

Іванько Анатолій, Бакун Юрій, Ксенофонтов Михайло. Напрями дорадчого супроводу використання механізму державно-приватного партнерства у підвищенні дієвості екологічної логістики. *Економічний дискурс*. 2019. Випуск 4. С. 28-37.
DOI: <https://doi.org/10.36742/2410-0919-2019-4-3>

УДК 338.43:332.1:338.48:38.49:502.315
JEL Classification Q56, O44

Іванько Анатолій

д-р. екон. наук, старший науковий співробітник
заслужений працівник сільського господарства України
професор кафедри аграрної економіки
Відокремлений підрозділ Національного університету
біоресурсів і природокористування України
«Ніжинський агротехнічний інститут»
м. Ніжин Чернігівської області, Україна

E-mail: A_lvanko@meta.ua

Бакун Юрій

канд.с.-г.наук, докторант
Національний університет біоресурсів та природокористування
м. Київ, Україна

E-mail: y_bakun@ukr.net

Ксенофонтов Михайло

канд. екон. наук, завідувач відділом організації менеджменту,
публічного управління та адміністрування
Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки»
м Київ, Україна

E-mail: m_ksen@ukr.net

НАПРЯМИ ДОРАДЧОГО СУПРОВОДУ ВИКОРИСТАННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ПІДВИЩЕННІ ДІЄВОСТІ ЕКОЛОГІЧНОЇ ЛОГІСТИКИ

Анотація

Вступ. На сучасному етапі реформування економіки України характеризується важливістю пошуку способів вирішення екологічних проблем і докладання зусиль у розробки, спрямовані мінімізувати екологічні екстерналії для суспільства. Враховуючи обмеженість державного та місцевих бюджетів для реформування, важливістю також характеризується пошук різних механізмів вирішення проблем та порядку їхнього організаційного та фінансового забезпечення.

Методи: Використано діалектичний метод пізнання й системний метод до дослідження питань дорадчого супроводу використання механізму державно-приватного партнерства у системі екологічної логістики, а також: методи аналізу, синтезу, аналогій, експертний метод, метод узагальнення. Метод порівняльного аналізу використаний при аналізі ролі механізму державно-приватного партнерства у вирішенні суспільних проблем; експертний метод – для розкриття особливостей дорадчого супроводу використання механізму державно-приватного партнерства; методи аналізу, синтезу та аналогій – для виокремлення підходів при розв'язанні екологічних проблем на господарському рівні; метод узагальнення – для формування висновків дослідження.

Результати. Доведено доцільність зміцнення конкурентних позицій суб'єктів підприємництва шляхом оптимізації транспортних витрат та обсягів і строків зберігання товарно-матеріальних ресурсів й виробленої продукції, що у теоретичному відношенні має відношення до напрямку екологічної логістики. Представлено опис

цільових орієнтирів розвитку екологічної логістики.

Представлено законодавчо визначену характеристику: поняття державно-приватного партнерства (ДПП) та його переваг, об'єктів та ознак ДПП, форм та сфер укладання договорів ДПП.

Обґрунтовано чотири-кроковий алгоритм дорадчого супроводу використання проектів державно-приватного партнерства в екологічній логістиці у межах проходження чотирьох наступних етапів: 1) пошук конкурсів з державного фінансування проектів ДПП та участь у них; 2) пошук кращих партнерів для реалізації проектів ДПП; 3) обґрунтування напрямів оптимізації ринкових витрат; 4) узгодження системи стратегічного та оперативного управління.

Перспективи подальших досліджень полягають у розподілі повноважень між державним та приватним партнерами при реалізації договорів державно-приватного партнерства та збалансуванні економічної та екологічної ефективності проектів з екологічної логістики.

Ключові слова: екологічна логістика, державно-приватне партнерство, дорадчий супровід, управління, економічна ефективність, екологічна ефективність.

Вступ.

