

Корнієцький О.В.

УДК 631.1

## РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ПІДПРИЄМСТВ РЕГІОНАЛЬНОГО АПК

**Постановка проблеми.** В умовах ринкових відносин всередині і між підприємствами особливо важливе значення має досягнення оптимального розвитку і підвищення ефективності як всієї економіки країни, так і кожної галузі, підприємства окремо. Оскільки лише на цій основі можуть бути досягнуті підвищення добробуту народу й економічної могутності держави.

Використання логістичних систем в економіці пов'язано з одержанням 20-30% валового національного продукту провідних ринкових держав. Впровадження логістичних форм і методів управління дозволяє практично ліквідувати або значно скоротити всі види запасів матеріальних ресурсів у сферах виробництва і обертання продукції, знизити собівартість.

**Стан вивчення проблеми.** Питання функціонування логістичних систем і розвитку транспортної логістики досліджуються такими вченими, як Б. Анікін, Д. Бауерсокс, А. Гаджинський, О. Глогусь, Є. Голиков, А. Кальченко, Д. Клос, Є. Крикавський, Е. Мате, Л. Міротін, Ю. Неруш, В. Ніколайчук, М. Окландер, Ю. Пономарьова, О. Семенов, В. Сергеев, І. Смирнов, В. Стаханов, І. Ташбаєв, Д. Тіскєс, В.Українцев, Н.Чухрай та ін. Організаційно-економічним аспектам транспортного забезпечення підприємств АПК присвячені наукові праці Є. Бузовського, В. Василенка, В. Гобермана, Л. Зайончика, В. Ема, Л. Кормакова, В. Котелянца, О. Пилипченка, М. Пугачова та ін. Разом з тим необхідність вивчення проблем обґрунтування напрямків розвитку логістичних систем підприємств АПК вимагає відповідного наукового забезпечення. Це й обумовило вибір теми дослідження.

**Завдання і методика досліджень.** Метою дослідження є теоретичне узагальнення проблем формування оптимальних логістичних систем підприємств АПК, розробка наукового обґрунтування та рекомендацій щодо удосконалення управління транспортно-логістичними системами підприємств АПК. Теоретико-методологічною основою дослідження є базові положення економічної теорії, праці вітчизняних та зарубіжних вчених з проблем транспортної логістики та транспортного забезпечення підприємств АПК.

**Результати досліджень.** Переважна більшість видів продукції, виробленої сільськогосподарськими підприємствами, перш ніж бути відправленою до споживача, підлягає переробці. Функцію переробки, а, отже, і виробництва в АПК виконують підприємства харчової і переробної промисловості. Для нормального функціонування основних виробничих підприємств АПК необхідна виробнича інфраструктура, що забезпечує виконання виробничих функцій підприємств: енергетика, водопостачання, матеріально-технічне забезпечення, дорожні комунікації, інформаційні мережі, торгівля і т.п.

Ринкове середовище спричинило об'єктивну необхідність зміни виробничої структури, переорієнтування напрямків матеріальних, грошових і інформаційних потоків, що вимагає оцінки їхньої ефективності.

Відзначені вище особливості визначають темпи розвитку і трансформації основних елементів інфраструктури продовольчого ринку, що виявляються в наступному:

- у скороченні числа підприємств по переробці сільськогосподарської продукції і виготовленню харчових товарів, збільшенні розмірів середнього підприємства галузі;
- у посиленні спеціалізації переробних підприємств і розвитку диверсифікованих фірм;
- у появі багатогалузевих компаній, розширенні процесів утворення конгломератів, злиттів і придбань діючих підприємств галузі;
- у появі і посиленні позицій транснаціональних харчових компаній, поширенні глобальних товарних марок, збільшенні іноземних інвестицій у харчову промисловість.

Даючи загальне визначення поняттю інфраструктура продовольчого ринку можна констатувати, що вона являє собою сукупність переробних і допоміжних підгалузей і засобів, що забезпечують продовольче постачання і динаміку ринкових процесів – купівлю-продаж, взаємодію учасників товароруху і їхніх комунікацій.

