

“ЛОГІСТИЧНИЙ ПАСПОРТ” УКРАЇНИ У ГЛОБАЛЬНІЙ КОНКУРЕНЦІЇ

© Крикавський Є.В., Чернописька Н.В., 2013

Проаналізовано позиції України у світових рейтингах, які включають логістичну складову. Здійснено оцінку конкурентних переваг логістичної галузі України. Охарактеризовано факторні умови, що відображають властивість трансформувати природні ресурси, систему освіти та інфраструктуру у конкурентні переваги. Досліджено умови внутрішнього попиту: місткість ринку логістичних послуг, вимогливість споживачів. Ідентифіковано суміжні та допоміжні галузі. Досліджено стратегії та структуру компаній, внутрігалузову конкуренцію та інтенсивність конкуренції у перерізі основних сегментів.

Ключові слова: індекс логістичної ефективності, індекс розвитку ринку логістичних послуг, “логістичний паспорт”, логістична інфраструктура, ринок логістичних послуг, логістична галузь, контрактна логістика.

Y. Krykawskyu, N. Chornopyska
Lvivska Polytechnika National University

“LOGISTICS PASSPORT” UKRAINE IN GLOBAL COMPETITION

© Krykawskyu Y., Chornopyska N., 2013

Ukraine's position in the world rankings, which include logistical component, are analyzed in the article. Competitive advantages of logistics industry by Ukraine is shown. Factor conditions that reflect the property to transform natural resources, education and infrastructure in competitive advantages are described. Terms domestic demand, capacity of logistics services of market, demanding consumers are discovered. Relate and support industries are identified. Strategy and structure of companies, the intensive of intraindustry competition and competition by major segments are investigated.

Key words: Logistics Performance Index, Emerging Market Logistics Index, “Logistics passport”, logistics infrastructure, market of logistics services, logistics industry, contract logistics.

Постановка проблеми. Посилення глобалізаційних тенденцій супроводжується вимогами щодо стандартизації систем, процесів, процедур, операцій, засобів, а відтак особливого значення набуває потреба щодо гармонізації відповідних дій у глобальному середовищі, керуючись принципами консеквентності (послідовності) та компатибельності (сумісності). Означене стосується передусім забезпечення умов безперервного, безконфліктного переміщення фізичних потоків (вантажів та пасажирів) ніби у гомогенному просторі, що означає, що такі потоки не надто мали б відчувати наявні адміністративні “шви” (кордони), технічно-технологічні “шви” тощо, оскільки це впливає на грошові та часові витрати переборення ними простору. Отже, йдеться про стан

забезпечення реалізації логістичних (транспортних, складських, пакувальних, навантажувально-розвантажувальних, консолідаційно-деконсолідаційних тощо) процесів відповідною інфраструктурою.

Один лише факт візуального сприйняття карти автомобільних доріг Європи навіює глибокий сум щодо України: один маленький відрізок (Київ – Бориспіль) автостради порівняно із динамічним розвитком автострад у сусідніх Польщі, Угорщині, Словаччині, Сербії, Хорватії та інших країнах. Наявність автострад – один з найважливіших індикаторів т. зв. “логістичного паспорта” країни. Інші ж індикатори, зокрема щодо інфраструктури складських та маніпуляційних процесів (термінали, склади, логістичні центри, дистрибуційні центри, хаби тощо), теж не надто привабливі в Україні на фоні уже згаданих країн.

