/2	4,38/1	4,45/3
Нідерланди	4	4,19	4,12/3	4,29/2	3,94/6	4,22/3	4,17/6	4,41/5
Сінгапур	5	4,14	4,18/1	4,2/6	3,96/5	4,09/5	4,05/10	4,4/6
Бельгія	6	4,11	3,83/13	4,05/14	4,05/3	4,07/6	4,22/4	4,43/4
Австрія	7	4,1	3,79/15	4,08/12	3,85/9	4,18/4	4,36/2	4,37/7
Великобританія	8	4,07	3,98/5	4,21/5	3,77/11	4,05/7	4,13/7	4,33/8
Гонконг, Китай	9	4,07	3,94/7	4,1/10	4,05/2	4/11	4,03/14	4,29/9
США	10	3,99	3,75/16	4,15/8	3,65/19	4,01/8	4,2/5	4,25/11
Україна	80	2,74	2,30/116	2,49/84	2,59/95	2,55/95	2,96/61	3,51/54

Джерело: систематизовано автором за даними [9].

не географічне розташування (на перехресті торговельних шляхів), тому завдяки зростанню транснаціональних потоків потенційно може одержувати більше переваг від глобалізації світового ринку.

Проте неефективне управління логістикою на загальнодержавному, регіональному і місцевому рівнях спричиняє системне невикористання транзитного потенціалу, а посилення конкурентних переваг у логістичних послугах сусідніх країн зумовлює подальшу втрату позицій України як транзитної держави. За таких умов визначення пріоритетних напрямів державної політики стимулювання логістичних процесів та підвищення ефективності логістики стає важливим фактором економічної стабілізації і подальшого зростання, диверсифікації економіки і скорочення бідності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню теоретико-методологічних і практичних аспектів підвищення ефективності логістики присвячено праці видатних зарубіжних і вітчизняних науковців. Проблеми стратегічного управління логістикою вивчали Дж.Р. Сток і Д.М. Ламберт [1]; ефективність логістичних систем досліджували Д. Бауерсокс і Д. Клосс [2], К. Лайсонс і М. Джиллінгем [3]; глобалізацію логістичних систем розглядають у своїх роботах Н.О. Вернюк, І.М. Новак, О.О. Школьнік [4], М.А. Домаскіна і Д.В. Кузьміна [5]; розвиток логістики в Україні досліджує М.Ю. Григорак [6]; ефективність логістики з використанням індекса LPI аналізують Е. Федоришина [7], Н.В. Фігун і О.Б. Білошевська [8] та інші.

Відаючи належне науковим здобуткам вітчизняних і закордонних вчених, праці яких є важливою базою для аналізу логістичних процесів в Україні, варто зважати на подальший безперервний розвиток економіки в сучасних умовах глобалізації і структуризації національних економік країн світу. Тому виникає потреба в подальшому дослідженні та обґрунтуванні напрямів стимулювання логістичних процесів.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є аналіз особливостей і сучасного рівня розвитку ринку логістичних послуг в Україні та порівняння її позицій із провідними країнами світу-лідерами рейтингу за індексом ефективності логістики (LPI); дослідження основних деструктивних чинників, що стримують розвиток логістики та обґрунтування

пріоритетних напрямів державної політики стимулювання логістичних процесів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Однією з визначальних особливостей розвитку сучасного світового господарства є активізація процесів глобалізації й інтернаціоналізації, що супроводжується значним ростом обсягів внутрішніх і міжнародних вантажопотоків. А поява і розвиток глобальних логістичних мереж доставки зумовила посилення вимог до стабільності, надійності, оперативності, вартості перевезень. Вихід українських компаній на світові ринки і залучення до глобальних ланцюгів постачання змушують топ-менеджмент виробничих і збутових підприємств оптимізувати логістику бізнесу з метою раціоналізації логістичних процесів та зменшення витрат за рахунок більш ефективного співробітництва з логістичними операторами. За таких умов вітчизняний ринок логістичних послуг демонструє якісну зміну й переорієнтацію філософії і логістичного сприйняття та мислення: керівництво компаній все більше усвідомлює, що логістичний менеджмент стає реальним інструментом підвищення прибутковості бізнесу.