Сучасний етап реформування економіки України характеризується пошуком різних варіантів розв'язання суспільних проблем. При цьому слід зазначити про підвищення, з кожним роком, важливості вирішення екологічних проблем і докладання зусиль у розробки, спрямовані мінімізувати екологічні екстерналиї для суспільства. Враховуючи обмеженість державного та місцевих бюджетів для забезпечення існуючих потреб розвитку важливістю також характеризується пошук різних механізмів вирішення проблем та порядку їхнього організаційного та фінансового забезпечення. У контексті зазначеного важливим є розгляд особливостей використання механізму державно-приватного партнерства у підвищенні дієвості екологічної логістики та можливих напрямів дорадчого супроводу з реалізації цих питань.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Дослідження питань екологічної логістики здійснювались такими ученими, як: Сава А. П., Сидорук Б. О. [1], Євдогієва Т.Є. [2], Carter C.R., Rogers D.S. [3] та ін. У свою чергу дослідження сукупності питань державно-приватного партнерства було предметом уваги таких учених, як: Йескомб Е.Р. (Yescombe E. R.) [4], Ромеро М. (Romero M. J.) [5], Спекмен М. (Spackman M.) [6] та багатьох інших. У свою чергу, специфіка використання механізму дорадництва у вирішенні суспільних проблем розглянута у працях таких вчених, як: Кропивко М. Ф. [7], Безкровний М.Ф. [8] та ін. Виходячи із вищезазначеного, проблема використання потенціалу дорадчих служб у підвищенні дієвості екологічної логістики за рахунок використання механізму державно-приватного партнерства є важливою у теоретичному та практичному відношенні.

Мета.

Мета статті – визначення порядку дорадчого супроводу використання механізму державно-приватного партнерства у підвищенні дієвості екологічної логістики на господарському рівні.

Методологія дослідження.

За теоретичний базис статті слугував діалектичний метод пізнання й системний метод дослідження питань дорадчого супроводу використання механізму державно-приватного партнерства у системі екологічної логістики. У дослідженні було використано загальнонаукові методи пізнання, а саме: методи аналізу, синтезу, аналогій, експертний метод, метод узагальнення. Метод порівняльного аналізу використаний при аналізі ролі механізму державно-приватного партнерства у вирішенні суспільних проблем; експертний метод – для розкриття особливостей дорадчого супроводу використання механізму державно-приватного партнерства; методи аналізу, синтезу та аналогій – для виокремлення підходів при розв'язанні екологічних проблем на господарському рівні; метод узагальнення – для формування висновків дослідження.

Результати.

З другої половини ХХ століття в економіці розвинутих країн, в умовах відносної насиченості ринків, фірми здійснювали пошук джерел забезпечення власних конкурентних переваг. У контексті зазначеного, для раціоналізації витрат, багатьма з них опрацьовувався аспект з підвищення ефективності системи постачання та складського господарства, що входять до складу системи логістики. Починаючи з 80-х років минулого століття, даний напрям трансформувалася у напрям «зеленої» або «екологічної логістики». Це відбулось на фоні підвищення суспільної уваги до розгляду питань економічного розвитку. У контексті зазначеного доцільним є ретроспективний розгляд відправних міжнародних суспільних заходів, у ході проведення яких відбувалась еволюція даного напрямку.

Вперше, на міжнародному рівні, акцент на узгодженому розгляді ступеня економічного розвитку зі станом навколишнього середовища був поставлений у 1972 р. на конференції ООН у Стокгольмі [9]. Одним з результатів конференції стала організація програми ООН з навколишнього середовища ЮНЕП (англ. UNEP, United Nations Environment Programme), спрямованої на системну координацію зусиль різних держав та за різними напрямками. Програма ЮНЕП затверджена відповідною резолюцією Генеральної Асамблеї ООН №2997 від 15 грудня 1972 р. (A/RES/2997 (XXVII)). Девізом цієї програми є «Навколишнє середовище в інтересах розвитку», а основною метою – обґрунтування та проведення заходів із захисту та поліпшення навколишнього середовища в інтересах нинішнього та майбутніх поколінь.

Однією з важливих наступних міжнародних подій, на яку слід окремо вказати – це міжнародна конференція з питань навколишнього середовища і розвитку (UNCED) у Ріо-де-Жанейро (Бразилія), яка відбулась 3-14 червня 1992 р. [10]. Однією з неформальних назв цієї конференції є «Планета Земля». За результатами роботи конференції були прийняті такі важливі документи, як: «Порядок денний 21» (Agenda 21), «Декларація Ріо про навколишнє середовище й розвиток» та «Заява про принципи сталого управління лісами», у яких наголошувалось на необхідності при вирішенні суспільних проблем враховувати не тільки економічні, а й екологічні та соціальні аспекти та розглядати поняття «розвиток» з боку збереження можливостей забезпечення потреб прийдешніх поколінь. В цілому, у теоретичному відношенні, даний напрям пов'язаний з концепцією «загальної відповідальності» [2] та теоретичним напрямом сталого розвитку [3; 5]. На поточному етапі даний напрям формалізований цілями сталого розвитку 2030 [11].