Постає питання, чи існує перспектива радикальних позитивних змін у цій сфері. Відповідь можна кваліфікувати як песимістичну. Достатньо лишень згадати про долю Комплексної програми утвердження України як транзитної держави 2002–2010 рр. [1], якою були передбачені транзитні перевезення щодо збільшення їх лише автомобільним транспортом більше ніж у 2 рази та зіставлення їх зі станом автомобільних шляхів зараз. Ми переконані у необхідності стратегічного холістичного підходу у створенні необхідної конкурентоспроможної інфраструктури логістичних процесів в Україні. Однак для цього необхідно перебороти галузеві інтереси, створити єдиний національний проект та оптимально і поетапно його реалізувати із залученням потенціалу публічно-приватного партнерства, концесій, прямих іноземних інвестицій з боку глобальних девелоперів, прямого державного стимулювання. Іншими словами, Україна має створити для себе певний бажаний логістичний профіль – “логістичний паспорт” країни як перепустку до об’єднаної Європи, до її внутрішнього ринку, набуваючи відповідних ключових компетенцій, а відтак і підвищуючи конкурентоспроможність економіки загалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Світовий банк опублікував результати третього дослідження індексу логістичної ефективності 155 країн світу – LPI-2012 (Logistics Performance Index) [2]. Дослідження проводилися за методикою, розробленою Світовим банком спільно зі Школою економіки Турку (Фінляндія), яка передбачає оцінку країн за такими ключовими напрямками:

- ефективність митного та прикордонного оформлення (customs);
- якість торговельної та транспортної інфраструктури (infrastructure);
- простота організації міжнародних перевезень за конкурентоспроможними цінами (international shipments);
- якість та компетентність логістичних послуг (logistics quality and competence);
- відслідковування проходження вантажів (tracking&tracing);
- своєчасність поставок вантажів (timeliness).

На відміну від LPI-2007 та LPI-2010, LPI-2012 не містить складової “логістичні витрати”, оскільки в багатьох країнах статистика за цим показником відсутня і зібрати достовірну інформацію неможливо.

Індекс логістичної ефективності для кожної країни розраховується на основі опитування логістичних операторів, транспортно-експедиційних компаній, складських операторів.

За результатами досліджень найрозвиненіші логістичні системи має Сінгапур, Німеччина, Нідерланди, Японія, Великобританія і Гонконг (Китай) (табл. 1).

Україна посідає 66 місце, істотно покращивши за два роки свої позиції в рейтингу по усіх показниках, зокрема:

- субіндекс “ефективність митного та прикордонного оформлення” становить 2,41, що забезпечило 88 місце, піднявшись з 135 місця у 2010 р.;
- субіндекс “якість торговельної та транспортної інфраструктури” становить 2,69, що забезпечило 70 місце, піднявшись з 79 місця у 2010 р.;

- субіндекс “простота організації міжнародних перевезень за конкурентоспроможними цінами” становить 2,72, що забезпечило 83 місце, піднявшись з 84 місця у 2010 р.;
- субіндекс “якість та компетентність логістичних послуг” становить 2,85, що забезпечило 61 місце, піднявшись з 77 місця у 2010 р.;
- субіндекс відслідковування проходження вантажів становить 3,15, що забезпечило 50 місце, піднявшись з 112 місця у 2010 р.;
- субіндекс своєчасність поставок вантажів становить 3,31, що забезпечило 68 місце, піднявшись з 114 місця у 2010 р..

Таблиця 1

Інтегрований показник LPI (місце країни)

Країни	Роки		
	2007	2010	2012
Сінгапур	4,19 (1)	4,09 (2)	4,13 (1)
Гонконг (Китай)	4,00 (8)	-	4,12 (2)
Фінляндія	-	-	4,05 (3)
Німеччина	4,10 (3)	4,11 (1)	4,03 (4)
Нідерланди	4,18 (2)	4,07 (4)	4,02 (5)
Данія	-	-	4,02 (6)
Бельгія	-	3,94 (9)	3,98 (7)
Японія	4,02 (6)	3,96 (7)	3,93 (8)
США	-	-	3,93 (9)
Великобританія	3,99 (9)	3,95 (8)	3,90 (10)
.....
Україна	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)
.....
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)
.....
Росія	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)
.....

Примітка. “ - ” – країна не входить в ТОП-10.

Джерело: [www.worldbank.org].

Загалом індекс LPI дає можливість визначити країни з випереджувальним чи відстаючим розвитком логістики з погляду світового приватного сектору на те, як країни взаємопов’язані між собою торговельними операціями, і тому в ньому не відображені повною мірою зміни, які відбуваються на рівні окремої країни.

