

Шелест Руслан Васильович
аспірант Національного аерокосмічного університету
ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут»

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ СФЕРОЮ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ

Логістичне потокове середовище, навколишнє і взаємно інтегровано, гармонізовано проникає всередину всіх поточкових систем, ланцюгів, елементів і структур, що специфічно зв'язує їх певними відносинами взаємних процесів перетворень, на нашу думку, очевидно, є основним об'єктом дослідження, аналізу, синтезу та проектування організації товаропровідних та торгових мереж, а також маркетингу, аутсорсингу, аутстафінгу, електронної комерції, національної та міжнародної логістики просторів та кордонів. Представлена комплексна, інтегрована та гармонізована логістична потокова сфера діяльності за своєю основною, специфічною суттю є внутрішньою та зовнішньою, яка динамічно та поступально, еволюційно і революційно розвивається в часі та середовищі сучасного національного та міжнародного соціально-економічного та виробничо-господарського простору. На даний час загальноприйнято, що дане середовище складається з комплексної сукупності функціонуючих, послідовних, паралельних, послідовно-паралельних, матеріальних, транспортних, фінансових, трудових, інтелектуальних, правових, страхових, інформаційних, інноваційних, сервісних та інших потоків, а також процесів їх взаємного перетворення.

Прямою формою державного регулювання в організації логістичного товароруху можна відзначити розробку і узгодження індикативних планів, що орієнтують схему руху товаропотоків. Це означає, на регіональному рівні, економічне стимулювання активних учасників раціоналізації товаропотоків за рахунок економії інвестиційних витрат місцевих бюджетів на розвиток транспортних терміналів, або інших складських об'єктів регіонального значення. На державному рівні розробка методичних рекомендацій з координації руху товару в регіональному масштабі і визначення її ефективності.

Непрямою формою державного регулювання діяльності логістичних

посередників є участь у розвитку транспортно-логістичних послуг шляхом організації бірж; регулювання цін на логістичні послуги; вибір логістичної моделі перевезень вантажів; розвиток складської діяльності; підготовка та підвищення кадрів з логістики та багато іншого.

Розглянемо більш детально зазначені форми державного регулювання в сфері логістики.

а) регулювання розвитку транспортно-логістичних послуг в регіонах.

Слід організувати регіональні біржі транспортно-логістичних послуг з наступними функціями: формування пропозицій по послугах і надавати про них інформацію споживачам. Це дозволяє стабілізувати попит і пропозицію, впорядкувати ціну на послуги і поліпшити сервіс і гарантію послуг, що надаються, розширити надходження податку за рахунок витіснення тіньового бізнесу з ринку.

б) регулювання ціни на транспортно-логістичні послуги

Як показує аналіз руху продукції сільського господарства, вона дорожчає в 2-3 рази, поки доходить до кінцевого споживача. Це є наслідком недобросовісної діяльності множин перекупників продукції. На кінцеві ціни експортної продукції (зерно, метал, нафта, газ) впливають організація перевезень, складування і зберігання, інформаційна підтримка і т. д. Все це є проблемою відсутності ефективної логістичної системи в організації транспортно-логістичних послуг.

в) формування і розвиток транспортно-логістичних систем і стимулювання розвитку транспортно-логістичних кластерів.

Функції держави в цій сфері повинні бути спрямовані на вирішення наступних завдань: встановлення правил державного регулювання, логістичних процесів у транспортно-логістичній системі; участь у реалізації проектів на основі державно-приватного партнерства або самостійно з метою реалізації експортного та транзитно-транспортного потенціалу держави; забезпечення збалансованого розвитку ефективної транспортно-логістичної інфраструктури регіону; забезпечення доступності, обсягу та конкурентоспроможності транспортно-логістичних послуг; розвиток та інтеграція транспортно-логістичної системи РК в міжнародну транспортну систему стимулювання розвитку транспортно-логістичних кластерів.

г) підтримка у виборі логістичної моделі перевезень вантажів.

У світі за останній п'ять років дві третини вантажних перевезень у міжнародному сполученні здійснюється за допомогою так званих комбінованих перевезень, до яких належать інтермодальні, мультимодальні та контрейлерні. Останній тип перевезень дуже активно розвивається.