Об'єктивна оцінка розвитку логістики та підвищення її ефективності є передумовою стабілізації і подальшого зростання економіки країни, позитивно впливає на її конкурентоспроможність, сприяє більш повному використанню транзитного потенціалу, стимулює процеси диверсифікації, підвищення зайнятості населення, скорочення бідності, тощо.

Одним із активно використовуваних методів оцінки розвитку логістики у світі є формування рейтингу країн за зведеним Індексом ефективності логістики (LPI), який узагальнює ряд показників (субіндексів). У 2007 р. зазначений індекс було вперше застосовано Світовим банком спільно із Університетом м. Турку (Фінляндія) для оцінювання рівня розвитку логістики у різних країнах та аналізу міжнародних ланцюгів поставок [8].

Дослідження проводиться кожні два роки і охоплює більше 160 країн світу. Оскільки ефективність логістики залежить від численних факторів, серед яких державна політика, нормативна база, географічне положення, розвиненість інфраструктури, то країни оцінюються за п'ятибальною системою за рядом показників, серед яких наступні: ефективність митної обробки вантажів; організація міжнародних вантажопотоків; розвиток місцевої логістичної інфраструктури; контроль і відстежен-

ня міжнародних вантажовідправлень; витрати на логістику в країні; своєчасність доставки вантажів до пунктів призначення [7]. Загалом Індекс ефективності логістики допомагає проаналізувати і порівняти результати окремих країн стосовно переміщення товарів і налагодження стабільних зв'язків із глобальними ланцюгами поставок.

Згідно з висновками експертів Світового банку, у 2016 році розрив між LPI країн із високим рівнем доходу і країн із низьким рівнем доходу збільшився і становив у середньому близько 45% [7].

У таблиці 1 систематизовано економічні показники провідних країн світу за рівнем Індексу ефективності логістики (LPI) у 2016 році та визначено позиції України в рейтингу логістичної ефективності.

Варто відзначити, що провідні позиції світового логістичного рейтингу займають Німеччина, Люксембург, Швеція та Нідерланди. Крім них до десятки лідерів за показниками LPI входять Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США. Німеччина посідає перше місце за рівнем ефективності логістики завдяки розвиненій інфраструктурі, високому рівню компетенції персоналу логістичних компаній, своєчасності поставок і відстеження товару та надійному прикордонному контролю (бали за цими субіндексами є одними із найвищих у рейтингу).

Україна за логістичною ефективністю перебуває на 80 позиції (2,74 бала із можливих 5), тоді як у 2014 р. посідала 61 місце (2,98 бала) — це був найкращий показник за всі роки дослідження (2007—2016). Аналіз балів за окремими характеристиками засвідчує, що найбільші проблеми країна має із ефективністю прикордонного контролю (субіндекс дорівнює 2,30 балів — це 116 місце у рейтингу), організацією міжнародних перевезень (2,59 балів — 95 місце), якістю і компетентністю логістики (2,55 балів — 95 місце) та якістю інфраструктури (2,49 балів — 84 місце).

За оцінками експертів, впродовж 2007—2016 рр. логістична система України розвивається, що демонструє в цілому позитивна динаміка Індексу ефективності логістики. Зокрема, у першому рейтингу LPI (2007 р.) Україна посідала 73 місце (із показником у 2,55 балів) серед 150 країн світу; у 2014 р. індекс LPI зріс до 2,98 балів і Україна розташувалась у світовому рейтингу 160 країн світу на 61 позиції, між Аргентиною (з показником 2,99) і Єгиптом (2,97). Проте у 2016 р. країна погіршила якість усієї інфраструктури і перемістилася лише на 80 позицію (2,74 бала) [7].

Отже, проведений аналіз засвідчує, що вітчизняний ринок логістичних послуг перебуває у стадії розвитку і є достатньо конкурентоспроможним. Із переваг української логістики варто відзначити своєчасність доставки і належне документальне оформлення, логістичне охоплення і відстеження вантажів. Проте для подальшого ефективного розвитку необхідно мінімізувати (а ще краще — ліквідувати) окремі деструктивні чинники: недосконалу законодавчу базу; високий рівень корупції і надмірне митне адміністрування; слабкий розвиток логістичної інфраструктури.