Визначаючи роль і етапність інфраструктури можна бачити як матеріальний потік, рухаючись від первинного джерела сировини через ланцюг виробничих, транспортних і посередницьких ланок до кінцевого споживача, постійно збільшується у вартості. У вартості продукту, доставленого до кінцевого споживача, 55-70% складають витрати, пов'язані зі зберіганням, транспортуванням, упакуванням і іншими операціями, що забезпечують просування матеріального потоку (рис. 1).

Попит на продукцію АПК росте швидше, ніж формується вітчизняна пропозиція. При цьому необхідно відзначити, що в міру розвитку ринку потреби і очікування споживачів все більше диференціюються. Одне з головних вимог до продукції АПК - стабільність якості. Для виробників це означає дроблення ринкових сегментів, оскільки споживачі кожного з них демонструють зовсім особливі вимоги і переваги.

До числа факторів, що заважають розвитку продовольчого ринку і його інфраструктури, можна віднести значне падіння купівельної спроможності населення і різке скорочення виробництва місцевих продовольчих ресурсів. У результаті це відбувається в зниженні обсягів товарних потоків, що проходять через систему роздрібною торгівлі. У різних регіонах на продовольчому ринку складається своя структура підприємств торгівлі в залежності від типу ринку, його кон'юнктури, місцевих особливостей і кліматичних умов.



Рис. 1. Роль інфраструктури в забезпеченні продовольчого товароруху.

Оцінка ситуації дозволяє стверджувати, що в результаті кризи збуту слабо розвивається інфраструктура продовольчого ринку, стихійно складається її структура. Приватні підприємства, корпорації і державні органи зацікавлені в створенні відповідної торгової мережі. З цією метою можна досить конструктивно використовувати баланс руху мережі торгівлі на будь-якій території, що будується за наступною схемою (по числу підприємств і їхньої площі):

$$T_k = T_n + C + A + П - Л - В - И - Б, \tag{1}$$

- де:  $T_k$  - число підприємств на кінець періоду;  
 $T_n$  - число підприємств на початок періоду;  
 $C$  - приріст числа за рахунок нового будівництва;  
 $A$  - оренда приміщень;  
 $П$  - покупка будинків;  
 $Л$  - вибуття за рахунок ліквідації підприємств;  
 $В$  - вибуття в результаті закінчення терміну оренди;  
 $И$  - вибуття в результаті зносу;  
 $Б$  - вибуття з інших причин.

Слід зазначити, що в зв'язку з відсутністю системи оптових продовольчих ринків у регіоні сільськогосподарські виробники мають у своєму розпорядженні обмежену кількість каналів збуту і неможливість їхнього системного пошуку (Рис. 2).

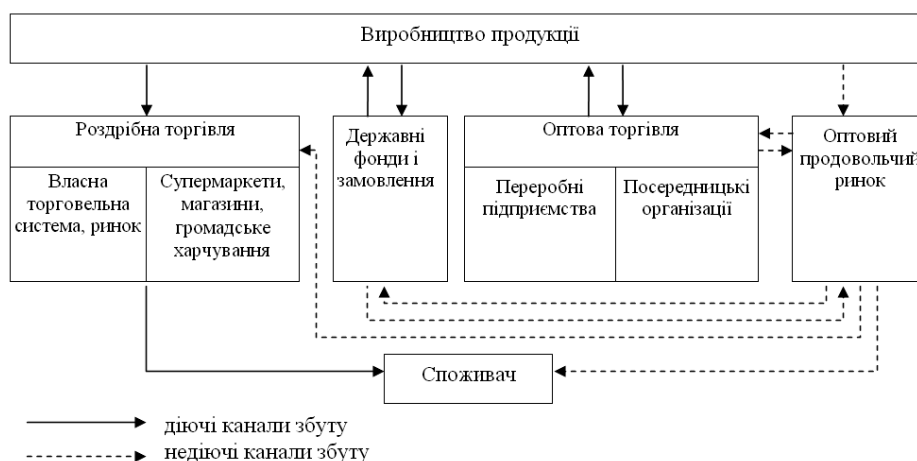


Рис. 2. Основні регіональні канали реалізації і товароруху продукції підприємств АПК.