Серед значущих міжнародних подій слід також зазначити про Всесвітній саміт з питань сталого розвитку (WSSD), який відбувся в Йоганнесбурзі з 26 серпня по 4 вересня 2002 р. [12]. Однією з основних цілей цього саміту було проведення аналізу досягнень та нових проблем у період після конференції у 1992 р. в Ріо-де-Жанейро у контексті завдань, що були поставлені у «Порядку денному на ХХІ століття» з внесенням відповідних коректив у цілі сталого розвитку та у завдання з їхньої реалізації. За результатами саміту була прийнята Йоганнесбурзька декларація зі сталого розвитку [13] та План виконання рішень [14]. На саміті, серед сукупності питань, були уточнені моделі сталого виробництва та споживання, особливості розвитку енергетики та гірничодобувної галузі, використання та виробництва хімікатів у контексті сталого розвитку.

В умовах підвищення суспільної уваги до питань сталого розвитку вважаємо, що суспільне значення проблем захисту навколишнього середовища і прав споживачів буде зростати і до кола логістичних цілей поряд з отриманням прибутку увійде і вирішення екологічних та соціальних завдань. Відмічаємо, що на поточному етапі світового економічного розвитку відбувається трансформація логістики у «зелену» або «екологічну логістику».

При цьому зауважуємо, що у межах викладу матеріалу даної статті два вище зазначених поняття розглядаються як синоніми. До кола її безпосередніх та потенційних суб'єктів можна віднести – державу, органи місцевого самоврядування, суб'єктів підприємництва, спеціалізованих суб'єктів логістики, суб'єктів дорадчої діяльності, споживачів. Відносно останнього зазначаємо, що логістичні операції здійснює переважна більшість суб'єктів економіки, оскільки відбувається

транспортування ресурсів, вивезення продукції або їхнє зберігання. Поряд з ними є окрема група спеціалізованих господарських суб'єктів, діяльність яких зосереджена на наданні логістичних послуг.

У цілому поняття «логістика» трактується як система по забезпеченню протікання господарських процесів. До її складових відносять: систему транспортування, складування, зберігання, пакування (тарування) матеріально-технічних ресурсів та продукції. На відміну від логістики акцентами «екологічної логістики» є як зменшення екологічного впливу при здійсненні екологічних операцій, так і утилізація відходів та пакувальних матеріалів. Тобто зелена логістика спрямована на зменшення впливу екологічних екстерналій (відходів та викидів) на навколишнє середовище та підвищення споживчої цінності продукції за рахунок використання енерго- та ресурсозберігаючих технологій [15].

Завданням екологічної логістики є врахування екологічної та соціальної складової в доповнення до економічної при здійсненні логістичних операцій чи здійсненні логістичного супроводу господарських процесів. Зауважуємо, що базовою в економіці є економічна складова. Належна організація економічної складової господарських процесів є основою формування доданої вартості та забезпечення розширеного відтворення в економіці. Логістичні операції є складовою господарських операцій в економіці.

Тому, мінімізація економічних витрат сприяє підвищенню економічної ефективності роботи. У свою чергу, мінімізація екологічного впливу зумовлює оздоровлення навколишнього середовища внаслідок зменшення антропогенного навантаження на нього. Врахування соціальної складової у системі логістики спрямоване на формування безпечних та сприятливих умов праці. Зменшення екологічного впливу та покращення соціальних умов праці сприяє підвищенню суспільної ефективності функціонування економіки. Цільові орієнтири розвитку екологічної логістики представлені на рис. 1.