Фахівцями Асоціації "Український логістичний альянс" також проведено дослідження ринку логістичних послуг України. Їх якість оцінювали 3PL-оператори і вантажовідправники. Отримані результати є дещо суперечливими: 37% експертів вважають, що вітчизняний ринок логістики перебуває в стані стагнації, а 34% стверджують, що він уже пройшов етап становлення і розвивається [6].

За висновками 15-ї Всеукраїнської практичної конференції організованої 27 травня 2016 року B2B Медіа-Групою "TradeMasterGroup" "Прорив в логістиці: досягнення максимальної гнучкості, швидкості, надійності в ланцюгу поставок і скорочення витрат", для сучасної української логістики характерні такі тенденції [10]: активне впровадження в систему менеджменту прин-

ципів Lean (безвідходної) логістики; передача виробничими і торговельними компаніями бізнес-процесів на аутсорсинг для зниження власних логістичних витрат; розвиток автоматизації логістики з метою оптимізації бізнес-процесів і підвищення конкурентоспроможності; поширення практики управління інтегрованими ланцюгами поставок; впровадження інновацій для оптимізації бізнесу провідними логістичними компаніями.

Разом з тим, на вітчизняному ринку логістичних послуг спостерігаються суперечливі тенденції. Незважаючи на світову практику ефективності аутсорсингу в логістиці, в Україні результати опитування потенційних замовників логістичних послуг засвідчують, що 46% із них не готові передати логістичні процеси на аутсорсинг. Фірми, що обирають інсорсинг, керуються тим, що: послуги логістичного оператора будуть дорожчими (45% опитаних клієнтів); висока вірогідність зриву термінів поставок (42%); недостатня компетентність персоналу провайдера (32%); недостатній рівень якості послуг (26%); відсутність довіри (16%) [6].

Вітчизняні компанії не завжди можуть правильно проаналізувати і зіставити витрати на власну логістику із ціновими пропозиціями логістичних операторів. Парадоксом логістичного ринку України є те, що переважна більшість потенційних клієнтів не готові передавати логістичні послуги на аутсорсинг через побоювання втрати контролю над процесами, проте вони розуміють, що могли б зменшити логістичні витрати. Отже, проблемою є недостатній рівень знань про особливості логістичного сервісу [11, с. 266].

В останні роки в Україні змінюється формат логістики і спостерігається активізація бізнесу в сегменті e-commerce. Із 2016 року зростання обсягів інтернет-торгівлі склало 33—35% [12]. З позиції логістики це означає, що значна частка вантажообігу переходить у дрібний формат. Аналіз тенденцій ринку вказує на необхідність розвитку фулфілмент-сервісу. Фулфілмент — це логістичні послуги, які включають близько 90% складського бізнесу (прийом замовлень, зберігання, обробка, упакування, перепаккування, робота із залишками і поверненням товарів, ABC-аналіз і т.д.) та 10% — послуги із доставки [12]. Така логістика потребує формування відповідних бізнес-процесів: належного програмного забезпечення; повноцінної системи управління складом, що дозволяє оперативно, в режимі реального часу, відстежувати надходження, розміщення, відвантаження товарів, та управляти всіма процесами товароруку всередині складу на трьох рівнях: палет, коробок, одиниць. Фулфілмент-центр здійснює підбір, комплектацію і відвантаження дрібноформатних замовлень, які потім кур'єрськими службами відправляються безпосередньо покупцям. На вітчизняному ринку клієнтів, зацікавлених у таких послугах, стає все більше.

Проведене дослідження засвідчує, що впродовж останніх років спостерігається позитивна зміна глобального тренду логістики в напрямку сталого якісного розвитку. Це формує передумови для реалізації величезного логістичного потенціалу України. Логістика може стати рушійною силою вітчизняної економіки та піднести країну на якісно новий рівень включення в міжнародні економічні зв'язки. Для цього потрібно перетворити логістику в галузь української економіки, яка, подібно до Німеччини, стане сучасною, експортоорієнтованою і бюджетотворювальною. Завдяки вігідному географічному розташуванню Україна має вагомий шанс стати однією із логістично розвинених країн світу.

З метою активізації розвитку логістичних процесів важливо визначити основні деструктивні чинники, що їх стримують.

