

## ЗАГАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ

УДК 339.944

П.П. ЯРЕМОВИЧ

Київський економічний інститут менеджменту

## КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ОБ'ЄКТІВ УКРАЇНИ НА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ ПОСЛУГ

*У статті аналізуються особливості розвитку конкурентоспроможності інфраструктурних об'єктів України на європейському ринку транспортно-логістичних послуг. Розкриваються пріоритетні завдання нашої держави на шляху інтеграції у європейський економічний простір. Обґрунтовано розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України. Проаналізовано світовий досвід транспортно-логістичних послуг. Запропоновано шляхи вирішення проблем розвитку інфраструктури. Розглянуто аспекти міжнародної співпраці України у транспортно-логістичних послугах.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність, міжнародний господарський логістичний комплекс, ринок, послуги, європейський економічний простір.

PETR PETROVYCH YAREMOVICH

Kyiv Economic Institute of Management

### THE COMPETITIVENESS OF INFRASTRUCTURE OBJECTS OF UKRAINE IN THE EUROPEAN MARKET OF SERVICES

*Abstract – in article is analyzed the development features of Ukrainian competitiveness infrastructure objects in European market of logistic and transport services. The priorities tasks of our country reveals in the way of integration in European economic area. Justified development of transport and logistics infrastructure in Ukraine. Analysed international experience of transport and logistics services. Proposed ways of solving the problems of infrastructure. Considered aspects of international cooperation in Ukraine's transportation and logistics services.*

**Keywords:** competitiveness, infrastructure objects, market, European Economic Area, international business logistic systems.

**Актуальність теми дослідження.** Міжнародні господарські логістичні комплекси відіграють сьогодні суттєву роль у підвищенні конкурентоспроможності вітчизняних компаній на європейському ринку транспортно-логістичних послуг, вдосконаленні системи інфраструктурної взаємодії між Україною та ЄС. Розбудова мережі міжнародних транспортних автошляхів, придорожньої інфраструктури актуалізували завдання визначення дієвих механізмів ефективного використання створюваних об'єктів. Дослідження основних тенденцій їх розвитку свідчить, що для ефективного використання транзитного потенціалу України, пріоритетом має стати розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів (МГЛК), надання повного спектра транспортно-логістичних послуг європейського рівня. Вибір такої стратегії, на нашу думку, суттєво вплине на конкурентоспроможність вітчизняних інфраструктурних об'єктів та ефективність їх спільного використання українськими та європейськими підприємцями.

**Аналіз останніх публікацій:** проблематика конкурентоспроможності міжнародних господарських логістичних комплексів на європейському ринку транспортно-логістичних послуг є предметом дослідження багатьох українських та зарубіжних науковців. Серед них доцільно виділити Вергуна В.А., Дудченко М.Д., Григорак М.Ю., Журбу І.Є., Рибчука А.В., Румянцева А.П., Філіпенко А.С., Ларіну Р.Р., Хмару М.П., Шниркова О.І., Прокоф'єву Т.А., Сергєєва В.І. та ін. Різні аспекти досліджуваної проблематики значною мірою висвітлені в економічній літературі, проте єдиної думки щодо зазначеної проблематики не існує.

**Мета дослідження** полягає в дослідженні аспектів розвитку конкурентоспроможності міжнародних господарських логістичних комплексів України на європейському ринку транспортно-логістичних послуг.

**Виклад основного матеріалу.** Бурхливий розвиток міжнародних транспортних коридорів і транспортно-логістичної інфраструктури України, який відбувався до Євро-2012, створили об'єктивну необхідність інтеграції України у світове господарство, необхідність використання у національній системі відтворення міжнародного поділу праці, що сприяє прискоренню переходу до ринкової економіки країни. Така необхідність формування ефективної структури економіки країни відкриває додаткові можливості у створенні належних умов для ефективного розвитку нашого суспільства. Поряд із необхідністю інтеграції України у світове господарство та розвитку її міжнародних відносин існують об'єктивні можливості для таких процесів, як збільшення економічного потенціалу нашої країни, що є суттєвим чинником для належної участі у міжнародному поділу праці. Об'єктивною можливістю для інтеграції у світове господарство є вироблення механізму зовнішньоекономічних зв'язків на мікрорівні – підприємств, на макрорівні – загальнодержавному, на глобальному – через участь у спеціалізованих і багатоцільових економічних міжнародних організаціях.