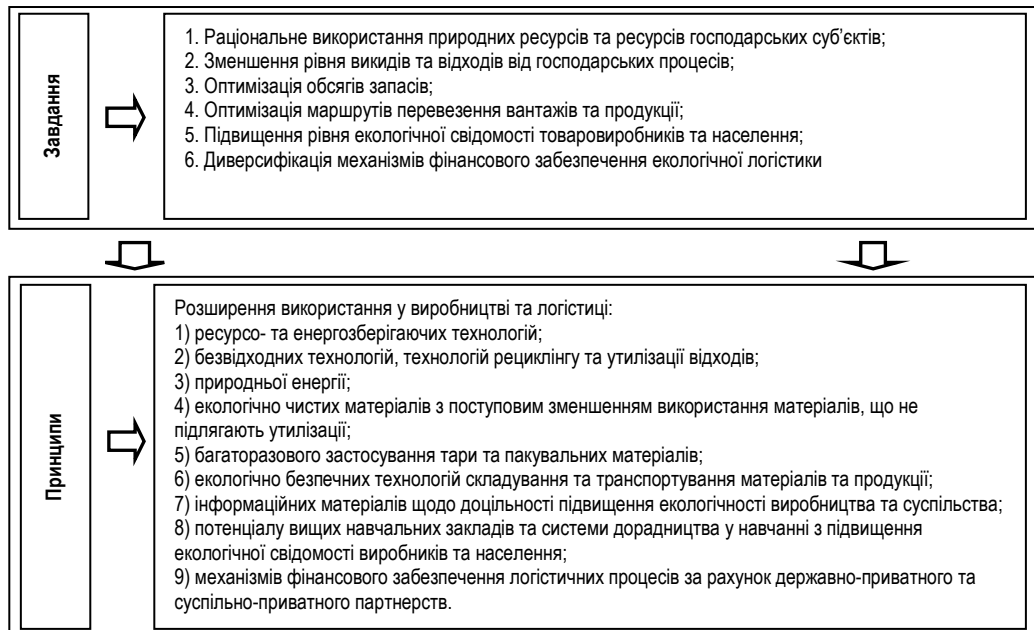


Рис. 1. Цільові орієнтири розвитку екологічної логістики*

*Джерело: узагальнено авторами [1; 2; 3].

Важливою у підвищення екологічного рівня виробництва є позиція як товаровиробників, так і споживачів. Для суб'єктів господарювання прихильність цілям екологічної логістики сприяє підвищенню їхніх репутаційних активів та схвальному відношенню до них та до їхньої продукції у суспільстві. З іншого боку, перехід суб'єктів господарювання на використання принципів екологічної логістики певною мірою обумовлюється споживчими перевагами. У провідних економічно розвинених країнах відзначається стійка тенденція зростання попиту на екологічно чисту продукцію, що зумовлює приділення більшої уваги виробників впровадженню екологічних принципів при пакуванні та маркуванні товару та при його транспортуванні, переробці, утилізації відходів та тарного і пакувального матеріалу.

Слід зазначити, що запорукою переходу на дотримання вимог екологічної логістики є не тільки удосконалення упаковки та рециклінг використання пакувальних матеріалів і тари, а й загальна перебудова процесу виробництва товару з метою мінімізації обсягів відходів та підвищення їхньої придатності до вторинного використання. А все це потребує відповідного планування життєвого циклу товару з урахуванням екологічних вимог.

Окремо слід наголосити на необхідності збільшення витрат для формування інфраструктури з реалізації цілей екологічної логістики, що пов'язано із необхідністю додаткових вкладень: на технологічну модернізацію виробничих процесів, на тару та пакування, на зворотне транспортування відходів і тари, з утилізації відходів тощо.

Із суспільних позицій доцільним є підвищення екологічного рівня виробництва. В контексті зазначеного, зокрема важливим є поширення практики запровадження екологічної логістики. При цьому одним з ключових питань є фінансове забезпечення реалізації екологічних проектів та заходів. У світовій практиці суспільно визнаним механізмом комбінованого фінансування та виконання екологічно спрямованої діяльності є державно-приватне партнерство. В цілому державно-приватне партнерство (ДПП) є сукупністю форм взаємодії держави та суб'єктів підприємництва для вирішення суспільно значущих завдань на взаємовигідних умовах.

З одного боку, поява такого механізму реалізації суспільно значущих проектів як державно-приватне партнерство обумовлено певними складнощами виконання державою своїх функцій внаслідок ускладнення соціально-економічного життя. З іншого боку, у бізнесу є потреба у пошуку нових об'єктів інвестування.

