

тісно пов'язана з мотивацією трудової діяльності. Підвищення продуктивності праці сприятиме її посиленню в сільському господарстві через збільшення реальних доходів персоналу аграрних підприємств.

Список використаної літератури:

1. Бабенко А.Г. Управление повышением производительности труда. – Донецк: ИЭП НАН Украины, 1996. – 270 с.
2. Генкин Б.М. Экономика и социология труда: Учебник для вузов. – М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА.М, 1998 – 384 с.
3. Грیشнова О.А. Економіка праці та соціально-трудова відносина: Підручник. – 3-тє вид., випр. і доп. – К.: Т-во «Знання», КОО, 2007. – 559 с.
4. Завіновська Г.Т. Економіка праці: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 200 с.
5. Малік М.Й., Шпикуляк О.Г. Кадровий потенціал аграрних підприємств: управлінський аспект. – К.: ННЦ «ІАЕ», 2005. – 370 с.
6. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Том первый. Книга I: процесс производства капитала. Перевод И.И. Степанова-Скворцова, проверенный и исправленный // Государственное издательство политической литературы, Ленинград, 1952 г. – 794 с.
7. Менеджмент персоналу: Навч. посіб. / В.М. Данюк, В.М. Петюх, С.О.Цимбалюк та ін.; За заг. ред. В.М. Данюка, В.М. Петюха. – К.: КНЕУ, 2004. – 398 с.
8. Экономика труда: Учебник / Под ред. проф. П.Э.Шлендера и проф. Ю.П.Кокина. – М.: Юристъ, 2003. – 592 с.

Крутова О.С.

УДК 338.47: 323.173

ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ

Постановка проблеми. Державні перетворення та розвиток ринкових відносин в Україні обумовили необхідність посилення економічних методів господарювання і управління як галузями, так і регіонами з метою підвищення ефективності роботи суб'єктів господарської діяльності. Західний регіон представляє собою опорний елемент територіальної структури загальнонаціональної економіки і прагнення знайти гідне місце у світовій економічній спільноті гостро поставив проблему його конкурентоспроможності. Серед механізмів забезпечення конкурентоспроможності на перше місце виходить нині управління підприємствами на засадах логістики. Незважаючи на відносну вивченість різноманітних аспектів розвитку і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури регіону, методичні підходи, організаційно-правові засади її функціонування потребують поглиблення та удосконалення.

Аналіз останніх джерел. Теоретичні та практичні аспекти дослідження сутності впровадження логістики та її практичного застосування, переходу до більш гнучких організаційних структур, створення спеціалізованих цехів та служб транспортно-складського господарства знайшли своє відображення у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів: Є. Жуков, О. Котлубай, В. Лівшиц, Л. Миротін, В. Орешин, В. пасічника, В. Повороженка, С. Резера, Д. Стеченко, И. Ташбаєв, Ю. Цветова.

Дослідження транспортної та логістичної інфраструктури отримали висвітлення у працях вітчизняних та іноземних учених, серед яких О. Бакаєв, Т. Белкіна, Н. Білоусова, О. Блинов, В. Букін, М. Гончаров, О. Григорович, Б. Данилишин, М. Долішній, Д. Клиновий, Є. Крикавський, В. Курганов, Л. Ларош, О. Лопаткін, С. Лукін, Г. Меркіна, А. Новікова, В. Павлов, Т. Пепа, М. Примачев, В. Сергеев, С. Сич, В. Творонович, В. Терентьев, М. Фашевський, Ю. Цветков, Л. Чернюк, О. Ярош та інші.

Проблеми ефективності логістичного обслуговування і аспекти розміщення об'єктів транспортної інфраструктури досліджували Д.Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, В. Шерлока, В. Джеймс, Вуд Доналд Ф. та ін.

Логістика як наукова дисципліна та практика менеджменту може стати надійним помічником в удосконаленні діяльності підприємств. З цією метою, в Західному регіоні необхідно створити розгалужену мережу логістичних утворень, що у сучасних кризових умовах допоможе підприємствам швидше встановити нові господарчі зв'язки. Тому, ліквідація причин, що гальмують впровадження логістики у практику, дозволить швидко відновити виробничий ритм, знявши бар'єри у господарських відносинах.