Перспективи євроінтеграції змушують нашу державу серйозно задуматися про можливі сценарії розвитку мережі міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні. Міжнародні логістичні компанії (Raben, DHL, Schenker AG) створюючи МГЛК, легко подолали відстань від західного кордону

України до Києва, Луганська, Сум, Одеси і тепер важко відрізнити побудовані ними логістичні комплекси від європейських. Поєднання необхідності та об'єктивних можливостей входження України у світове господарство робить розвиток цього процесу пріоритетним. Для його ефективної реалізації необхідно розробити дієву стратегію інтеграції нашої країни у європейський економічний простір, яка, на нашу думку, має включати наведені у таблиці 1 основні напрямки та інституції їх впровадження.

Таблиця 1

**Основні напрями стратегії інтеграції МГЛК України у європейський економічний простір**

№ п/п	Напрямок	Впровадження
1	Адаптація земельного законодавства України до європейських стандартів	Верховна Рада України Міністерство юстиції України
3	Галузева співпраця у розвитку МГЛК	Міністерство інфраструктури України
4	Інтеграція мережі МГЛК України у європейську	Міністерство інфраструктури України
5	Співробітництво у галузі охорони довкілля при експлуатації МГЛК	Міністерство екології та природних ресурсів України Міністерство надзвичайних ситуацій України

Характеризуючи основні напрямки стратегії інтеграції України у світовий економічний простір та інституції їх впровадження, необхідно відмітити наступне.

По-перше, Міністерству юстиції України, за сприяння Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, необхідно розробити і подати на узгодження й прийняття у Верховну Раду України дієві законодавчі акти які спростять і вдосконалять господарську діяльність суб'єктів ЗЕД. Наприклад, суб'єктам господарювання необхідно прийти до єдиного стандарту фінансової звітності – міжнародного. Це дасть можливість підвищити професійний рівень бухгалтерів, фінансових директорів, припинить хаос у навчальному процесі підготовки фахівців фінансової галузі, оскільки, закінчивши ВУЗ молодий фахівець змушений проходити додаткові навчальні курси для освоєння принципів ведення фінансової звітності за міжнародними стандартами.

По-друге, Міністерству інфраструктури України та Міністерству економічного розвитку і торгівлі України необхідно розробити програму розвитку МГЛК із включенням у неї всіх регіонів та залученням до їх створення виробничих підприємств нашої країни, оскільки, на нашу думку, МГЛК мають бути розташовані на перетині міжнародних транспортних коридорів із митним кордоном України, в місцях сходження міжнародних транспортних коридорів, у містах-мільйонниках та регіонах із високим рівнем розвитку промисловості. В перспективі, на наш погляд, необхідно будувати МГЛК у мегаполісах від 500 тис. жителів. Для ефективної співпраці необхідно об'єднати наукові заклади, які досліджують нові технології будівництва; навчальні заклади, розробити і ввести у них програми підготовки фахівців із логістики, менеджерів-управлінців, будівельників; виробників будівельних матеріал, надати їм пільгові кредити для заміни виробничого обладнання, і відмінити митні платежі і ПДВ на нове обладнання яке ввозиться із-за кордону і не виробляється в Україні.

По-третє, оскільки, питання екології сьогодні є нагальним, Міністерству екології та природних ресурсів України й Міністерству надзвичайних ситуацій України необхідно розробити спільну програму збереження довкілля в процесі розвитку та функціонування МГЛК. Як показує досвід, розвиток МГЛК на МТК дає можливість збудувати дорожню інфраструктуру таким чином, щоб вона не загрожувала довкіллю. Наприклад, мости, розташовані на автомобільних дорогах міжнародного значення, можна будувати із дотриманням усіх технічних характеристик такого рівня об'єктів. Дорожня структура, наявність необхідної території дозволяють зводити великі конструкції надаючи їм необхідну міцність і конфігурацію. Такий підхід зменшує ризик їх руйнування, збільшує гарантії функціонування автошляхів і завдає мінімальної шкоди довкіллю, збереження якого є нагальним питанням у всьому світі.