Інші дослідження у цій сфері проводив Науково-дослідний інститут Transport Intelligence (Великобританія), який розробив індекс розвитку ринку логістичних послуг у країнах з економікою, що розвивається: Emerging Market Logistics Index, EMLI. Саме ці країни демонструють зростання у середньому на 4,4 % тоді, коли американська економіка зросла на 2,2 %, а в ЄС – скорочення на 0,2 %, як зазначено у звіті [3]. Індекс розвитку ринку логістичних послуг відображає ступінь привабливості ринку логістичних послуг для іноземних інвестицій. Загальний показник визначається на підставі трьох проміжних:

- розміру та динаміки розвитку ринку;
- ринкової сумісності;
- розвитку транспортних комунікацій.

У січні 2013 р. був опублікований черговий звіт про розвиток ринку логістичних послуг в 45 країнах з економікою, що розвивається.

ТОП-5 в рейтингу EMLI займають Китай, Індія, Бразилія, Саудівська Аравія та Індонезія. Вони залишаються фаворитами інвесторів, експортерів, виробників і постачальників логістичних

послуг. З країн СНД: Росія входить в ТОП-10 (хоча змістилася з 5 на 7 місце), Казахстан серйозно покращив позицію (найбільший темп) – 18 місце, а Україна – 20 (табл. 2, рис. 1). Це свідчить про зниження привабливості ринку логістичних послуг для іноземних інвестицій в Росії та їх значне підвищення в Казахстані та Україні.

Поточні політичні події “арабської весни” зробили серйозний збиток країнам Єгипту, Бахреїну та Тунісу, що зробило їх менш конкурентоспроможними і менш привабливими для інвестицій.

Таблиця 2

Emerging Market Logistics Index, EMLI 2013

Рейтинг	Країна	Індекс
1.	Китай	8,3
2.	Індія	6,94
3.	Бразилія	6,89
4.	Саудівська Аравія	6,67
5.	Індонезія	6,60
6.	ОАЕ	6,55
7.	Росія	6,44
8.	Малайзія	6,11
9.	Мехіко	6,07
10.	Туреччина	5,99
...
18.	Казахстан	4,99
...
20.	Україна	4,90
...



Рис. 1. Динаміка найбільших змін в EMLI 2013

Джерело: на підставі [www.agilitylogistics.com].

Цілі статті – встановити, чим зумовлена конкурентоспроможність вітчизняної галузі логістики у глобальних умовах з позицій, відмінних у вищезазначених методиках, які б могли доповнити всебічне дослідження логістичної галузі.

Виклад основного матеріалу.

Професор Гарвардської школи бізнесу Майкл Портер запропонував “ромб”, який пояснює конкурентні переваги країн, а також те, чому деякі галузі виходять у світові лідери. Він визначив чотири основні чинники (рис. 2).

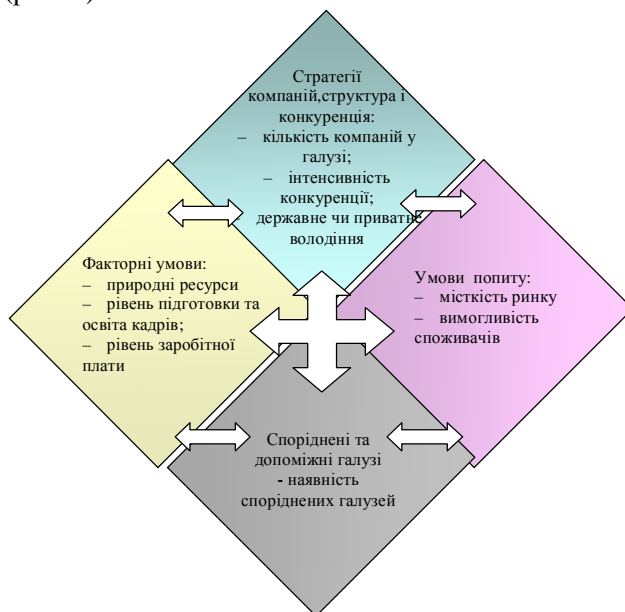


Рис. 2. Ромб національних конкурентних переваг М. Потера

Джерело: [4, с. 199].