Сторонами укладання договорів державно-приватного партнерства є державний та приватний партнер. «...на стороні державного партнера у договорі, укладеному в рамках державно-приватного партнерства, можуть брати участь державне, комунальне підприємство, установа, організація, господарське товариство, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі, територіальній громаді чи Автономній Республіці Крим, на яких може бути покладено виконання окремих зобов'язань у договорі, укладеному в рамках державно-приватного партнерства. Державний партнер несе субсидіарну відповідальність» [16, ст. 1.2]. У свою чергу, приватним партнером можуть бути юридичні особи, крім державних та комунальних підприємств, або фізичні особи – підприємці. Приватний партнер несе солідарну відповідальність.

Державно-приватне партнерство здійснюється на договірній основі у наступних формах: концесійний договір, договір управління майном, договір про спільну діяльність, інші договори, змішаний договір [16, ст. 5].

«Об'єктами державно-приватного партнерства є: існуючі, зокрема відтворювані (шляхом реконструкції, реставрації, капітального ремонту та технічного переоснащення) об'єкти, що перебувають у державній або комунальній власності чи належать Автономній Республіці Крим, або майно господарських товариств, 100 відсотків акцій (часток) яких належить державі, територіальній громаді чи Автономній Республіці Крим; створювані або новозбудовані об'єкти відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства» [16, ст. 7.2].

«До ознак державно-приватного партнерства належать: 1) створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення)

об'єкта державно-приватного партнерства та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом; 2) довготривалість відносин (від 5 до 50 років); 3) передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства; 4) внесення приватним партнером інвестицій в об'єкт державно-приватного партнерства» [16, ст. 1.3].

Для України використання механізму державно-приватного партнерства є актуальним на сучасному етапі трансформування економіки внаслідок обмеженості бюджетів різних рівнів. Одними із сфер укладання договорів ДПП в Україні є: пошук, розвідка корисних копалин, інфраструктура, охорона здоров'я, обробка відходів, управління нерухомістю, виробництво/транспортування природного газу, збір, очищення та розподіл води, туризм, виробництво електроенергії тощо. Переважна більшість сфер укладання пов'язана з можливістю запровадження принципів екологічної логістики [16, ст. 4]. Вирішення суспільних проблем на основі запровадження механізму державно-приватного партнерства сприятиме отриманню переваг, представлених на рис. 2.

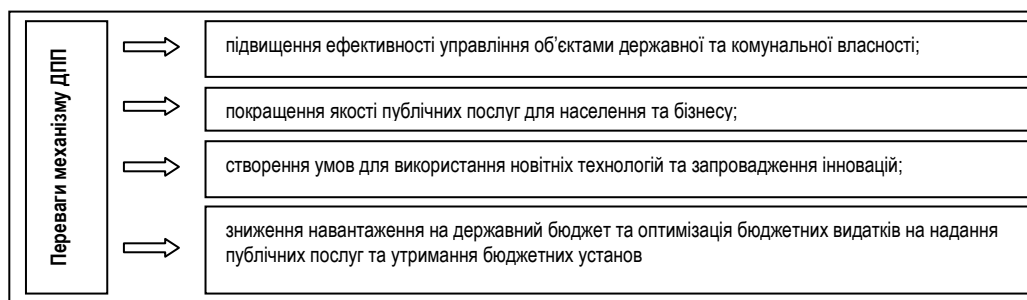


Рис. 2. Переваги механізму державно-приватного партнерства*

*Джерело: [17].

Договори державно-приватного партнерства є окремим видом господарських договорів в Україні. Їхнє укладання та виконання пов'язане з необхідністю дотримання відповідних вимог. В цьому відношенні корисним є використання потенціалу дорадчих служб у супроводженні процесів укладання та виконання таких договорів. На рис. 3 представлено загальний порядок здійснення дорадчого супроводу виконання проектів державно-приватного партнерства з екологічної логістики у межах реалізації чотири-крокового алгоритму дорадчого супроводу із змістовною характеристикою відповідних чотирьох етапів такого супроводу: 1) пошук конкурсів з державного фінансування проектів ДПП та участь у них; 2) пошук кращих партнерів з постачання ресурсів та реалізації продукції; 3) обґрунтування напрямів оптимізації ринкових витрат; 4) узгодження системи стратегічного та оперативного управління.