Сьогодні уряди багатьох країн світу розробляють програми збереження навколишнього середовища за рахунок впровадження новітніх технологій у цілих галузях. Незважаючи на те, що вони є фінансово затратними їх впровадження стає пріоритетом у виготовленні товарів, а проекти набувають світового значення. Наприклад, провідні автомобільні компанії випускають автомобілі на електротязі; виробники теплоізоляційних матеріалів використовують за основу піноскло; пріоритетом електроенергетики стає розвиток альтернативних джерел енергії. Збудовані вітряки, електростанції на сонячних батареях не забруднюють навколишнє середовище, їх експлуатація не впливає на екологію.

Отже, у питанні визначення місця розташування МГЛК, на нашу думку, проблема збереження екології має бути однією із пріоритетних. Необхідно враховувати навколишнє середовище – природу, водні ресурси. Оскільки, процес створення МГЛК пов'язаний з їх забрудненням – це велике скупчення автомобілів, котрі забруднюють повітря і залишки різного сміття, відходи процесу будівництва. Для мінімізації їх негативного впливу на довкілля необхідно:

- передбачити роботу на будівництві об'єктів автомобілів які відповідають європейським нормам

викиду шкідливих газів;

- обладнати виїзди із будівельних майданчиків місцями для миття коліс автомобілів;
- організувати вивіз будівельного сміття на спеціально організовані майданчики.

Розробляючи технічні умови для створення МГЛК, на нашу думку, необхідно передбачити будівництво на об'єкті автономної котельні, яка працювала б на природному газі або від сонячних батарей. Природний газ є екологічно чистим паливом і його підведення до МГЛК є простішим і безпечнішим, а ніж постійне постачання альтернативного палива – солярки, вугілля, торфу, брикету. Обладнання котельні сонячними батареями є зовсім бажаним варіантом енергозабезпечення. Їх можна розташувати на покрівлі будівель і вони є екологічно безпечними. Наявність автономної котельні дозволяє виробляти тепло для опалення приміщень та нагрівання води. Також, потрібно використовувати екологічні технології при переміщенні товарів. Наприклад, необхідно замінити дерев'яні піддони на пластикові. Це різко скоротить використання деревини і збереже ліс від вирубань. Пластикові піддони екологічно чисті, можуть використовуватись багато разів, менш вибагливі при транспортуванні та зберіганні.

По-четверте, Міністерству економічного розвитку і торгівлі України необхідно розробити дієву програму економічної інтеграції та розвитку торговельних відносин між Україною та країнами світу. З метою ознайомлення іноземних компаній із розробками вітчизняних виробників потрібно проводити економічні форуми і виставки. Наприклад, наша промисловість у змозі освоювати новітні технології виробництва будівельних матеріалів, ми можемо виробляти високоякісні матеріали і використовувати їх при будівництві МГЛК. Пріоритетною політикою Міністерства економічного розвитку і торгівлі України й Міністерства закордонних справ України має бути проведення рекламних кампаній по підвищенню іміджу країни з ціллю залучення іноземних інвестицій в економіку країни.

Зовнішня політика України передбачає співробітництво з різними країнами та інтеграційними угрупованнями. Серед них, на наш погляд, пріоритетним є Європейський Союз. Межуючи на західному кордоні із Польщею, Словаччиною та Угорщиною, з Румунією – на південному заході, Україні просто необхідно розвивати зовнішньоторговельні зв'язки із цими європейськими країнами. Цьому сприяє і той фактор, що через західний кордон проходить два міжнародних транспортних коридори – МТК №3 і МТК №5. Побудова на них МГЛК, на нашу думку, позитивно вплине на динаміку зовнішньоторговельних операцій між країнами й інтеграцію української транспортно-логістичної системи у європейську. Тут варто зауважити, що існують як фактори, що сприяють прагненню України розвивати європейський вектор співпраці, так і фактори, що перешкоджають цьому процесу (табл. 2).