Потрібне вирішення питання створення сучасних логістичних комплексів для розвитку мультимодальних і інтермодальних (контейнерних, контрейлерних, комбінованих) перевезень, що забезпечують технологічну єдність різних видів транспорту і поліпшення якості обслуговування.

д) державна підтримка в розвитку складської діяльності

В даний час складське господарство загального користування державою взагалі не регулюється. Державну політику в цій сфері слід забезпечити в регіонах. Для цього необхідно розвитку регіональних систем складського зберігання товарно-матеріальних ресурсів і переробки сировини в різних галузях економіки, характерних для відповідних регіонів.

Тенденцією існуючої і новозбудованої складської інфраструктури в українському ринку є здача складських площ і терміналів в оренду торговим і посередницьким компаніям для короткострокового і середньострокового зберігання їх товарів.

Будівництво таких об'єктів ведеться девелоперськими компаніями, у яких немає завдання ефективного використання та експлуатації створюваної складської інфраструктури в ланцюгах поставки товарів і послуг. Даний процес ніким не планується і не регулюється.

е) роль держави в розвитку регіональних логістичних систем

Державна підтримка розвитку регіональних логістичних систем органами виконавчої влади вимагає виконання певних функцій та вирішення наступних завдань [1; 2]: розробку та реалізацію державної політики розвитку процесів руху товару та товаропровідної мережі; регулювання формування та функціонування інфраструктури товарних ринків на основі використання методів стратегічного, непрямого та індикативного управління; аналіз і прогнозування товарних ринків, підтримку розвитку в регіонах логістичних посередників для обслуговування

виробництва; координацію процесів руху товару і діяльності суб'єктів товарних ринків з організації та здійснення руху товару.

Реалізація зазначених функцій може бути покладена на центральні та регіональні органи управління, які представляли б собою структури з координації руху товару, або комплексні служби з організації товарних ринків.

Вирішення проблем логістики пов'язаних з регулюванням логістичної діяльності таких як вдосконалення нормативно-правових документів, розробка логістичних центрів і кластерів можна вирішити шляхом взаємодія державних органів з різними громадськими організаціями, логістичними асоціаціями, асоціаціями промисловців і підприємців. Такі організації та асоціації мають інтегруюче значення для розвитку макрологістичної системи в країні.

Роль держави у формуванні та розвитку логістичних центрів на мезо- і макрорівнях проявляється в декількох формах. По-перше, роль таких логістичних центрів вирішальною мірою визначається загальнонаціональними економічними інтересами, тобто центри створюються під впливом державної транспортної політики. По-друге, держава побічно бере участь у створенні логістичних центрів через таке контрольоване ним структуроутворююче підприємство. По-третє, держава безпосередньо бере участь у розвитку і координації мезо- і макрологістических центрів через регіональні органи влади, а також і через міжнародні організації, якщо центри утворюються для обслуговування транснаціональних транспортних коридорів і входять в сферу узгодження транспортної політики зацікавлених держав.

Основні зусилля по становленню системи державного регулювання логістикою повинні робитися на рівні регіонів. Тут ще однією організаційно-правовою формою регулювання логістичних процесів можуть стати транспортно-логістичні кластери, які передбачають використання адміністративних заходів, інвестиційної підтримки; організаційної та інформаційної підтримки.

Відсутній закон, що регулює транзит через територію України і мультимодальні перевезення (встановлення тарифів, діяльність мультимодальних операторів, відповідальності сторін, правила передачі вантажу від одного виду транспорту на інший). Для цього слід розробити і прийняти Закон України «Про

транзит і мультимодальні перевезення».

Недостатньо професійних кадрів та навчальних закладів в Україні з логістики, що вимагатиме спільно з державними та професійними асоціаціями розробити програму з підготовки професійних кадрів з логістики. Необхідно розробити інформаційну логістичну систему моніторингу, попереднього інформування та декларування вантажів.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Державної служби статистики URL:
<https://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Полянська А. С., Мартинець В. Б., Кабан О. В. Оптимізація ланцюга постачання на підприємстві в умовах кризових явищ. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2022. Вип. 18 (2). С. 112–127.