Однією з характерних рис економічного розвитку провідних країн є насиченість товарних ринків. У цьому відношенні для суб'єктів підприємництва важливим є пошук джерел забезпечення власних конкурентних переваг на ринку. Відносно цього оптимізація транспортних витрат та обсягів і строків зберігання товарно-матеріальних ресурсів й виробленої продукції є потужним джерелом підвищення прибутковості господарської діяльності та зміцнення конкурентних позицій.

У суспільному відношенні для більш ефективного застосування механізму державно-приватного партнерства у реалізації проектів екологічної логістики важливим є використання потенціалу дорадчих служб на основі запропонованого чотири-крокового алгоритму дорадчого супроводу.



Рис. 3. Напрями дорадчого супроводу використання проектів державно-приватного партнерства в екологічній логістиці*

*Джерело: сформовано авторами.

Висновки і перспективи.

Акцентовано увагу на необхідності вирішення екологічних проблем і докладання зусиль у розробки, спрямовані мінімізувати екологічні екстерналії для суспільства. Доведено доцільність зміцнення конкурентних позицій суб'єктів підприємництва на ринку шляхом оптимізації транспортних витрат та обсягів і строків зберігання товарно-матеріальних ресурсів й виробленої продукції, що у теоретичному відношенні має відношення до напрямку екологічної логістики. Представлено опис цільових орієнтирів розвитку екологічної логістики.

Враховуючи обмеженість державного та місцевих бюджетів, наголошено на доцільності пошуку організаційних та фінансових механізмів вирішення суспільних проблем, одним серед яких є механізм державно-приватного партнерства. Представлено законодавчо визначену характеристику: державно-приватного партнерства та його переваги; об'єктів та ознак ДПП; форм та сфер укладання договорів ДПП.

Підкреслюється важливість поширення досвіду кращого впровадження договорів з екологічної логістики та державно-приватного партнерства на основі використання потенціалу дорадчих служб. Обґрунтовано чотири-кроковий алгоритм дорадчого супроводу використання проектів державно-приватного партнерства в екологічній логістиці у межах проходження чотирьох наступних етапів: 1) пошук конкурсів з державного фінансування проектів ДПП та участь у них; 2) пошук кращих партнерів з постачання ресурсів та реалізації продукції; 3) обґрунтування напрямів оптимізації ринкових витрат; 4) узгодження системи стратегічного та оперативного управління.

Перспективи подальших досліджень полягають у розподілі повноважень між державним та приватним партнерами при реалізації договорів державно-приватного партнерства та збалансуванні економічної та екологічної ефективності проектів з екологічної логістики.