Таблиця 2

#### Фактори сприяння та перешкод розвитку співпраці України і ЄС

№ п/п	Фактори сприяння	Фактори перешкод
1	Сприятливі географічне розташування і кліматичні умови, вихід до моря	Незаконне втручання держави в комерційну діяльність підприємств
2	Значний промисловий потенціал, різноманітні види ресурсів, родючі землі, потужна переробна база	Нестабільне і незавершене законодавче поле і податкова система
3	Потенційна здатність кадрів до висококваліфікованої і наукомісткої праці	Неефективний контроль за діяльністю державних підприємств

Для подолання цих перешкод необхідно, по-перше, максимально ефективно використовувати сприятливе географічне положення нашої країни розвиваючи не тільки визнані міжнародні транспортні коридори. Наприклад, МТК №5 на дільниці Ужгород - Львів має розгалуження в м. Стрий на автодорогу М12. Спрямування його розвитку по М12 Стрий-Тернопіль-Хмельницький-Вінниця-Умань-Миколаїв-Херсон-Сімферополь зв'яже МТК №5 найкоротшим маршрутом із МТК Гданськ-Одеса, Пан'європейським коридором №9 Гельсінкі-Александрополіс і автодорогою М18 Сімферополь-Москва. Таке направлення розвитку МТК №5 дозволить отримати найкоротший шлях до водних артерій України – морських портів.

По-друге, створювати МГЛК необхідно на перетинах МТК. Побудова трьох регіональних МГЛК на автодорозі М12 дасть поштовх соціально-економічному розвитку великого регіону. У Західно-Східному регіоні (Тернопіль, Хмельницький, Вінниця) необхідно віддати перевагу будівництву об'єктів для збереження і перевалки сільськогосподарської продукції.

По-третє, у Південно-Східному регіоні країни розташовані всі потужні промислові підприємства. Для їх розвитку необхідно будувати регіональні МГЛК, що дасть можливість промисловим підприємствам зосередитись на своїй профільній діяльності, передавши функції збереження, перевалки і консолідації товарів МГЛК. Варто також зазначити, що на сьогодні в Україні не існує програмного документа щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ). Основним документом зі становлення та функціонування ТЛІ можна вважати Державну Програму створення та функціонування МТК, в якій юридично не закріплено визначення понять МТК і МГЛК.

Аналіз стратегічних напрямків розвитку ТЛІ дозволяє зробити висновок, що реалізація транзитного потенціалу нашої країни сприяє створенню мережі МГЛК. Побудова інфраструктурних об'єктів на

прикордонних територіях сприяє зовнішньоторговельним відносинам України із сусідніми країнами за рахунок руху товару, робочої сили. Наприклад, рух товаропотоків із Середньої Азії через морський порт Одеса транзитом через Південно-Західну частину України по автодорозі М12 в Польщу; рух товаропотоків із Росії по МТК №3 транзитом через Україну в Польщу і далі у Німеччину, Чехію.

Також варто зазначити, про можливість руху товаропотоків у зворотних напрямках. Такий товарорух розвиває зовнішньоторговельні відносини між країнами, сприяє тісній співпраці учасників зовнішньоекономічної діяльності, особливо у сфері послуг. Актуальним питанням є також обмін робочою силою. Наші співвітчизники їдуть працювати за кордон, натомість іноземці працюють у нас. Така ситуація позитивно впливає на міжнародний рух робочої сили, її міграцію. Забезпеченню та зростанню значення вітчизняних МГЛК має сприяти реалізація заходів міжнародної інтеграційної політики нашої держави. Враховуючи перспективи інтеграційної співпраці України з ЄС особливу роль тут покликані відігравати МГЛК, що розташовані у західних областях нашої країни. Саме ці МГЛК можна розглядати як нові форми імплементації України у транспортно-логістичний комплекс ЄС. Не менш важливим є і східний інтеграційний вектор України, спрямований на розвиток нових транспортно-логістичних зв'язків із СНД та країнами далекого зарубіжжя. Тому інтеграційна складова у діяльності МГЛК має стати провідною, що забезпечить їх стабільне функціонування.

Таким чином, аналіз аспектів розвитку конкурентоспроможності вітчизняних міжнародних господарських логістичних комплексів на європейському ринку транспортно-логістичних послуг дозволяє зробити наступні **висновки**.