Цілі статті полягають у науковому обґрунтуванні форм та методів управління організаційно-економічним розвитком транспортного комплексу регіону та його інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. Категорія „інфраструктура” є одним з найважливіших об’єктів економічного аналізу як у вітчизняних дослідженнях, так і в зарубіжних, при чому основним є підхід до неї як до одного з найбільш значних факторів розвитку і розміщення продуктивних сил регіону [3, с. 254]. Тобто, на нашу думку, під інфраструктурою розуміється сукупність всіх об’єктів (споруд, підприємств, закладів або галузей), функціонування яких не тільки створює загальні умови розвитку суспільного відтворення й соціальної діяльності, а основне призначення яких задовольнити економічно та соціально обґрунтовані потреби виробництва і будь-якої суспільної діяльності, створити механізм управління та регулювання економікою регіону з мінімізацією витрат.

Формування регіональної стратегії розвитку особливо актуальне для України, бо сьогодні потребує враховувати не тільки внутрішні, а й зовнішні чинники, які впливають на соціально-економічний розвиток окремих регіонів. Суттєву роль в досягненні стратегічних цілей та при врахуванні зовнішніх факторів відіграє транспортний комплекс, який забезпечує ефективне функціонування регіональної економіки. Західний регіон тісно пов’язаний з транспортними артеріями, які створюють найбільш сприятливі умови для формування і реалізації матеріальних потоків як з точки зору забезпечення необхідними ресурсами виробничої сфери, так і наповнення внутрішнього ринку необхідною продукцією споживання. Особливістю сучасного етапу розвитку регіональної економіки є подальше удосконалення системи охорони природного середовища, підвищення ефективності функціонування існуючих виробничих потужностей, їх модернізація і подальший розвиток через фінансове інвестування, підвищення життєвого рівня населення [5, с. 311]. Вирішення цих проблем можливе тільки на основі правильного визначення пріоритетів розвитку, а також розробці стратегічних цілей і шляхів їх досягнення.

Одним із першочергових завдань для економіки країни є формування регіональної транспортно-логістичної інфраструктури та її поступова інтеграція з національною та міжнародною транспортно-логістичними системами вантажо- та товароруку, що буде сприяти входженню у світове товариство в якості рівноправного партнера. Основними новітніми системоутворюючими компонентами територіальної структури транспортно-логістичних систем є наступні об’єкти, які формують опорний каркас країни:

- транспортні вузли магістральної інфраструктури, у яких формуються транспортно-логістичні центри;

- транспортно-логістичні лінії: міжнародні транспортні коридори [7, с. 143].

Необхідним, на нашу думку, є розширення наукового трактування терміну „міжнародний транспортний коридор”, під яким розуміється складна динамічна система, структурними елементами якої є по-перше, магістралі, які представлені транспортними лініями різних видів транспорту, що проходять паралельно, орієнтовані в одному напрямку і забезпечують перевезення при внутрідержавному, міжрегіональному й міжнародному сполученні, по-друге, інформаційно-логістичні та транспортно-логістичні системи, які є основними центрами на напрямках найбільшої концентрації вантажопотоків.

Транспортно-логістичний центр є складною системою, яка координує використання різних видів транспорту, виконує вантажо-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує зберігання, вантажопереробку, експедитування й переадресацію вантажів, інвентаризацію запасів, митні процедури, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг [2, с. 85]. Забезпечення діяльності транспортно-логістичної інфраструктури передбачають такі складові організаційно-правового та економічного механізму: організаційно-правові структури (державні органи управління); нормативно-правове забезпечення; економічний режим діяльності транспортно-логістичної інфраструктури.

Логістичний підхід спрямований на забезпечення стійкого та безпечного функціонування транспортної системи, що гарантовано й ефективно гарантуватиме і ефективно задовольнятиме попит на перевезення та спиратиметься на оновлену систему пріоритетів. Акцент повинен бути зроблений на структурних змінах, на вдосконаленні правових, економічних і адміністративних механізмів, що зумовлюють стійкий якісний розвиток транспортної системи. Стратегія розвитку Західного регіону у контексті глобалізації повинна враховувати процеси внутрішньої інтеграції економічних суб’єктів, поглиблення їхньої взаємодії та розвитку виробничо-технологічних зв’язків, спільного використання ресурсів, об’єднання капіталів. Геостратегічне положення Західного регіону дає можливість обслуговувати значну кількість міжнародних транспортних сполучень, забезпечувати оптимальні шляхи транспортування вантажів і пасажирів. А невикористані можливості транзитного потенціалу ринку дозволяють говорити про потребу пошуку резервів у формуванні нормативно-правової бази для створення транспортно-логістичних комплексів, що дозволить збільшити валовий регіональний продукт Західного регіону.