Список використаних джерел

1. Сава А., Сидорук Б. Обґрунтування комплексу складових в системі стимулювання екобезпечного аграрного виробництва. *Інноваційна економіка*, 2013. №4. С.139-146.
2. Евтодиева Т.Е. Зеленая логистика как составляющая концепции общей ответственности. *Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент»*. 2018. № 1. Т. 12. С. 167–174. DOI : 10.14529/em180120.
3. Carter, C.R., & Rogers, D.S. (2008). A framework of sustainable supply chain management: moving toward new theory. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 38(5), 360-387. URL : <https://doi.org/10.1108/09600030810882816>. (дата звернення: 10.09.2019).
4. Йескомб Э. Р. Государственно-частное партнерство : Основные принципы финансирования = Public-Private Partnership Principles of Policy and Finance. М.: Альпина Паблишер, 2015. 457 с.
5. Romero, Maria Jose (2015). What lies beneath? A critical assessment of PPPs and their impact on sustainable development. URL : <http://www.eurodad.org/files/pdf/1546450-what-lies-beneath-a-critical-assessment-of-ppps-and-their-impact-on-sustainable-development-1450105297.pdf>. (дата звернення: 10.09.2019).
6. Spackman M. Public-private partnerships: lessons from the British approach. *Economic Systems*. 2002. 26(3). Pp. 283–301.
7. Кропивко М.Ф. Шляхи розвитку сільськогосподарського дорадництва в Україні. *Науковий вісник НУБіП України. Серія «Економіка, аграрний менеджмент, бізнес»*. 2011. Т. 168. С. 10-16.
8. Безкровний М.Ф. Змішана модель сільськогосподарських дорадчих служб. *Науковий вісник Національного аграрного університету*. 2006. №110. С. 176-178.
9. Report of the United Nations conference on the Human Environment. Stockholm, 5-16 June 1972. A/Conf. 48/14/Rev/1. United Nations. URL : https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/CONF.48/14/REV.1. (дата звернення: 10.09.2019).
10. United Nations Conference on Environment and Development-UNCED. 1992. URL : <https://www.unsystem.org/content/united-nations-conference-environment-and-development-unced-1992>. (дата звернення: 10.09.2019).
11. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30.09.2019 р. № 722/2019. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>. (дата звернення: 10.09.2019).
12. Report of the World Summit on Sustainable Development, Johannesburg, South Africa, 26 August-4 September 2002. URL : <https://digitallibrary.un.org/record/478154>. (дата звернення: 10.09.2019).
13. The Johannesburg Declaration on Sustainable Development. URL : https://ec.europa.eu/environment/archives/wssd/documents/wssd_pol_declaration.pdf. (дата звернення: 10.09.2019).
14. World Summit on Sustainable Development. Plan of Implementation. URL : <https://enb.iisd.org/2002/wssd/PlanFinal.pdf>. (дата звернення: 10.09.2019).
15. Экологическая логистика. Бизнес-словарь. URL : http://www.businessvoc.ru/bv/TermWin.asp?theme=&word_id=29175. (дата звернення: 10.09.2019).
16. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.10 р. № 2404-VI. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>. (дата звернення: 10.09.2019).
17. Сутність, ознаки та переваги механізму ДПП. URL : <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=196d3373-eb07-4834-a61e-b3608f28eb22&title=SutnistDerzhavnoprivatnogoPartnerstva>. (дата звернення: 10.09.2019).

Статтю отримано: 26.09.2019 / Рецензування 02.11.2019 / Прийнято до друку: 20.12.2019

Anatoliy Ivanko

Doctor of Economics Sciences, Senior Research Fellow
Professor of Agrarian Economics,
Honoured Worker of Agriculture of Ukraine
Separated subdivision of National University of Bioresources

and Nature Management of Ukraine “Nizhynskii Agrotechnical Institute”
Nizhyn Chernihiv region, Ukraine

E-mail: A_Ivanko@meta.ua

Yuriy Bakun

Ph.D. (in Agriculture), Doctoral Student

National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

Kyiv, Ukraine

E-mail: y_bakun@ukr.net

Mykhaylo Ksenofontov

Ph.D. (in Economics), Head of the Department

Department of Organization of Management, Public Governance
and Administration

National Scientific Centre «Institute of Agrarian Economics»

Kyiv, Ukraine

E-mail: m_ksen@ukr.net

DIRECTIONS OF ADVISORY SUPPORT FOR USING THE MECHANISM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN ENHANCING THE EFFECTIVENESS OF ENVIRONMENTAL LOGISTICS

Abstract

Introduction. Search of ways of solving of ecological problems is significance on the current stage of economic reforming of Ukraine. Development research for minimization of ecological externalities for society is actual too. Search of different mechanisms and order of the organizational and financial provision of solving of public problems is substantial for reforming considering the limited the state and local budgets also.

Methods: The dialectical method of cognition and a systematic method for studying the issues of advisory support for using the mechanism of public-private partnership in the system of ecological logistics, as well as: analysis, synthesis, analogy, expert method, generalization method were used. The comparative analysis method was used to analyze the role of the public-private partnership mechanism in solving of public problems, the expert method was used to reveal the features of advisory support for the use of the public-private partnership mechanism, the analysis, synthesis and analogy methods were used to determination of approaches for solving environmental problems at the economic level, generalization method to form the conclusions of the study.

Results. Expediency of strengthening of competitive position of business entities on the basis of optimization of transport expenditures, volumes and duration of storage of commodity and material resources and products have been proved. This is connected with theoretical direction of eco-logistics. Description of aim marks of development of ecological logistics have been represented.

Legislative characteristic: the concept of “public and private partnership” and its advantages, objects and signs of PPP, forms and PPP contract areas have been represented.

Four-stages algorithm of advisory support of use of public-private partnership contracts have been substantiated in eco-logistics within the next four stages: 1. search of competitions of state financing of PPP projects and participation in them; 2. search the best partners for realization of PPP projects; 3. substantiation of directions of optimization of market expenses; 4. adjustment of system of strategic and operational management.

