

УДК 354:339.923:061.1

**Федорук Євгенія Іванівна**

аспірантка кафедри державного менеджменту  
Національної академії державного управління при Президентові України

## **ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

***Анотація.** Досліджується спроможність розвитку логістики АПК України. Стаття вміщує комплексний аналіз логістики АПК України для конкретного розуміння наявних проблем, виявлено ключові чинники, що становлять перешкоду для розвитку логістики АПК, ідентифіковано основні недоліки логістики за логістичними напрямками.*

*У статті 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 Е.И. Потенциал развития логистики агропромышленного комплекса Украины**

***Аннотация.** Исследуется способность развития логистики АПК Украины. Статья содержит комплексный анализ логистики АПК Украины для конкретного понимания существующих проблем, выявлены ключевые факторы, которые составляют препятствие для развития логистики АПК, идентифицированы основные недостатки логистики за логистическими направлениями.*

*В статье систематизируется ряд ключевых инструментов для процесса заимствования положительного зарубежного опыта для логистики АПК Украины.*

***Ключевые слова:** механизмы государственного управления, логистика агропромышленного комплекса, транспорт, государственное управление.*

### **Fedoruk E.I. Growth potential of Ukrainian agri logistics**

***Annotation.** The article is devoted to research about ability to development of ukrainian agrilogistics. 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 agrilogistics.*

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

***Key words:** mechanisms of public administration, agrilogistics, logistics, transport, public administration.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Вивчення сучасного стану логістики в агропромисловому комплексі України, дослідження основних механізмів та особливостей її державного регулювання є надзвичайно важливим для розвитку економіки України. На думку багатьох науковців у сфері державного управління, економіки,

аграрних наук, потреба застосування логістики на сучасних державних і приватних підприємствах, в організаціях та установах пояснюється низкою причин. Серед них основними є: постійний розвиток ринку та відповідне забезпечення конкурентних переваг логістично організованих систем товароруку за рахунок зниження собівартості продукції та поліпшення якості поставок, енергетична криза, розвиток науково-технічного прогресу, насамперед комп'ютеризація процесу управління.

Чинний інструментарій механізмів державного регулювання логістики агропромислового комплексу України є недосконалим, використовується неефективно та є нераціональним та неоптимальним для нинішнього середовища господарювання, що не сприяє розвитку цього сектору ринку. Важливим є здійснення аналізу основних напрямків удосконалення та поліпшення механізмів державного регулювання логістики в агропромисловому комплексі України з урахуванням сучасних напрямків розвитку державної політики в умовах соціально-політичних та економічних змін, що сьогодні відбуваються в нашій країні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Важливу роль для вивчення питань дослідження відіграють праці науковців, присвячені вивченню загальних проблем теорії та практики державного управління, – В. Авер'янова, Г. Атаманчука, В. Бакуменка, В. Бодрова, В. Бондаренка, С. Борисевича, Т. Василевської, Р. Войтович, І. Грицяка, Н. Грицяк, О. Кілієвича, В. Князева, Ю. Ковбасюка, О. Лебединської, В. Майбороди, П. Надолішного, І. Надольного, О. Нижника, О. Оболенського, О. Прохоренка, Л. Приходченко, Я. Радиша, В. Романюка, В. Ребкала, І. Розпутенка, Г. Ситника, Ю. Сурміна, В. Тертички, В. Троцинського, В. Цветкова та ін.

Проблематику державного управління логістикою агропромислового комплексу відбито в дослідженнях вітчизняних та іноземних науковців Д. Вуд, Д. Вордлоу, Е. Харольд, Д. Ламбер,

М. Крістофер, Р. Шапіро, Л. Штерн, В. Курганова, Б. Андрушківа, О. Бурдяка, В. Кузнецова, К. Ковтуна, Л. Ларіної, М. Окландера, Г. Плахути, Б. Плоткіна, В. Порохні, В. Смиричинського, О. Тридіда, Л. Міротіна, Ю. Неруша, В. Ніколайчука, А. Алтухова, В. Баутіна, Г. Безорної, Н. Борхунова, І. Буробкіна, А. Гордєєва, І. Загайтова, В. Закшевського, В. Амбросова, П. Гайдуцького, О. Крисального, М. Маліка, П. Саблука, В. Ткаченко, В. Юрчишина, А. Зельднер, С. Кисельова, В. Ключач, М. Коробейникова, П. Першукевіча, А. Серкова, Є. Серової.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.**

Однак недостатньо вивченими залишаються питання спроможності розвитку логістики АПК України, що потребує комплексного аналізу логістики АПК України, виявлення ключових чинників, що становлять перешкоду для розвитку логістики АПК.