По-перше, в Україні необхідно створити мережу МГЛК, поєднавши їх з регіональними автошляхами та інтегрувавши, через МТК, у європейську транспортно-логістичну систему. Таке поєднання може реалізуватись через інтеграційну політику входження України у світовий транспортний простір шляхом спільного використання об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури з сусідніми країнами. Основою для подальшої інтеграції транспортно-логістичної системи України до світових мереж може стати, на нашу думку, розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Для цього у нас є всі підстави: великі транзитні можливості, невичерпний науковий потенціал, досвідчені й кваліфіковані кадри.

По-друге, процес входження України у світове господарство, інтеграція економіки країни у світову мають бути постійними і неспинними. Механізм реалізації продукції виробництва потребує ринків збуту. Цьому процесу можуть сприяти якісні дороги і розвинена мережа МГЛК. Консолідуючи товар на розташованих у прикордонній смузі МГЛК, ми спростуємо процедуру його знайомлення з іноземним споживачем. Для більш ефективної роботи цього механізму, необхідно, на нашу думку, спростити процедуру перетину кордону для іноземних підприємців. Наприклад, якщо підприємець їде у нашу країну, щоб закупити товар, який знаходиться на МГЛК в зоні перетину державного кордону і має намір, знаходячись на території України не більше 24 годин, витратити одразу до 100000 грн йому потрібно поставити відмітку у паспорті, не справляючи візи. Такий механізм буде сприяти розвитку зовнішньоторговельних відносин за рахунок збільшення кількості відвідувань нашої країни іноземними підприємцями.

По-третє, міжнародні господарські логістичні комплекси є великими об'єктами інфраструктури, в рамках якої здійснюється повний логістичний супровід перевізного процесу, враховуючи вибір транспортно-митної схеми з формуванням логістичних параметрів, підбір страхової компанії, експедиція відправки та доставки товару, забезпечення перевалки вантажу на державному кордоні. Розвиток МГЛК вимагає участі багатьох суб'єктів підприємницької діяльності. Тому їх ефективне функціонування може бути забезпечене лише за умови плідної співпраці з органами державної влади, міжнародними компаніями, орендарями, суб'єктами ЗЕД. До основних функцій МГЛК слід віднести створення об'єктів комерційної нерухомості; надання послуг зберігання та перевалки вантажів; проведення професійних тренінгів для персоналу, постійне підвищення кваліфікації співробітників компанії; функцію учасника зовнішньоекономічної діяльності, яка сприяє підвищенню його конкурентоспроможності на європейському ринку транспортно-логістичних послуг.

Отже, звідси випливає висока актуальність вирішення завдань, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності вітчизняних міжнародних господарських логістичних комплексів в системі інфраструктурної взаємодії України та ЄС, як невід'ємної та ключової складової, що забезпечує підвищення ефективності функціонування транспортно-логістичного комплексу України в цілому. При переході економіки України на інноваційний шлях повинні посилюватися процеси спеціалізації, концентрації й кооперації промислового та сільськогосподарського виробництва, розвиток і вдосконалення аспектів міжнародної співпраці, що призводить до безперервного зростання обсягу перевезень товарів і вимагає подальшого вдосконалення методів управління системою вантажо - і товароруху, впровадження прогресивних логістичних технологій доставки, збереження й перевалки вантажів. Актуальним також є комплекс заходів по забезпеченню транзиту вантажів територією України. При цьому, необхідні технологічна модернізація транспортної інфраструктури, впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних, інформаційних і фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну.

## Література

1. Журба І.Є. Транскордонне співробітництво країн Центральної та Східної Європи в умовах розширеного ЄС (питання теорії та практики): монографія / І.Є. Журба. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – 311 с.
2. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура світового господарства : теорія і практика : монографія / А.В. Рибчук. – Дрогобич : Вимір, 2009. – 436 с.
3. Філіпенко А.С. Міжнародні торговельні зв'язки України: генезис і структура. Навч. посібник / А.С. Філіпенко. – К.: Знання України, 2008. – 223 с.
4. Хмара М.П. Високотехнологічні кластери Європейського Союзу : монографія-Київ, 2011. – 154 с.
5. Шнирков О. Передумови та наслідки створення поглибленої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС [Електронний ресурс] / О. Шнирков. –Режим доступу: [www.iir.kiev.ua/press](http://www.iir.kiev.ua/press)