Здійснимо оцінку конкурентних переваг логістичної галузі України:

1. *Факторні умови, що відображають властивість трансформувати природні ресурси, систему освіти та інфраструктуру у конкурентні переваги.* Для України характерне:

- вигідне геополітичне положення на перехресті торговельних шляхів між Європою та Азією, Балтикою та чорноморським регіоном;
- розвинена мережа шляхів сполучення (територією України проходять Пан'європейські транспортні коридори №№ 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА).

Однак для трансформації цих факторних умов у конкурентні переваги необхідно вкладати кошти у розвиток, насамперед це стосується автострад та вузлових об'єктів (логістичних центрів, терміналів, логістичних хабів тощо), створення яких вимагає тривалого часу та ніяк не може бути спонтанним та хаотичним. Яскравим прикладом є Казахстан, який планує здійснити інвестиції в 7 млрд. дол. до 2016 р., роблячи ставку на логістичний хаб та інтеграцію увсіх транспортних систем країни (кардинально змінюючи філософію – від конкуренції між видами транспорту всередині країни до конкуренції з глобальними компаніями на міжнародному рівні). Вони дослідили, що, як мінімум, два транспортні коридори зі Сходу на Захід проходять через сусідні держави, не зачіпаючи територію Казахстану. На півночі – це Транссиб, що простягнувся від порту Находка на півдні Росії і далі двома гілками через Санкт-Петербург у Балтійське море і через Білорусь до Європи. На півдні, т. зв. Південний морський шлях, який випливає з порту Шанхай уздовж Східного узбережжя Китаю, через Індостан, огинаючи Індію та Аравійський півострів, входячи через Суецький канал у Середземне море. За фактом обидва ці шляхи і за протяжністю, і за транзитним часом менш вигідні, ніж Трансказахський маршрут (від китайського м. Чунцин через казахську вузлову станцію Достик на кордоні з Китаєм і до німецького Дуйсбурга, що розташований в дельті річок Рейн і Рур у Північній Рейн-Вестфалії). У “Казахстан Темір Жоли” (залізниці Казахстану) наводять такі порівняльні характеристики цих маршрутів: по Трансибу відстань становить 12,9 тис. км, транзитний час – 18–20 днів; по Південному моршляху – 23 тис. км і 46–80 днів, по Трансказахському маршруту – 10,7 тис. км та 15–16 днів відповідно. Для товарів, що прямують з Китаю в Західну Європу, шлях через Казахстан найпряміший. І перегляд підходів до розвитку логістичної галузі дасть змогу збільшити обсяги транзиту до 25 млн. т до 2015 р., а доходи від цієї статті в перевезеннях – до 1,5 млрд. дол. (у 2010 р. становили 900 млн. дол.). Крім логістики, акцент буде зроблено також на реалізацію низки інфраструктурних проектів, без яких підвищити транзитну привабливість Казахстану буде непросто. Інший приклад: заради збільшення швидкості доставки вантажів з Китаю до Європи Казахстан у тестовому режимі запустив контейнерний поїзд “Чунцин – Дуйсбург”. Проект здійснюється спільно з Deutsche Bahn. У 2011 р. вона разом з “КТЖ” провела за маршрутом 14 таких поїздів, у 2012 р. станом на серпень – 22. За прогнозами, до 2016 р. кількість поїздів становитиме 172. У проекті задіяні оператори чотирьох країн. Окрім Німеччини і Казахстану, також Росія (“РЖД Логістика”) і Китай (СQСТ). У недалекій перспективі очікується поява аналогічних проектів з муніципалітетами міст Шеньчжень і Гонконг [5].

Україна зволікає з подібними проектами. Насамперед йдеться про реалізацію проектів: сухий порт “Євротермінал” в Одеській області [6] та аеропорт “Бориспіль” у Київській області [7]. Як свідчить світовий досвід, роль держави у розвитку логістичної інфраструктури є надзвичайно велика. Будучи складовою транспортних коридорів, Україна повинна прагнути бути сильною ланкою (союзником з іншими державами) у боротьбі за транзит у глобальному масштабі. Перспектива логістики країни напряму залежить від політики та стратегії держави у цьому напрямку.

