

ЛОГІСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНІВ ЗАХІДНОЇ УКРАЇНИ

Хвищун Н. В.,

*к. е. н., доцент кафедри економіки та підприємництва,
Луцький національний технічний університет,
м. Луцьк*

Зроблено аналіз України за індексом ефективності логістики та оцінено логістичний потенціал прикордонних регіонів Західної України з метою виявлення стратегічних орієнтирів державного та регіонального управління.

Ключові слова: регіон, логістика, індекс ефективності логістики, логістичний потенціал регіону.

Khvyshchun N. V.,

*PhD in Economics, Associate Professor of Economics and Business Department,
Lutsk National Technical University, Lutsk*

LOGISTICS POTENTIAL OF WESTERN UKRAINE REGIONS

In this article we have done the analysis of Ukraine according to the logistic performance index and have assessed logistic potential of border regions of Western Ukraine in order to identify strategic directions of state and regional management.

Key words: region, logistics, Logistics Performance Index, regional logistic potential.

Постановка проблеми. Структурна перебудова світового господарства, що пов'язана зі зміною балансу між економічними центрами, зростанням ролі регіональних економічних союзів, інтенсивним поширенням новітніх інформаційно-комунікаційних і транспортно-логістичних технологій, спричинила зміну напрямків та обсягів світових вантажо- і пасажиропотоків. Україна з її унікальним географічним розташуванням на перехресті торговельних шляхів через зростання транснаціональних потоків і міжнародний транзит вантажів потенційно може отримувати більше переваг від глобалізації та міжнародної кооперації. Однак, неефективний державний та регіональний менеджмент призводить до системного невикористання вітчизняного транспортного потенціалу, зростаючі конкурентні переваги на ринку транспортних послуг сусідніх країн, призвели до втрати іміджу нашої країни, як транзитної держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Суттєвий внесок у вирішення проблеми ефективного використання транспортно-логістичного потенціалу зробили як вітчизняні, так і зарубіжні вчені. Серед них слід виділити роботи В. Брагінського, Ю. Соболева, О. Дейнеки, І. Писаревського, Л. Позднякової, І. Крупиці, Л. Ковальської, С. Мішеніна, О. Носова, О. Потапенко, О. Полякової, Р. Ларіної, О. Фрейдман та ін. Однак пропонувані методики оцінки логістичного потенціалу ґрунтуються, здебільшого, на експертних оцінках, що визначає значну складність розрахунків та високий рівень суб'єктивності оцінок.

Мета статті. Конкурентоспроможний розвиток регіону сьогодні неможливий без врахування логістичного потенціалу – сукупності факторів та об'єктів регіональної логістичної системи, які сприяють оптимізації логістичних потоків регіону для досягнення стратегічних цілей регіонального менеджменту. Тому питання його аналізу та оцінки повинні бути в центрі уваги сучасних науковців, а високий рівень актуальності теми зумовлює необхідність її подальшого дослідження.

Виклад основного матеріалу. За даними дослідження Всесвітнього економічного форуму Україна за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2015-2016 (The Global Competitiveness Index – GCI) посіла 79-е місце серед 140 країн світу, втративши

за рік три позиції (у попередньому рейтингу займала 76 позицію). За конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури Україна посідає 91 позицію, за якістю портової інфраструктури – 108, за якістю доріг – 132 серед 140 країн світу (табл. 1).

Таблиця 1
Індекс глобальної конкурентоспроможності України в розрізі “Інфраструктура”

Індекс глобальної конкурентоспроможності (позиції України за основними складовими)	2014-2015 рр. (серед 144 країн)	2015-2016 рр. (серед 140 країн)
		76
Інфраструктура	68	69 ↓
Транспортна інфраструктура:	88	91 ↓
– якість усієї інфраструктури	75	82 ↓
– якість доріг	139	↑132
– якість залізничної інфраструктури	25	28 ↓
– якість портової інфраструктури	107	108 ↓
– якість інфраструктури повітряного транспорту	99	↑97

Від інфраструктури, нормативної бази, заходів політики, географічного положення та політичної економії залежить Індекс ефективності логістики (LPI), який розраховується Світовим банком з 2007 р. для вимірювання ефективності міжнародних ланцюгів постачання [2].