Discussion for further research are to divide competency between state and privates partners of public-private partnerships and to balance between economical and ecological efficiency in the eco-logistics projects.

Keywords: eco-logistics, public-private partnership, advisory support, management, cost-effectiveness, eco-efficiency.

References

1. Sava, A., & Sydoruk, B. (2013). Obgruntuvannya kompleksu skladovykh v systemi stymuliuвання ekobezpechnoho ahrarnoho vyrobnytstva [Substantiation of the complex of components in the system of ensuring of eco-safe agrarian production]. *Innovatsiina ekonomika* [Innovative economy], 4, 139-146.
2. Evtodieva T.E. (2018). Zelenaya logistika kak sostavlyayuschaya kontseptsii obschey otvetstvennosti [Green logistic as a component of the conception of overall responsibility]. *Vestnik YuUrGU* [Bulletin of the South Ural State University], 1, 12, 167-174.

3. Carter, C.R., & Rogers, D.S. (2008). A framework of sustainable supply chain management: moving toward new theory. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 38(5), 360-387. doi.org. Retrieved from <https://doi.org/10.1108/09600030810882816>.
4. Yeskomb, E. R. (2015). *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo : Osnovnyie printsipy finansirovaniya* [Public-Private Partnership Principles of Policy and Finance]. Moscow, Russia : Alpina Publisher.
5. Romero, M. J. (2015). What lies beneath? A critical assessment of PPPs and their impact on sustainable development. *www.eurodad.org*. Retrieved from <http://www.eurodad.org/files/pdf/1546450-what-lies-beneath-a-critical-assessment-of-ppps-and-their-impact-on-sustainable-development-1450105297.pdf>
6. Spackman, M. (2002). Public-private partnerships: lessons from the British approach. *Economic Systems*, 26(3), 283-301.
7. Kropyvko, M.F. (2011). Shliakhy rozvytku silskohospodarskoho doradnytstva v Ukraini [Ways of development of advisory services in Ukraine]. *Naukovyi visnyk NUBiP Ukrainy* [Science bulletin of NUBiP Ukraine], 168, 10-16.
8. Bezкровnyi, M.F. (2006). Zmishana model silskohospodarskykh doradchyykh sluzhby [Mixed model of agricultural advisory services]. *Naukovyi visnyk Natsionalnoho ahromoho universytetu* [Science bulletin of National agrarian university], 110, 176-178.
9. Report of the United Nations conference on the Human Environment. (1972). Stockholm. A/Conf. 48/14/Rev/1. United Nations. *www.un.org*. Retrieved from https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/CONF.48/14/REV.1
10. United Nations Conference on Environment and Development-UNCED (1992). *www.unsystem.org*. Retrieved from <https://www.unsystem.org/content/united-nations-conference-environment-and-development-unced-1992>.
11. Ukaz Prezidenta Ukrainy Pro Tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku : pryiniaty 30 ver. 2019 roku. № 722/2019. *president.gov.ua*. Retrieved from <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.
12. Report of the World Summit on Sustainable Development (2002). Johannesburg, South Africa. *digitallibrary.un.org*. Retrieved from <https://digitallibrary.un.org/record/478154>.
13. The Johannesburg Declaration on Sustainable Development. *ec.europa.eu*. Retrieved from https://ec.europa.eu/environment/archives/wssd/documents/wssd_pol_declaration.pdf.
14. World Summit on Sustainable Development. Plan of Implementation. *enb.iisd.org*. Retrieved from <https://enb.iisd.org/2002/wssd/PlanFinal.pdf>.
15. Ekologicheskaya logistika. Biznes-slovar. *www.businessvoc.ru*. Retrieved from http://www.businessvoc.ru/bv/TermWin.asp?theme=&word_id=29175.
16. Zakon Ukrainy Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo : pryiniaty 1 lyp. 2010 roku. № 2404-VI. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
17. Sutnist, oznaky ta perevahy mekhanizmu DPP. *www.me.gov.ua*. Retrieved from <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=196d3373-eb07-4834-a61e-b3608f28eb22&title=SutnistDerzhavnoprivatnogoPartnerstva>.

Received: 09.26.2019 / Review 11.02.2019 / Accepted 12.20.2019