**Формулювання цілей статті.** 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 в політичному, економічному та соціальному аспектах. Логістика України становить у валовому внутрішньому продукті країни близько 12%, при цьому створюючи робочі місця для населення в розмірі 7% від загальної кількості зайнятого населення.

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

Сьогодні 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. Матійко, найважливішою проблемою державного регулювання в цій галузі є технічне й технологічне відставання транспортної системи України порівняно з розвиненими країнами. Вона не готова до повсюдного застосування сучасних технологій, насамперед контейнерних [7].

Попит на вантажні перевезення, що постійно зростає, стримується нерозвиненістю транспортно-логістичної системи країни. На низькому рівні залишається транспортно-експедиційне обслуговування населення й економіки. У країні відсутнє швидкісне залізничне сполучення.

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

Актуальною 2016 року залишається проблема залучення інвестицій у розвиток транспортної галузі, що зумовлено низькими інвестиційними можливостями транспортних підприємств, труднощами із залученням довгострокових позик, нерозвиненістю механізмів державно-приватного партнерства. Сьогодні в більшості випадків реалізується некапіталомістка модель розвитку, за якої обсяги послуг зростають завдяки збільшенню використання наявних основних фондів [4].

Пріоритетним напрямком державного регулювання залишається вдосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку транспортної системи й ринку транспортних послуг, зокрема створення нормативно-правової бази, що регулює питання якості транспортних послуг, забезпечення мобілізаційної підготовки транспортних організацій і виконання ними розвитку механізмів державно-приватного партнерства, що забезпечують чіткий законодавчий розподіл прав,

відповідальності й ризиків між державою та 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 зазначити, 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, зокрема використання транзитного потенціалу;
- недостатній рівень транспортної безпеки;
- посилення негативного впливу транспорту на екологію.

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

Сільськогосподарську продукцію в межах України сьогодні 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 із загальною потужністю зберігання 36 млн. тонн та щоденною вантажопідйомністю 1,5 млн. тонн; і ці показники постійно зростають. Близько 15% бункерів для зберігання зерна та олійних культур країни перебувають у державній власності, у той час як інша частина належить сільськогосподарським підприємствам, фермерам або іншим приватним власникам. Потужності

зернових терміналів зросли з близько 7 млн. тонн/рік у 1998/1999 рр. до 47,1 млн. тонн/рік у 2012/2013 рр., причому більшість інвестицій було здійснено впродовж останніх п'яти років. Україна має 16 державних портів (із загальним обсягом зберігання близько одного мільйона тонн зерна і транзитною потужністю 17 млн. тонн на рік), а також сім приватних портів [1-7, 12]