За оцінками фахівців, логістична система України незмінно прогресує, що яскраво демонструє динаміка національного індексу ефективності логістики. Так, в першому рейтингу LPI у 2007 р. Україна займала 73 місце серед 150 країн світу (індекс LPI – 2,55); у 2014 р. індекс LPI досяг позначки у 2,98 бали що дозволило нашій країні розташуватися в світовому рейтингу на 61 місці між Аргентиною (2,99) і Єгиптом (2,97) серед 160 країн світу. Однак уже у 2016 р. Україна з 61 місця перемістилася на 80 (до 2,74 бали), погіршивши фактично якість усієї інфраструктури.

Аналізуючи індекс LPI в 2007–2016 рр. варто відмітити, що Польща, яка знаходиться на 33 місці за індексом ефективності логістики, є певним ідеалом як для України, так і для інших країн-сусідів, країн СНД та країн Балтики (табл. 2).

Таблиця 2
Індекс ефективності логістики України та її країн-сусідів

Країна	Індекс LPI (місце)				
	2007 р.	2010 р.	2012 р.	2014 р.	2016 р.
Україна	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)
Росія	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)
Білорусь	2,53 (74)	-*	2,61 (91)	2,64 (99)	2,40 (120)
Польща	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,34 (33)
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)	3,63 (29)

* Білорусь у 2010 р. не була включена в рейтинг LPI-2010

Незважаючи на певну суб’єктивність дослідження ефективності логістики за методологією Світового банку, можна виділити ряд основних проблем розвитку логістики в Україні: недостатній рівень інвестицій у розвиток інфраструктури, несформованість ринку 3PL-послуг, відсутність системного інтегратора рівня 4PL, невисокий рівень кваліфікації логістичного персоналу, недосконалість митного та інших видів контролю на зовнішньому кордоні, відсутність нормативно-правового регулювання, відсутність статистичного обліку на національному рівні показників розвитку логістики, слабка інтегрованість в Євразійську логістичну систему [3].

Україна має розгалужену внутрішню транспортну систему, а регіони України характеризуються високим рівнем кооперації. Однак можемо спостерігати неефективне переміщення регіональних потоків, що пов'язано насамперед з нерозвинутою логістичною інфраструктурою регіонів. Так, низька якість автомобільних шляхів сполучення, відсутність інвестицій у модернізацію портів та аеропортів, високе зношення основних засобів транспортних підприємств, відсутність комплексних регіональних логістичних центрів призводять до зростання витрат ресурсів та часу, пов'язаних із використанням регіональних потоків від виробника до споживача.

Здійснивши порівняльний аналіз методик оцінки логістичного потенціалу системи різного ієрархічного рівня (мікро-, мезо-, макро-) (, можна зробити висновок, що ні одна з існуючих на сьогодні методик оцінки логістичного потенціалу регіону не може бути визнаною універсальною, оскільки вони включають велику кількість показників, які утруднюють аналіз і не усі можуть бути застосовані в умовах української економіки. Окрім того, не всі дослідження є комплексними і не можуть в повній мірі відобразити реальний стан регіонів.

Розуміючи під логістичним потенціалом регіону можливості регіональної системи забезпечувати оптимальні параметри економічних потоків у просторі та часі із застосуванням логістичних методів управління, оцінку його рівня проведемо за методикою, запропонованою І. Коблянською та Н. Рибалко [1], яка передбачає розрахунок інтегрального індексу логістичного потенціалу регіону на основі врахування п'яти складових:

- географічна (наближеність до столиці, протяжність кордону, площа регіону);
- соціально-економічна (обсяг реалізованої промислової продукції, вантажообіг, пасажирооборот, експорт та імпорт товарів та послуг, оборот роздрібної торгівлі, середньомісячна заробітна плата одного працівника);
- транспортна (кількість пунктів пропуску автотранспорту, кількість залізничних вузлів, щільність автодоріг та залізничних колій, обсяг перевезень вантажів автотранспортом, обсяг перевезень вантажів залізницею);
- інфраструктурна (щільність підприємств роздрібної торгівлі, щільність підприємств оптової торгівлі і посередництва, щільність підприємств транспорту та зв'язку, щільність підприємств фінансової діяльності);
- інституційна (кількість промислових підприємств, кількість підприємств оптової та роздрібної торгівлі, кількість підприємств з надання послуг ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів кількість підприємств у сфері транспортної, складської, поштової та кур'єрської діяльності, кількість підприємств у сфері страхової та фінансової діяльності).

Запропонований методичний підхід до оцінки логістичного потенціалу регіону передбачає здійснення порівняльного аналізу обраних показників також і сусідніх регіонів для Волині – Рівненського та Львівського.

Волинська область розташована у північно-західній частині України в межах Поліської низовини та Волинської височини. Межує на заході з Люблінським воєводством Республіки Польща, на півночі – з Брестською областю Республіки Білорусь, на сході – з Рівненською, на півдні – з Львівською областями України.

В табл. 3 представлено результати оцінки часткових показників логістичного потенціалу.

Розрахунок часткових показників географічної складової логістичного потенціалу регіонів протягом досліджуваного періоду показує, що регіони, які досліджуються, характеризуються добрим (Львівська – 0,771, Рівненська – 0,838) та дуже добрим (Волинська – 0,914) географічним розташуванням, яке сприяє розвитку логістичного потенціалу регіону.

Оцінка складових логістичного потенціалу регіонів
за еталонним значенням протягом 2010 р. – 10 місяців 2015 р.

Складові	Регіони	Роки					
		2000	2005	2008	2010	2014	10міс.2015
Географічна складова	Волинський	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
	Рівненський	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
	Львівський	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77
Соціально-економічна складова	Волинський	0,59	0,64	0,51	0,38	0,35	0,39
	Рівненський	0,61	0,56	0,57	0,53	0,37	0,46
	Львівський	0,81	0,79	0,91	0,94	1,00	1,00
Транспортна складова	Волинський	0,51	0,56	0,55	0,54	0,49	0,57
	Рівненський	0,58	0,71	0,72	0,68	0,61	0,73
	Львівський	0,89	0,87	0,83	0,79	0,80	0,72
Інфраструктурна складова	Волинський	0,85	0,89	0,98	0,89	0,78	0,76
	Рівненський	0,88	0,83	0,88	0,61	0,72	0,74
	Львівський	0,80	0,77	0,87	0,86	0,78	0,78
Інституційна складова	Волинський	0,65	0,71	0,66	0,34	0,25	0,25
	Рівненський	0,65	0,71	0,74	0,47	0,23	0,24
	Львівський	0,80	0,82	0,87	0,98	0,87	0,87
Інтегральний індекс логістичного потенціалу	Волинський	0,269	0,283	0,270	0,235	0,224	0,233
	Рівненський	0,267	0,279	0,285	0,252	0,224	0,244
	Львівський	0,319	0,316	0,333	0,342	0,336	0,328

На Волині розташовано 304 великих та середніх промислових підприємств, які забезпечують роботою 99,6 тис. осіб або 33 % зайнятих у економіці області. У структурі реалізації промислової продукції переважають такі галузі: машинобудування, виробництво харчової продукції, добувна промисловість, виробництво електричних проводів і кабелів, механічних пристроїв, деревообробна промисловість, частка яких у загальному обсязі реалізованої продукції області становить понад 70 %. За 10 міс. 2015 р. підприємства та організації Волині експортували продукцію до 84 країн світу, імпортовані товари надійшли до підприємств з 77 країн. Сальдо зовнішньої торгівлі товарами становило 182 млн дол. США. До основних партнерів в експорті товарів належать: Російська Федерація (52,6 %), Польща (13,6 %), Узбекистан (9,5 %), Туреччина (3,4 %), Білорусь (3,1 %). До основних партнерів в імпорті товарів належать: Німеччина (19,1 %), Російська Федерація (15,8 %), Білорусь (7,2 %), Китай (5,6 %), Австрія (5,0 %).