Досить гострою проблемою є законодавча база, що неузгоджується із міжнародними нормами та відсутність системного державного регулювання і контролю за логістикою. Це проявляється у недосконалості нормативно-правового забезпечення логістичних про-

цесів на загальнодержавному, галузевому та регіональному рівнях. Спостерігається значна бюрократизація, адміністративна завантаженість митних процедур; відсутній належний рівень внутрішньої і міжвідомчої співпраці державних контролюючих органів. У результаті цього не розроблено дієвого механізму формування довіри між державою та бізнес-спільнотою.

Тривала економічна криза в країні, інфляційні процеси, скорочення обсягів виробництва, недосконалість і незавершеність питань власності також гальмують будь-які інновації в логістиці.

До основних факторів, що уповільнюють розвиток вітчизняного логістичного ринку варто віднести: нерозвинену транспортну інфраструктуру і відсутність державної підтримки в її інвестуванні; низьку якість роботи митних органів; завищені ціни на логістичні послуги і "непрозорість" логістичних операцій; нераціональний підхід до формування транспортних мереж; застаріле технічне забезпечення логістичних процесів і складські площі (низьких класів) та їх недостатня кількість.

Негативний вплив на впровадження і розвиток інноваційних логістичних ідей спричиняє також недостатня професійна підготовка кадрів. На сьогодні в Україні немає центрів підготовки фахівців із логістики, які мали б теоретичні знання і, що особливо важливо, практичний досвід ефективної організації логістичних процесів на макрорівні. Варто зауважити, що в останні роки на українському ринку логістичних послуг успішно працюють окремі компанії, які надають логістичні послуги. Проте в своїй роботі вони переслідують власні бізнесові інтереси, тоді як комплексний підхід до організації логістичного забезпечення на регіональному і загальнодержавному рівні залишається поза увагою.

Нині існує об'єктивна необхідність формування розгалуженої мережі логістичних компаній, які сприятимуть більш швидкому налагодженню підприємствами господарських зв'язків для забезпечення виконання логістичних функцій. Такі служби можуть швидко відновити і стабілізувати виробничі і збутові процеси завдяки оптимізації виконання логістичних операцій у господарських відносинах.

Логістичний підхід в управлінні потребує оптимізації організаційної структури підприємства, її більшої мобільності і гнучкості, формування спеціалізованих підрозділів у транспортному та складському господарстві. Такі кардинальні структурні зміни не завжди відповідають інтересам власників підприємств, що є учасниками логістичного ланцюга. Тому спостерігається конфлікт інтересів.

Відсутня методика комплексного обліку логістичних витрат, за використання якої ріст затрат у окремих секторах логістичної системи, перекривався б економічним ефектом, досягнутим у інших секторах, або навіть на інших рівнях інтегрованого ланцюга поставок. Системний облік усіх логістичних витрат дозволив би проаналізувати їх синергійний ефект для кожного підприємства вздовж всього логістичного ланцюжка як в межах суб'єкта підприємництва, так і за його межами (на рівні регіону, галузі, країни).

Нинішня ситуація в Україні створює нові виклики шляхом переорієнтації на західні ринки. Тому всі логістичні бізнес-процеси потребують змін і перебудови. Чим більш дієвим буде подальше зростання ефективності логістичних процесів, тим стійкішим стане фундамент для докорінних економічних перетворень не лише в логістичному секторі, але й у макроекономіці держави [13, с. 127].

Наявність комплексу вищезазначених деструктивних чинників, ускладнюючих розвиток логістики в Україні, потребує кардинальної переорієнтації у концептуальних підходах до розвитку галузі на загальнодержавному рівні. Назріла об'єктивна необхідність розроб-

ки спільної політики в сфері глобальної логістики на основі дотримання міжнародних стандартів і успішної світової практики розвитку логістичних процесів з урахуванням потреб вітчизняних і транснаціональних роботодавців.