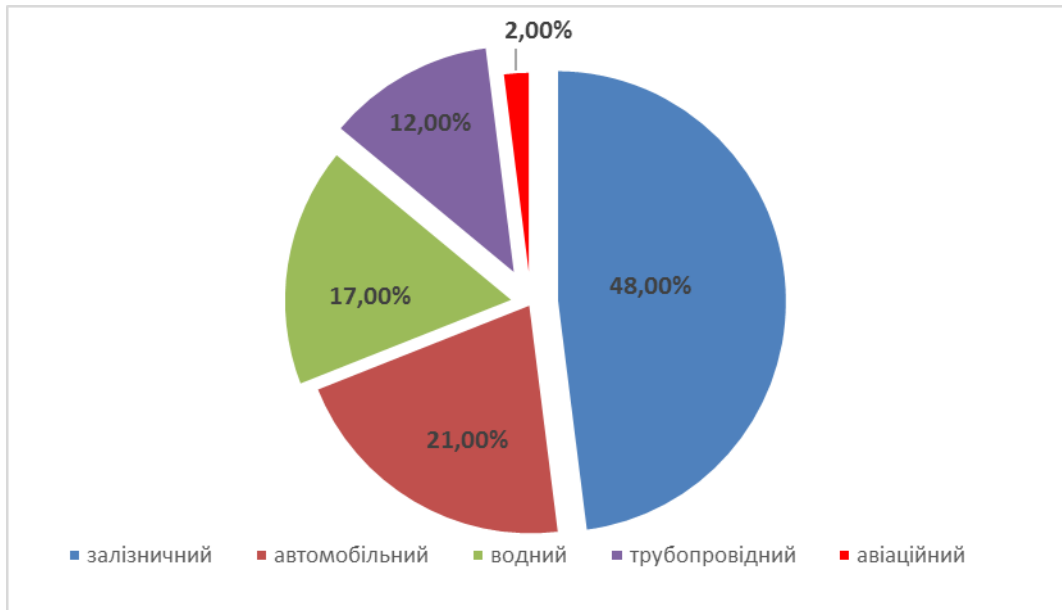


Рис. 1. Питома вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів 2015 року, %

Логістика АПК України потребує комплексних реформ, санації аби здатності до розвитку. Для 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 і реалізації нових міжнародних логістичних проєктів, проаналізувати стан інфраструктури та інституційної основи логістичного ринку України, окрім того виявити чинники, 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:

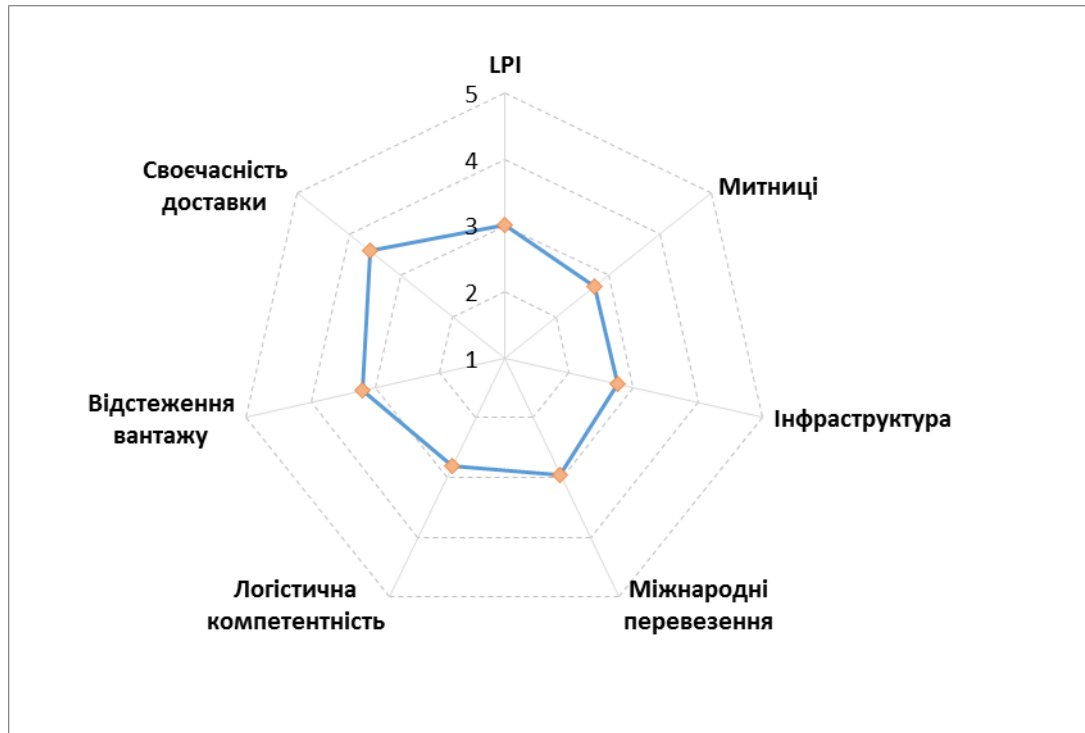


Рис. 2. Многокутник основних конкурентних показників української логістики АПК України

Результати дослідження виявили ключові перешкоди для розвитку логістики АПК України:

- тарифні, нормативно-правові та митні бар'єри;
- низька якість базових послуг транспортування;
- недостатній розвиток транспортної інфраструктури, зокрема через недоінвестування;
- відсутність якісної та ефективної логістичної інфраструктури, насамперед терміналів і складів;
- низький компетентнісний рівень і недостатній масштаб бізнесу логістичних компаній.