2. *Умови внутрішнього попиту.* У 2012 р. місткість вітчизняного ринку логістичних послуг оцінена у 16–18 млрд. дол. США, що знаменує приріст порівняно із минулим, 2011 р., на 10–15 % [8]. Основними споживачами логістичних послуг є:

- великі світові виробники, які вже представлені на українському ринку і тяжіють до локалізації свого виробництва та впроваджують перевірену досвідом ефективну практику логістичного аутсорсингу;

- вітчизняні виробники, які оцінили перевагу логістичного аутсорсингу. Як відзначають експерти, процес переходу вітчизняних замовників від вибіркових послуг до комплексного обслуговування повільно, але впевнено продовжується і сьогодні. Багато підприємств “тестують” кілька операторів, доручаючи їм виконання однієї–двох логістичних функцій, і тільки після цього приймають рішення з ким співпрацювати та розширювати співпрацю.

- ритейл-оператори. За даними дослідження компанії GT Partners Ukraine, у 2012 р. було відкрито 430 нових FMCG-магазинів. Для порівняння у 2011 р. – 403, а в 2010 р. – лише 272 магазини. 7 найактивніших продуктових ритейлерів збільшили свої мережі майже на 300 нових точок. Зокрема, мережа дискаунтерів “АТБ-маркет” станом на 1.01.2013 р. збільшилася до 686 магазинів. За цим показником мережа “АТБ-маркет” вже кілька років утримує лідерські позиції, а за товарооборотом посідає друге місце після Fozzy Group [9];

- онлайн-торгівля. Український онлайн-сектор протягом останніх 5 років показує значне зростання незалежно від економічних коливань. За даними Українського процесингового центру та Асоціації учасників електронного бізнесу, у 2011 р. обсяг електронної торгівлі в Україні зріс на 30–50 % порівняно з 2010 р. і становить 2 млрд. євро [10]. Ця тенденція зберігалася в 2012 р. і зберігатиметься у 2013 р.

3. *Суміжні і допоміжні галузі, що намагаються завоювати лідерські позиції на міжнародних ринках, які потребують підтримки з боку груп постачальників світового рівня і могли б забезпечити прискорений процес нововведень.* Надання якісних логістичних послуг передбачає використання сучасного обладнання та впровадження сучасних технологій переміщення, обробки та відслідковування вантажопотоків по усьому логістичному ланцюгу. Тому вибір постачальників автомобілів, обладнання (стелажного, вагового, пакувального, маркувального, зчитувального, підйомно-транспортного тощо), складської та завантажувальної техніки, транспортної та складської тари, а також постачальника ІТ-рішень для управління підприємством, транспортом, складом є дуже важливими рішеннями з погляду рентабельності цих послуг.

4. *Стратегія і структура компаній, внутрігалузева конкуренція.* Вітчизняний ринок логістичних послуг репрезентують п'ять сегментів: транспортно-експедиційні послуги; професійні складські послуги; експрес-доставка; комплексні логістичні рішення (контрактна логістика); управління ланцюгами поставок. Кожен з них має свої ключові чинники успіху, сформовані під впливом та характером прямої конкуренції, залежності від ролі, яку відіграють потенційні конкуренти, товари-субститути, споживачі та постачальники.

Найдинамічнішим сегментом 5 років тому був сегмент професійних складських послуг, який сьогодні демонструє сповільнені темпи приросту, а 2012 р. – був роком стагнації та агресивної, інколи деструктивної цінової політики. Для нього характерним є: конкуренція – географічно сконцентрована (Київ, Київська область); вхідні бар'єри – потреба у великих капіталовкладеннях; клієнти – логістичні оператори, оператори роздрібних мереж, виробництво, дистрибутори; пропозиція перевищує попит, високі вимоги щодо якісних характеристик, короткі терміни підписання угод, низький рівень рентабельності.