За результатами оцінки соціально-економічної складової логістичного потенціалу можна зробити висновок, що на кінець 2015 р. Львівська область характеризується найкращим показником (0,996), водночас інші регіони характеризуються задовільним та низьким значеннями: Волинська (0,392) та Рівненська (0,460), що свідчить про недостатній рівень соціально-економічного розвитку областей та про слабкі конкурентні позиції на міжнародному ринку, з огляду на низький рівень експортної діяльності.

Транспортний комплекс Волині представлений залізничним, автомобільним та міським електричним видами транспорту. Територією області проходять важливі транспортні міжнародні магістралі; на півдні регіону проходить нафтопровід "Дружба", а також газопроводи Долина – Брест з гілкою на Сарни. Пасажирські та вантажні залізничні маршрути регіону вплетені у мережу країн СНД та дають можливість підтримувати тісний зв'язок з країнами Прибалтики, Казахстаном, Росією, півднем та заходом України. Експлуатаційна довжина залізничних колій становить 593,1 км. Залізничні вузли розташовані у містах Ківерці, Ковель. Найявне пряме автобусне сполучення з обласними центрами України та окремими містами Республіки Польщі (Варшава, Люблін, Радом), Республіки Білорусія (Мінськ, Брест).

Результати оцінки транспортної складової логістичного потенціалу дають підстави стверджувати, що всі регіони характеризуються вище середнього рівня показниками (Волинський – 0,514, Рівненський – 0,577, Львівський – 0,888) у 2000 та 2015 рр. (Волинський – 0,565, Рівненський – 0,730, Львівський – 0,717).

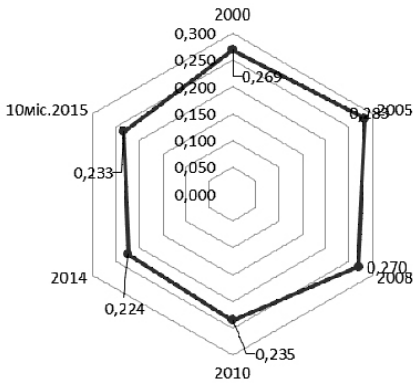
Проаналізувавши інфраструктурну складову станом на 2000 р. у Львівській області вона становить 0,796, Рівненській – 0,880, Волинській – 0,845. Результати розрахунків свідчать про непоганий рівень розвитку інфраструктурної складової логістичного потенціалу Волинської області – 0,845.

Результати оцінки інституційної складової логістичного потенціалу свідчать про значення інтегрованих показників даної складової.

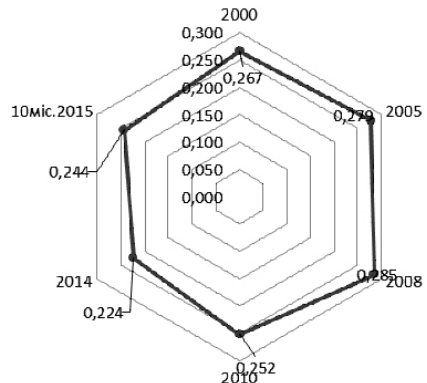
Наступний етап оцінки – розрахунок інтегрального показника логістичного потенціалу Волинського, Рівненського та Львівського регіонів за формулою:

$$ІЛП = \frac{\sqrt{Ігс^2 + Ісе^2 + Іт^2 + Іі^2 + Іінс^2}}{5}$$

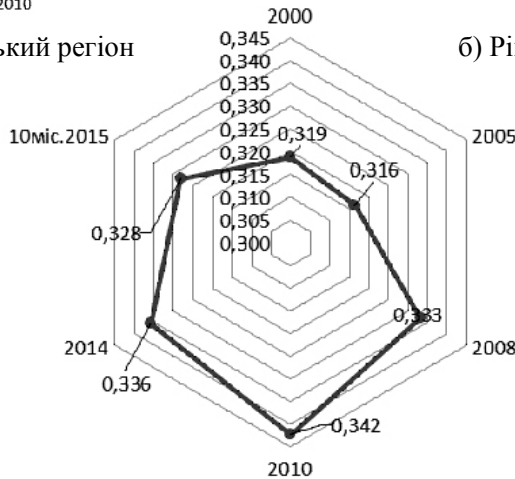
де Ігс, Ісе, Іт, Іі, Іінс – відповідно розрахункові значення окремих часткових індексів за складовими логістичного потенціалу.



а) Волинський регіон



б) Рівненський регіон



в) Львівський регіон

Рисунок. Діаграма інтегрального показника логістичного потенціалу а) Волинського регіону, б) Рівненського регіону, в) Львівського регіону протягом 2000–2015 рр.

Отже, результати розрахунку свідчать про те, що аналізований Волинський регіон у 2015 р. рівень розвитку логістичного потенціалу – 0,233. Значний вплив на розрахункову величину цього показника справляють високі значення часткових показників географічної складової (0,914), транспортної (0,565) та інфраструктурної (0,757). Разом з тим, слід звернути увагу на недостатній рівень розвитку інституційної складової (0,254) та соціально-економічної (0,392). Відповідно розрахункові показники для Рівненської області у 2015 р.: географічна складова (0,838), транспортна (0,730), інфраструктурна (0,743) та соціально-економічна (0,460); для Львівської області – географічна складова (0,771), транспортна (0,717), інфраструктурна (0,776), соціально-економічна (0,996) та інституційна (0,870).

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Кожна з розрахункових складових визначає рівень розвитку регіону в певній галузі, це дає можливість визначити напрямки стратегії розвитку регіону та нарощувати транспортно-логістичний потенціал області (регіону). Отримані результати оцінки логістичного потенціалу Західних регіонів України дозволять органам державної та регіональної влади, місцевим органам самоврядування, бізнесу: приймати тактичні та стратегічні рішення в сфері інвестування та розвитку логістичної інфраструктури регіону з врахуванням їх ефективності; зробити висновок про стан логістичної системи регіону та виявити резерви щодо вдосконалення критеріїв оптимальності витрат, мінімізації ризику, вчасності поставки.

Список використаних джерел

1. Коблянська І. І. Логістичний потенціал регіону: сутність і методичний підхід щодо його оцінювання / І. І. Коблянська, Н. О. Рибалко, О. В. Міщенко // Вісник СумДУ. Серія "Економіка". – 2015. – № 2. – С. 23–30.
2. Показники логістичної ефективності країн світу (LPI). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://info.worldbank.org/>.
3. Хвищун Н. В. Ефективність логістики України за методологією Світового банку / Н. В. Хвищун, А. М. Якимів // Логістичні системи: глобальний, національний, регіональний та локальний виміри": тези доповідей III Міжнар. наук.-практ. конф. та II Польсько-української конф. з питань транскордонних транспортних перевезень (15–16 травня 2014 р.). – Л., 2014. – С. 100–104.

Надійшла до редколегії 18.10.2016 р.

УДК 336.226

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОГО ПОДАТКОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В РЕАЛІЗАЦІЇ ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Курносів О. В.,

*аспірант кафедри державного управління та місцевого самоврядування,
Академія муніципального управління,
м. Київ*

Проаналізовано передумови переходу від бюрократичної парадигми до менеджеріальної, існуючі протиріччя державного управління оподаткуванням в регіоні. Виділено стратегічні цілі, тактичні завдання, принципи, функції, методи, напрямки, інститути регіонального податкового менеджменту, оцінка результативності його реалізації. Запропоновано концепцію розвитку регіонального податкового менеджменту в Україні.

Ключові слова: державна податкова політика, розвиток регіонів, регіональний податковий менеджмент.

© Курносів О. В., 2016