Проведене дослідження дозволило сформулювати авторське бачення комплексу пріоритетних напрямів державної політики, спрямованих на стимулювання ефективності логістики в Україні та її складової — якості логістичного сервісу. Серед них наступні:

Імплементация нормативно-правових документів і регламентів Європейського Союзу та розробка національної законодавчої бази, спрямованої на стимулювання розвитку логістики. Це сприятиме підвищенню якості логістичного сервісу в усіх сферах економіки країни. Адаже приєднання України до Конвенції про загальну транзитну процедуру країн ЄС в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС гарантує ряд переваг від міжнародних митних систем гарантування доставки товарів [14]: одна стандартна митна процедура від початку до кінця переміщення товару; використання єдиної комп'ютерної системи НСТС, яка надає доступ до інформації про рух товарів кожному експортеру, або імпортеру країн-учасниць Конвенції; вартість послуг оплачується і залишається в країні реєстрації митного гаранта; митні транзитні операції є серіями національних транзитних процедур, заснованих на стандартизованих правилах, і визнаних країнами-учасниками.

Удосконалення державного регулювання і контролю за логістичними процесами — потрібна законодавча база, спрямована на регламентацію, регулювання, координацію і контроль логістики, особливо складських і елеваторних потужностей і транспортної інфраструктури. Країна має потужний потенціал розвитку залізничного, річкового транспорту, портової інфраструктури. Проте в цій сфері є значні недопрацювання. Зокрема в експортних поставках значна частина логістичних витрат пов'язана із портовими зборами, які необґрунтовано завищені: в Україні ставки вдвічі вищі порівняно з країнами Євросоюзу та іншими державами, які мають вихід до Чорноморського басейну. Дисбаланс у розмірах портових зборів дуже помітний. Так, вартість заходу судна в Миколаївський порт складає 250 тис. дол. для судна класу Panamax, в Одесу та Іллічівськ — 125 тис. дол., а в порт "Південний" — 170 тис. дол. Тобто Миколаївський морський порт є найдорожчим у світі (завдяки каналному збору) [15]. Такий значний диспарат між морськими портами України свідчить про відсутність контролю і збалансованості державного регулювання портових зборів.

Спрощення митного законодавства і раціоналізація адміністрування і митного оформлення: збільшення пунктів прикордонного контролю, зменшення необхідних документів для розмитнення, прискорення термінів їх розгляду, інформативно-просвітницька робота із підприємствами, що надають логістичні послуги задля отримання практичних пропозицій від учасників ринку.

Чіткі, зрозумілі і прозорі умови ведення бізнесу, мінімізація бюрократичного тиску, забезпечення преференцій і вигідних умов для вітчизняних та іноземних компаній, готових інвестувати кошти у розвиток логістичної інфраструктури. Держава цього зробити не спроможна. Потрібні значні інвестиції у розвиток складської і транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу всіх видів транспорту, будівництво локомотивів, вагонів, суден, барж, портових терміналів, тощо. Тому держава має створити такі умови, які зацікавлять потенційних інвесторів для участі в різних логістичних проектах.

Державне стимулювання інноваційних процесів у логістиці може передбачати зменшення податкового тиску, надання пільг іноземним і вітчизняним компані-

ям, які імпортують інноваційну техніку, обладнання, технології та займаються виробництвом засобів і устаткування для логістичного забезпечення виробничих процесів.

Налагодження взаємно вигідного партнерства між державою і бізнесом. Моделей такої співпраці чимало: оренда державного майна, концесія, спільна діяльність. Інвестори зацікавлені стабільними і прозорими умовами ведення бізнесу. Сприятиме цьому і усвідомлення окупності інвестицій у середньостроковій перспективі (за 5—10 років). Але державна політика має бути сталою, бізнесорієнтованою, і умови співпраці та законодавство — незмінними.

Для України корисним є досвід ведення ефективною державної логістичної політики Німеччиною. Країна належить до лідерів із розвитку логістики; має досить розвинену транспортно-логістичну систему, із оптимально невисоким рівнем витрат. Німецька модель логістики побудована на засадах державно-приватного партнерства і передбачає: державне сприяння і підтримку; визначення джерел інвестиційних коштів; чіткі функції компаній, що ініціюють і організовують створення транспортно-логістичних центрів; обов'язкову участь держави на всіх рівнях і стадіях створення й розвитку транспортно-логістичних центрів. У підсумку це вигідно і державі, і підприємствам, які зацікавлені в інвестуванні розвитку складської інфраструктури та наданні логістичних послуг [11, с. 266].