## References

1. Zhurba I.Ye. Transkordonne spivrobitnytstvo krain Tsentralnoi ta Skhidnoi Yevropy v umovakh rozshyrenoho ES (pytannia teorii ta praktyky): monohrafiia / I.E. Zhurba. – Khmelnytskyi: KhNU, 2008. – 311 s.
2. Rybchuk A.V. Hlobalna vyrobnycha infrastruktura svitovoho gospodarstva : teoriia i praktyka : Monohrafiia / A.V. Rybchuk – Drohobych : Vymir, 2009. – 436 s.
3. Filipenko A.S. Mizhnarodni torhovelni zviazky Ukrainy: henezys i struktura. [Navch. posibnyk] / A.S. Filipenko. – K.: Znannia Ukrainy, 2008. – 223 s.
4. Khmara M.P. Vysokotekholohichni klasteri Yevropeiskoho Soiuzu : Monohrafiia-Kyiv, 2011. – 154 s.
5. Shnyrkov Oleksandr. Peredumovy ta naslidky stvorennia pohlyblenoi zony vilnoi torhivli mizh Ukrainoiu ta ES / Oleksandr Shnyrkov // [Elektronnyi resurs]. – rezhym dostupu: [www.iir.kiev.ua/press](http://www.iir.kiev.ua/press)

Рецензія/Peer review : 24.4.2014 р.

Надрукована/Printed : 11.6.2014 р.

УДК. 334.7.021

Р.Л. ЛУПАК

Львівська комерційна академія

## СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ СПОЖИВЧОЇ КООПЕРАЦІЇ

*Обґрунтовано стратегічні напрями формування оптимальної структури капіталу підприємства споживчої кооперації, які враховують інституційну, фінансову, матеріально-технічну компоненти. Доведено необхідність лібералізації порядку використання та розпорядження кооперативним майном і підтверджено першочергову важливість інституційних змін в системі споживчої кооперації. Запропоновано вважати за необхідне використання функціонального підходу до визначення стратегічних пріоритетів підвищення ефективності використання капіталу підприємств споживчої кооперації. Для досягнення стратегічної мети управління капіталом потребує реалізації системи заходів за фінансово-економічним, інтелектуально-кадровим, техніко-технологічним, маркетинговим, інституційно-правовим напрямками.*

*Ключові слова: капітал, підприємства споживчої кооперації, стратегічні пріоритети, стратегічні напрями.*

R.L. LUPAK

Lviv commercial academy

## STRATEGIC PRIORITIES OF INCREASING THE EFFICIENCY OF USE OF THE CAPITAL OF ENTERPRISES OF THE CONSUMER COOPERATION

*Substantiated strategic directions of forming the optimal structure of the capital of an enterprise of consumer cooperation that take into account the institutional, financial, material and technical components. Proved the necessity of liberalizing the procedure of use and disposal of cooperative property and confirmed the utmost importance of institutional changes in the system of consumer cooperation. The need to take the necessary functional approach to the definition of strategic priorities for improving the efficiency of the use of capital of enterprises of the consumer cooperation. To achieve the strategic goal of capital management requires the implementation of measures on financial-economic, intellectual personnel, technical and technological, marketing, institutional and legal areas.*

*Keywords: capital, enterprises of the consumer cooperation, strategic priorities, strategic directions*

**Постановка задачі.** Активну участь в розподілі економічних зобов'язань перед національним господарством приймає система споживчої кооперації, яка сьогодні потребує нового механізму ефективного використання капіталу. Відомо, що споживча кооперація як важлива складова багатокладної економіки України в процесі реформування спрямовує свої зусилля на створення власної моделі господарювання, адекватної ринковій економіці. З цією метою відбувається реформування системи відносин власності, відбувається пошук нових механізмів залучення населення до діяльності кооперативних підприємств, підвищення інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності в цілому. Відтак, першочерговим та достатньо важливим завданням споживчої кооперації як на поточний, так і наступні періоди є оздоровлення фінансового стану та забезпечення ефективного господарювання кооперативних підприємств.