Особливих змін у 2012 р. не відбулося і в сегменті “контрактної логістики” (“комплексних логістичних рішень”), оскільки ринок логістичних послуг розвивається паралельно зростом споживчого попиту та притоку інвестицій. Можливо в обсягах “набирає” він дещо швидше, ніж ринок загалом, – що означає, що логістичні оператори “відтягують” на себе частину вантажопотоків, які раніше виробничі та торговельні оператори обслуговували самостійно. Структура і масштаби конкуренції визначаються транснаціональними компаніями з відомими брендами, більшість з яких є піонерами ринку логістичних послуг і вважаються певним стандартом цього ринку, наприклад, DHL, Raben, Asstra, Schenker, Renus Revival та ін. Вітчизняні підприємства представлені поодинокі. Рівень консолідації сегменту 3 PL-операторів поки не дуже високий. Для входження на цей ринок новим гравцям необхідно долати високі вхідні бар'єри та вибирати відповідні стратегії. Експерти відзначають, що в сегменті “контрактна логістика” поступово формується ринок локальних операторів, кожен з яких максимально покриває свій регіон. Як

правило, це місцеві дистрибутори або перевізники, котрі розширюють свій спектр послуг і вчать працювати відповідно до сучасних вимог. Співпраця з ними дає змогу гравцям національного масштабу (наприклад, “Рабен Україна” чи ДП “Шенкер Україна”) підтримувати баланс торговельних потоків по усій країні, аж до найвіддаленішого куточка. Здебільшого вигідніше доручити виконання окремих завдань логістики “останньої милі” локальному оператору, ніж створювати свій склад чи транспортний відділ.

Аналіз сегменту “експрес-доставки” по Україні свідчить про таке: щорічний приріст обсягу послуг (у середньому + 7 %); значно активізувалася кур’єрська діяльність (+28,9 %); відбувся структурний перерозподіл матеріальних потоків (спад друкованої кореспонденції (-7–10 %), збільшення посилок (+6 %) за останній рік порівняно з минулим) [11]. Ринок експрес-доставки характеризує два сегменти:

- сегмент міжнародної експрес-доставки переважно належить глобальним логістичним операторам, які мають провідні позиції у світі і які першими захопили цей сегмент (наприклад, DHL, TNT, FedEx, UPS). Частка українських підприємств є незначною;
- сегмент внутрішньої експрес-доставки обслуговують як національні, так і міжнародні оператори ринку. Міжнародні – це логістичні оператори, національні – переважно поштові, кур’єрські та логістичні оператори. Левова частка ринку належить ДП “Укрпошта” – приблизно 40–50 %. Відповідно решту ринку становлять комерційні підприємства: Міст-Експрес, Євроекспрес, Нова пошта, Ін-Тайм, Postman, Меркурій, Exmoto, САТ, Автолюкс, Ваш час тощо [12].

Характерною ознакою сегменту експрес-доставки є компліментарність послуг. На ньому прогресують процеси взаємного проникнення пропозицій різних операторів (поштових, кур’єрських та логістичних), що приводить до руйнування традиційної однорідності профілю надання послуг. Це також вносить зміни у характер конкуренції, яка набуває змісту гібридності і ставить нові виклики перед учасниками конкурентної боротьби за цей ринок, зумовлюючи необхідність чіткого позиціонування та вибору правильної стратегії.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Сьогодні країни Європи вже не прагнуть збільшувати обсяги транзиту, оскільки, незважаючи на певну економічну вигоду, він супроводжується екологічними проблемами і наслідками. Україні необхідно чітко визначитися, який обсяг транзиту їй необхідний і який обсяг вона може собі дозволити. Інструментом буде ціна, і необхідно вводити платні дороги, оскільки Україні потрібні гроші для підтримки трас у належному стані. В іншому випадку усі нові дороги будуть зруйновані автомобілями з транзитними вантажами. Крім того, потрібно розуміти, де саме доцільно підвищувати ці обсяги – на автомобільних дорогах чи на залізниці. І на яких маршрутах? І це знову повертає Україну до питання про необхідність виробити чітку політику і стратегію у логістичній галузі.