Значною проблемою є недостатнє інвестування з боку держави. Серйозними 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 потрібно, щоб держава, транспортно-логістичні компанії, вантажовідправники та об'єднання підприємців спільно розробили програми чи реформи, які допоможуть усунути основні проблеми та недоліки в таких напрямках:

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

Як виявлено в численних дискусіях, Україна «транспортна» може сьогодні репрезентувати інтеграційні рішення світового рівня, вироблені, зокрема, за рахунок ефективної організації державно-приватного партнерства. Потенціал подібних досягнень сьогодні, у складний для країни економічний період, переходить межі власне транспортної тематики – він важливий як заявка України на роль і місце серед країн – рушіїв позитивних структурних перетворень у суспільному устрої. Тим важливіше виявити проблеми й позначити якнайшвидше їх подолання, чому, власне, і було присвячено основне обговорення.

Україна готова здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи через підписання та ратифікацію низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участь у міжнародних



організаціях, гармонізацію внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами Європейського Союзу. Наближення українського законодавства з ЄС є не лише інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим заходом підвищення дальшого розвитку України в цілому.

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

Характеризуючи інституціональну основу, слід 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 щодо транспортування, складського зберігання, митних операцій і супутніх сервісів зосереджено всередині компанії-замовника.

За результатами дослідження, проведеного Georgia Institute of Technology (США), у Західній Європі обсяг внутрішньої логістики складає лише 6%, в Азійсько-Тихоокеанському регіоні – 8%, у США – 22%. В Україні ситуація 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» і «Конті» у сфері складського сервісу, що створили власні підрозділи, оскільки не віднайшли якісних пропозицій на ринку. Однак частка таких операторів на ринку незначна – близько 8-9%.

У цілому ж до основних чинників, що уповільнюють розвиток вітчизняного ринку PL-провайдерів, можна віднести такі: 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 чинників розвитку агрологістики України здійснюється в межах численних міжнародних проектів. Розвитку євразійських транспортних коридорів у країні надається значна увага. Це пояснюється тим, що нині в цьому напрямку здійснюються великі обсяги міжнародної торгівлі (400 млрд. дол. на рік), причому, за прогнозами, вони збільшаться на 35-40% за підсумками 2015 року.

**Висновки з даного дослідження.** Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що основними перешкодами, що стримують розвиток транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків в Україні, є насамперед незадовільний стан транспортної та логістичної інфраструктури. 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 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 у кількісному вираженні, відповідний рівень якості не забезпечено. Їх модернізація стримується відсутністю реформ, спрямованих на створення конкурентного ринку ж/д перевезень і сучасної системи регулювання.

**Перспективи подальших розвідок.** У перспективі визначаємо потребу компаративного аналізу стану транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків у сусідніх країнах.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Сумець О. М. Прикладний аспект рішення транспортної задачі в системі логістичного кластера / О. М. Сумець // Вісник ХНТУСГ: Економічні науки: Вип. 113. – Харків, 2011. – С. 345–357.
2. Устенко М. О. Основні проблеми транспортної логістики: УкрДАЗТ / Устенко М. О. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 2–5.
3. Грейз Г. М. Совершенствование методов исследования цепей поставок на основе гар-анализа / Грейз Г. М., Кузменко Ю. Г., Марковский В. А. // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2013. – Т. 7. – № 1. – С. 161–164.
4. Дейнека А. Г. Регулирование интеграционных процессов на транспорте: инвестиционный аспект / А. Г. Дейнека, В. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ. – 2005. – № 11. – С. 157–160.
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 / Н. О. Ковзель // Залізн. трансп. України. – 2007. – № 3. – С. 88–89.
7. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України [Електронний ресурс] / Матійко С. А. – Режим доступу : <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=150>
8. Присяжнюк Н. О необходимости и направлениях углубления аграрной реформы / Н. Присяжнюк, П. Саблук, М. Кропивко // Экономика Украины. – 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](http://siteresources.worldbank.org/UKRAINEEXTN/Resources/TTF_April2010)
10. Trade Logistics and Facilitation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <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 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua>
12. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>
13. Концепція Державної цільової програми розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minagro.gov.ua/apk?nid=16822>