Врегулювання відносин власності та приватизація державних компаній, що спеціалізуються на логістичних послугах (транспортування, зберігання, навантаження/розвантаження, тощо); довгострокова оренда об'єктів транспортної інфраструктури (залізниць, локомотивів, вагонів, портових терміналів, суден, барж, тощо) із залученням кількох конкурентів. Це дозволить сформувати ринок і зменшити деструктивний вплив державної монополії в галузі. Активізація конкуренції сприятиме залученню інвестицій та розбудові транспортної інфраструктури. В результаті можна очікувати здешевлення логістичних послуг завдяки оптимізації логістичної мережі та підвищенню ефективності на всіх ділянках логістичного ланцюга від постачання і до виробництва та збуту.

Сприяння на рівні держави інтеграції вітчизняних компаній до світової логістичної мережі на основі впровадження новітніх технологій і обладнання, сучасних економічних інструментів логістичного менеджменту, розвитку інтегрованої логістики. Це дозволить консолидувати зусилля логістичних компаній і промислових фірм для оптимізації наскрізного управління матеріальними та супутніми потоками у логістичному ланцюгу "постачання-виробництва-збут". У результаті очікується гнучка реакція на потреби ринку, оптимізація витрат і управління запасами, якісне обслуговування клієнтів, тощо.

Для підвищення ефективності логістики й отримання конкурентних переваг вітчизняні підприємства можуть об'єднуватись у транспортні союзи, які здійснюватимуть пошук більш ефективних ринків із найменшими відстанями поставок вантажів і передбачатимуть використання оптимально дешевих видів транспорту. Такі союзи дозволять вирішити проблеми низького розвитку регіональної інфраструктури.

Підтримка участі вітчизняних логістичних компаній у міжнародних конференціях, симпозіумах, виставках з метою вивчення сучасного досвіду ефективного ведення логістики. Такий досвід мають провідні логістичні оператори країн із найбільш високими показниками розвитку логістики (Німеччини, Люксембургу, Швеції, Нідерландів, Сінгапуру, Бельгії, Австрії, Великобританії, Гонконгу (Китаю), США).

На думку експертів з логістики міжнародних компаній, саме іноземний досвід сприятиме інтенсивно-

му розвитку логістики в Україні (цей чинник відзначили 24% опитаних фахівців), така ж частка відповідей (24%) припадає на залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру, важливість державної підтримки відзначили 18% експертів. Українські логістичні оператори також вказують на необхідність залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру (25,4%), використання іноземного досвіду (21%) та спрощення процедур торгівлі за рекомендаціями ООН (19,4%) [6].

Отже, можна стверджувати, що з метою розвитку логістичних процесів державна політика України має бути орієнтованою на кращий світовий досвід, найбільш вдалі кейси та практики, кошти потрібно інвестувати лише в якісні об'єкти логістичної інфраструктури. Вітчизняний бізнес готовий розвиватися, розширювати можливості, інвестувати ресурси і вдосконалювати логістичний сервіс. Але для цього потрібна чітка державна стратегія розвитку логістики, яка базується на прозорих правилах і законах, що спрощують і оптимізують процедури, пов'язані з внутрішнім і міжнародним товарооборотом.

Показовим у даному контексті є досвід Китаю. В цій країні логістика була визначена стратегічною галуззю економіки. За 2005—2010 роки у розвиток розподільчої логістики Китаю інвестовано більше 100 млрд дол. США [6]. Це дозволило створити зони вільної торгівлі і потужні логістичні кластери, які обслуговували експортно-імпортні вантажопотоки і дозволяли зберігати вантажі без сплати митних зборів і податків. Логістичний ринок був відкритий для іноземних інвесторів, які залучили нові технології і нові стратегії. В результаті щорічний приріст продажів логістичних послуг протягом багатьох років становив до 30%, що призвело до появи і розвитку глобальних логістичних провайдерів типу 4PL і 5PL [6].

ВИСНОВКИ

Таким чином, проведене дослідження дозволяє стверджувати, що впродовж останніх років спостерігається, в цілому, позитивна зміна глобального тренду логістики України в напрямку сталого якісного розвитку. Це формує передумови для реалізації величезного логістичного потенціалу країни. Отже, логістика може стати рушійною силою вітчизняної економіки та сприяти включенню України до міжнародних економічних зв'язків. Для цього їй потрібно перетворити в сучасну, експортноорієнтовану і бюджетоутворювальну галузь.