Об’єктивно логістична галузь в Україні розвивається, демонструючи темпи приросту 10–15 % з року в рік. Однак цього показника замало, щоб Україна могла піднятися в міжнародних рейтингах LPI та EMLI, зміцнюючи свої конкурентоспроможні позиції в глобальному світі. Автори переконані в необхідності холістичного підходу у створенні необхідної конкурентоспроможної інфраструктури логістичних процесів в Україні з метою формування певного “логістичного паспорта” країни.

У цьому дослідженні здійснено оцінку конкурентних переваг логістичної галузі України. Однак для обґрунтування подальшої стратегії розвитку національної логістичної галузі доцільно було б здійснити стратегічний аналіз зовнішніх чинників, що і буде перспективою подальших розвідок.

1. Комплексія програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках.: закон України від 07.02.2002 р. № 3022-III. 2. www.worldbank.org. 3. www.agilitylogistics.com. 4. Маркетинг: підруч. / В. Руделіус, О.М. Азарян, Н.О. Бабенко та ін.; ред.-упор. О.І. Сидоренко, Л.С. Макарова. – 4-те вид. – К.: Навчально-методичний центр “Консорціум із удосконалення менеджмент-освіти в Україні”, 2009. – 648 с. 5. Ставка на хаб: Как Казахстан борется за

китайський транзит / <http://cftc.org.ua/articles/48333/>. 6. Светлое будущее складских “монстров”. Перспективы логистических хабов на украинском рынке внушают оптимизм/ agent.ua/review/articles/12529.html. 7. “Борисполь” передадут в концессию / Дистрибуция и логистика. – №8 (95). – Октябрь, 2012. – С. 2. 8. Дело не в количестве. Тенденции и перспективы украинского рынка контрактной логистики / Дистрибуция и логистика. – №2 (99). – март 2013. – С. 22–26. 9. Лидеры “АТБ-маркет” и Fozzy / Дистрибуция и логистика. – 2013. – №1 (98). – С. 4. 10. Торговля уходит в on-line? / Дистрибуция и логистика. – 2012. – №3 (90). – С. 2. 11. Україна в цифрах 2011.: стат. зб. – К., 2012. – С. 130–131. 12. www.aitico.com.

УДК 336.225:340.130.5

Є.С. Барвінська, Н.Я. Процак*

Національний університет “Львівська політехніка”,

*Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України

ОСОБЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СУЧАСНОГО ЕТАПУ РЕФОРМУВАННЯ ПОДАТКОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

© Барвінська Є.С., Процак Н.Я., 2013

Розглядаються основні напрямки реформування податкової системи у контексті проведення економічних реформ в Україні. Розглянуто вплив запровадження Податкового кодексу на регіональні економічні процеси. Показана необхідність підвищення ефективності податкової політики на місцевому рівні.

Ключові слова: реформування податкової системи, податкове регулювання, місцеві податки і збори.

E.S. Barvinska, N.Y. Prozak*

Lviv Politecnic National University,

*The Lviv regional institute of public administration of the National academy office of the President of Ukraine

FEATURES AND PROSPECTS THE CURRENT STAGE OF TAX REFORM UKRAINE

© Barvinska E.S., Prozak N.Y., 2013

The main directions of tax reform in the context of economic reforms in Ukraine are considered. The effect of the introduction of the Tax Code of the regional economic processes is shown. The necessity of improving the efficiency of tax policy at the local level are described.

Key words: tax reform, tax regulations, local taxes and fees.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Податкове регулювання є одним із найважливіших чинників, які визначають конкурентоспроможність підприємства, а підвищення обґрунтованості та ефективності податкової системи створює стимули для розвитку підприємництва, зменшення масштабів тіньової економіки, збільшення надходжень до усіх рівнів бюджетів. Вплив ендогенних та екзогенних чинників на зміну економічної кон'юнктури в умовах економічної кризи зумовили необхідність здійснення термінових економічних реформ, зокрема і реформи податкової системи.