**Statement of the problem.** In the article, the potential for development of Ukrainian agricultural logistics is explored. The study contains complex analysis of agricultural logistics in Ukraine. Key factors and weaknesses of the branch are revealed according to spheres of logistics.

**Urgency.** Studying current state of logistics in Ukrainian agricultural complex is extremely important for development of Ukrainian economy. Major reasons for implementing logistic approaches by state and private enterprises and organizations include continuous development of market, energy crisis, rapid progress in scientific and ICT spheres.

Available set of public administration instruments of agricultural logistics regulation is inefficient and does not meet the requirements of modern market environment.

**The purpose of the article** – theoretical grounding and improvement of public administration mechanisms in logistics of Ukrainian agricultural sector.

**Our task was to study** – to research about ability to development of Ukrainian agrilogistics, to analyze the capacity of the domestic agricultural sector and on the basis of results generated conclusions about the development potential of Ukrainian agrilogistics.

**Summary.** Nowadays the logistic complex of Ukraine is a strategically important segment of economy. Logistics constitutes about 12 % of Ukrainian GDP, creating jobs for 7 % of employed population.

Today the common logistic system operates in Ukraine; its basic task is meeting requirements of economy, state security, providing foreign economic connection for Ukraine. Growing demand for cargo transportations is restrained by low level of development of Ukrainian transport system. The innovation component of rolling stock development remains low, especially for internal transportations. Transport system also severely lags in terms of ecologic indicators.

The matter of promotion of investments in transport sphere remains actual in 2016, what is stipulated by poor investment potential of transport enterprises, undeveloped mechanisms of public-private partnership. Priority direction of public regulation is improvement of transport and logistic sphere legislation.

Key problems of public regulation of Ukrainian transport sector include:

- territorial and structural disparities in transport infrastructure development;
- insufficient quality of transport services;
- low level of export of transport services;
- increasing negative influence on environment.

Nowadays agricultural production in Ukraine is transported by railway, motor transport and river transport. About 700 storage silos for grain and oil crops operate in Ukraine, with common volume that reaches 36 million tons and daily capacity – 1.5 million tons, and this amount is growing. Ukraine has 16 state ports with common capacity about 1 million tons of grain and seven private ports.

Agricultural logistics of Ukraine requires complex reforms in order to develop. Key obstacles for agricultural logistics development in Ukraine are: fare, legislative and customs barriers; low quality of basic transport services; weak development of transport infrastructure; low level of competence. An important problem is also under-investment from the state. Among significant investors in Ukrainian transport system, there are only international financial institutions, primarily EBRD.

In order to realize the potential of Ukrainian logistic system, the state, transport enterprises and shippers are to develop a set of reforms commonly, such as: improving the efficiency of logistic activities; creation of barrier-less environment; human resource development; development and implementation of new logistic products and decisions etc. An important component in reforming the transport complex of Ukraine consists in further integration into European Union, implementation of its standards and regulations on transport and logistics.

In addition, attention should be paid to development of logistic outsourcing, a common practice in most of the developed countries. In Ukraine more than half of the market of logistic services is concentrated within customer companies.

**Conclusions and outcomes.** The key obstacle that restrain development of transport and logistic services in Ukraine is poor level of transport and logistic infrastructure. Therefore, Ukraine is lagging in competition of transit routes compared to its neighboring countries. In order to improve the current state, a set of reforms are to be made, primarily in the sphere of transport legislation.