Авторське бачення комплексу пріоритетних напрямів державної політики стимулювання логістичних процесів включає: імплементацію нормативно-правових документів і регламентів Європейського Союзу та розробку національної законодавчої бази стимулювання розвитку логістики; удосконалення державного регулювання і контролю; спрощення і раціоналізацію адміністрування і митного оформлення; чіткі, зрозумілі і прозорі умови ведення бізнесу, мінімізацію бюрократичного тиску; преференції для компаній-інвесторів; стимулювання інновацій; налагодження взаємно вигідного партнерства між державою і бізнесом; врегулювання відносин власності для компаній-операторів логістичного ринку; сприяння інтеграції вітчизняних підприємств до світової логістичної мережі та розвитку інтегрованої логістики; вивчення і адаптація до українських реалій сучасного світового досвіду ефективного ведення логістики.

Обґрунтовані автоським колективом напрями державної політики стимулювання логістичних процесів повинні бути систематизовані у перспективну державну стратегію розвитку логістики, що буде базуватись на прозорих правилах і законах, які спрощують і оптимізують процедури, пов'язані з внут-

рішнім і міжнародним товарооборотом. А наявність державної логістичної стратегії розвитку, в основі якої державно-приватне партнерство і підтримка та стабільні передбачувані закони, можуть дати потужний поштовх розвитку ринку логістичних послуг України.

Подальші дослідження варто спрямувати на конкретизацію інструментів, методів, заходів та необхідних ресурсів, які дозволять визначити ключові елементи і змодельювати державну стратегію розвитку логістики України.

Література:

1. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт. — М.: ИНФРА-М, 2005, XXXII. — 797 с.
2. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. — М.: Олимп-Бизнес, 2008. — 640 с.
3. Лайсонс К., Джиллингем М. Управление закупочной деятельностью и цепью поставок / К. Лайсонс, М. Джиллингем. — М.: ИНФРА-М, 2005. — 798 с.
4. Вернюк Н.О., Новак І.М., Школьнік О.О. Логістичний аутсорсинг як чинник глобальних конкурентних переваг / Н.О. Вернюк, І.М. Новак, О.О. Школьнік // Актуальні проблеми економіки. — 2016. — № 7. — С. 184—194.
5. Домаскіна М.А., Кузьміна Д.В. Формування та управління потоками зовнішньоекономічної діяльності аграрних підприємств / М.А. Домаскіна, Д.В. Кузьміна // Інвестиції: практика та досвід. — 2015. — № 18. — С. 69—72.
6. Григорак М.Ю. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала [Электронный ресурс] / М.Ю. Григорак. — Режим доступа: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>.
7. Федоришина Е. Индекс эффективности логистики 2016 — Німеччина знову в лідерах [Електронний ресурс] / Е. Федоришина // Экономические известия. Ежедневная газета. — 2016. — 04 августа. — Режим доступа: <http://enovosty.com/uk/ekonomika-ukr/full/366-indeks-efektivnosti-logistiki-2016-nimechchina-znovu-v-liderax?mobile=1>
8. Фігун Н.В., Білошевська О.Б. Индекс эффективности логистики (LPI) як показник конкурентоспроможності та потенціалу країни / Н.В. Фігун, О.Б. Білошевська // Наукові праці Донецького національного технічного університету. Сер.: Економічна. — Донецьк: Дон НТУ, — 2014. — № 4. — С. 223—229.
9. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank [Електронний ресурс]. — Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/Resources/lpi-report.pdf>
10. Прорыв в логистике: достижение максимальной гибкости, скорости, надежности в цепочке поставок и сокращение издержек / Информационное агентство "All Retail" [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://allretail.ua/news/45442>
11. Авраменко О.В. Напряги розвитку логістичного менеджменту в Україні // Бізнес Інформ. — 2017. — №9. — С. 262—267.
12. Шевченко В. (Не)европейские стандарты украинской логистики [Електронний ресурс] / В. Шевченко. — Режим доступа: <http://logist.fm/publications/ne-evropeyskie-standarty-ukrainskoy-logistiki>
13. Гайдабрус Н. В. Аналіз стану логістичного сервісу та інноваційної діяльності підприємств України / Н.В. Гайдабрус // Бізнес Інформ. — 2015. — № 4. — С. 123—129.
14. Ukrainian Logistics Forum 2017 [Електронний ресурс]. — Режим доступа: www.summitbiz.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=102:ukrainian-logistics-forum-2017&catid=1:2009-12-28-01-26-59&Itemid=74