Для сприяння реалізації стратегії розвитку транспортно-логістичних комплексів потрібні певні умови: формулювання мети, потенціал транспортно-логістичної інфраструктури, поетапне створення передумов для формування транспортно-логістичних комплексів, моніторинг стану розвитку транспортно-логістичних комплексів, механізм реалізації пріоритетних загальнодержавних, галузевих, регіональних напрямів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Основною метою стратегії є

посилення конкурентоздатності економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки в напрямку мережевої форми співпраці суб'єктів.

Однак із намаганням впровадити логістичні механізми підприємства зіткнулися із рядом проблем: недостатня кількість кваліфікованих фахівців з логістики; відсутність оптимізації шляхів та структури товарних потоків; незастосування сучасних технологій складської переробки вантажів; слабка логістична інфраструктура на рівні підприємств та країни в цілому; проблеми мінімізації логістичних витрат; відсутність розуміння необхідності програмного забезпечення для управління складом; відсутність раціонального управління ланцюгами поставок; нерозвинена транспортна мережа; відсутність мережі термінально-логістичних комплексів; недостатній рівень технічного забезпечення; нерозвиненість мережі консалтингових компаній з логістики.

Висновки. Так для підвищення конкурентоздатності Західного регіону на ринку транспортних послуг варто: сприяти створенню опорної транспортної мережі регіону, що охоплюватиме інфраструктуру міжнародних транспортних коридорів, обласних транспортних вузлів для взаємодії всіх видів транспорту й транспортних систем сусідніх регіонів, логістичних центрів із надання повного комплексу транспортних послуг; модернізувати найважливіші комунікації та об'єкти транспортної інфраструктури; створити умови для оновлення транспортних засобів вітчизняними перевізниками; розвивати інформаційні технології транспортної логістики; розробити інформаційне та методологічне забезпечення розвитку інтеграційних зв'язків, узгодження, уніфікації нормативно-правової бази в царині транспортно-логістичної інфраструктури; створити високоефективну організаційну структуру та систему управління транспортним комплексом.

Література:

1. Белоусов А.Г., Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Коммерческая логистика. Ростов н/Д: Феникс, 2001. - 224с.
2. Беспалов Р.С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Роман Сергеевич Беспалов. - Москва: Вершина, 2007. - 384с.
3. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник для транспортных вузов. / Под общ ред Л.Б.Миротина. - М.: Издательство «Экзамен», 2003. - 448с.
4. Майкл Р.Линдерс, Харольд Е.Фирон. Управление снабжением и запасами. Логистика / Пер с англ. - СПб.: ООО «Виктория плюс», 2002. - 768с.
5. Миротин Л.Б., Боков В.В. Современный инструментарий логистического управления: Учебник для вузов. - М.: Издательство "Экзамен", 2005. - 496с.
6. Роберт Б.Хэндфилд, Эрнест Л.Николс. Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценности. Москва: Санкт-Петербург: Киев: Издательский дом «Вильямс», 2003. - 416с.
7. Харрісон Алан, Ван Хоук Ремко Управление логистикой: Розробка стратегій логістичних операцій / Пер. з англ.; За наук ред. О.Є.Міхейцева. - Дніпропетровськ: Баланс Бізнес Букс, 2007. - 368с.
8. <http://www.logistics.ru/>

Ломаченко Т.И.

УДК 330.341.1:336.13.051

СОВРЕМЕННЫЕ ФОРМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ СФЕРЫ С УЧАСТИЕМ ГОСУДАРСТВА

I. Введение

В условиях усиливающейся взаимозависимости различных сторон экономики и общества, науки и технологий определение будущих тенденций инновационной сферы возможно лишь на государственном уровне. Государство призвано выработать долгосрочные инновационные ориентиры для различных экономических структур, путем регулирующих воздействий согласовать их со стратегическими и тактическими задачами бизнеса. При определении долгосрочных направлений национальной инновационной системы обычно требуются финансируемые государством исследования по прогнозированию научно – технических и социально – экономических процессов. Вопросы государственной поддержки развития аграрного сектора экономики рассматриваются в научных трудах М. Демьяненко [1], С. Кваши [2], П.Лайко [3], Ю. Лузана [4], Б. Пасхавера [5] и других ученых. Вместе с тем не уделено должного внимания проблеме выбора государственных приоритетов при распределении ресурсов между направлениями научных исследований, инновационными областями, а также функциональными подсистемами национальной инновационной системы.