logistics-forum-2017&catid=1:2009-12-28-01-26-59&Itemid=74

15. Копейка О. Проблемы аграрной логистики Украины [Электронный ресурс]. / О. Копейка. — Режим доступа: <http://logist.fm/publications/olga-kopeyka-problemy-agrarnoy-logistiki-ukrainy>

References:

1. Stok, Dzh.R. and Lambert, D.M. (2005), Strategicheskoye upravleniye logistikoy [Strategic management of logistics], INFRA-M, Moscow, Russia.
2. Bauersoks, D. and Kloss, D. (2008), Logistika: integrirovannaya tsep' postavok [Logistics: an integrated supply chain], Olimp-Biznes, Moscow, Russia.
3. Laysons, K. and Dzhillingem M. (2005), Upravleniye zakupochnoy deyatelnost'yu i tsep'yu postavok [Procurement and supply chain management], INFRA-M, Moscow, Russia.
4. Vernyuk, N.O. Novak, I.M. and Shkolnyy, O.O. (2016), "Logistics outsourcing as a factor in global competitive advantage", Aktualni problemy ekonomiky, vol. 7, pp. 184—194.
5. Domaskina, M.A. and Kuzmina, D.V. (2015), "Formation and management of flows of foreign economic activity of agrarian enterprises", Investytsiyi: praktyka ta dosvid, vol. 18, pp. 69—72.
6. Grigorak, M.YU. (2018), "Logistics in Ukraine: market paradoxes and ways to reveal the potential", available at: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala> (Accessed 15 June 2018).
7. Fedoryshyna, E. (2016), "Index of Logistics Efficiency 2016 — Germany again in the leaders", Ekonomicheskyye yzvestiya. Ezhednevnyaya hazeta, 04 august, [Online], available at: <http://enovosty.com/uk/ekonomika-ukr/full/366-indeks-efektivnosti-logistiki-2016-nimechchina-znovu-v-liderax?mobile=1> (Accessed 15 June 2018).
8. Fihun, N.V. and Biloshevska, O.B. (2014), "Logistics Performance Index (LPI) as a measure of competitiveness and potential of the country", Naukovi pratsi Donetsko-ho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu, Ser.: Ekonomichna, Donetsk: Don NTU, vol. 4, pp. 223—229.
9. The official site of The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank (2016), "Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy", available at: <http://siteresources.worldbank.org/Resources/lpi-report.pdf> (Accessed 15 June 2018).
10. The official site of Information agency "All Retail" (2016), "Breakthrough in logistics: Achieving maximum flexibility, speed, reliability in the supply chain and reducing costs", available at: <http://allretail.ua/news/45442> (Accessed 15 June 2018).
11. Avramenko, O.V. (2017), "Areas of development of logistic management in Ukraine", Biznes Inform, vol. 9, pp. 262—267.
12. Shevchenko, V. (2016), "(Non) European standards of Ukrainian logistics", available at: <http://logist.fm/publications/ne-evropeyskie-standarty-ukrainskoy-logistiki> (Accessed 15 June 2018).
13. Haydabrus, N.V. (2015), "Analysis of the state of logistics service and innovation activity of Ukrainian enterprises", Biznes Inform, vol. 4, pp. 123—129.
14. The official site of Business Summit Company (2017), "Ukrainian Logistics Forum 2017", available at: www.summitbiz.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=102:ukrainian-logistics-forum-2017&catid=1:2009-12-28-01-26-59&Itemid=74 (Accessed 15 June 2018).
15. Kopeyka, O. (2017), "Problems of agrarian logistics in Ukraine", available at: <http://logist.fm/publications/olga-kopeyka-problemy-agrarnoy-logistiki-ukrainy> (Accessed 15 June 2018).

Стаття надійшла до редакції 20.07.2018 р.