Вітчизняне аграрне виробництво має потребу в створенні адекватної інфраструктури – потужностей по транспортуванню, збереженню, первинній переробці сировини. Поки ж на ринку логістики істотних змін не відбувається, і в найближчі роки може виникнути проблема зберігання і доставки сільгосппродукції.

Сформована ринкова ситуація змушує виробників у багатьох випадках самим займатися переробкою і збутом продукції, що б одержати хоч якийсь прибуток. Найважливішим каналом "організуючого" впливу в цій ситуації може послужити вертикальна інтеграція, що охоплює всі сфери внутрішнього ринку продовольчих товарів і сільськогосподарської сировини.

У сільському господарстві і сфері збуту сільськогосподарської сировини вертикальна інтеграція може приймати дві форми: повної інтеграції або комбінування і контрактації.

З метою більш об'єктивної оцінки діяльності інтегрованих формувань (інфраструктури) необхідно по всьому ланцюгу товароруху враховувати реальні витрати виробництва і доходи, одержувані від реалізації.

При цьому з'являється можливість найбільш точно визначити розміри прибутку, одержуваної кожним учасником товаропровідної і збутової системи.

Вивчивши ситуацію можна стверджувати, що створення в регіоні подібного роду формувань дозволить багато в чому просунути в рішенні проблем збуту, інвестицій і конкурентоспроможності в продовольчому секторі економіки в цілому.

З обліком виявлених загальних і часток тенденцій і особливостей доцільніше всього орієнтуватися в стратегічному розвитку на створення цілісної вертикально-інтегрованої структури, що дозволить значно активізувати маркетингову діяльність і підвищити рівень конкурентоспроможності в цілому. Через особливості географічних умов вітчизняне виробництво сільськогосподарської продукції було і буде більш ресурсовитратним, у порівнянні з західним, і, отже, його дотаційність повинна бути в кілька разів вище західної.

Політика держави повинна орієнтуватися на інтереси вітчизняних товаровиробників, сприяючи їхній інтеграції по всій території країни. У свою чергу, оптові продовольчі ринки виступають інструментом економічної і продовольчої безпеки України. Будучи ключовою фігурою на оптовому продовольчому ринку і сполучною ланкою між виробником і роздрібним торговцем, оптовик, безсумнівно, має певні вигоди від подібної діяльності. Можливість закупівлі товарів великими партіями і у різноманітному асортименті дозволяє більш раціонально використовувати складські приміщення і торгові площі, підвищувати товарооборотність, скорочувати транспортні витрати, щонайкраще задовольняти потреби клієнтів.

Наявність підсистем фінансового і товарного моніторингу є необхідною умовою для підтримки функціонування системи оптового продовольчого ринку. Подібні методи економічного впливу на процес руху матеріальних потоків виключають їхню нераціональність по маршруті товароруку і по місцю призначення; мінімізують транспортні витрати, матеріальні запаси тощо. У подібній системі необхідно передбачити використання методів фінансової і тарифної політики як у відношенні відправників вантажу, так і у відношенні одержувачів. У цьому зв'язку представляється дуже значимою розробка механізму впливу на транспортні підприємства, що здійснюють нераціональні перевезення, а також забезпечення економічної і законодавчої бази, що створює умови взаємної зацікавленості всіх учасників товаропровідного ланцюга в мінімізації своїх витрат, поліпшенні фінансових показників, удосконаленні інфраструктури.

Для виключення використання свого монопольного положення такими видами транспорту як водний, залізничний, автотранспортний, необхідно широкомасштабне застосування штрафних, податкових, фінансових і інших санкцій для дотримання найбільш раціональних схем перевезень.

До учасників товаропровідного ланцюга з метою підвищення ефективності і раціональності перевезень, а також дотримання відповідних нормативів, необхідно використовувати методику пільгових транспортних тарифів. При недотриманні нормативів раціональності перевезень, що веде до погіршення фінансових показників, додаткових прямих і непрямих витрат, провинна сторона повинна в обов'язковому порядку відшкодувати заподіяний збиток.

Розробка економічних методів управління, науково-технічної політики, координація процесів товароруку є прерогативами державних органів на регіональному і державному рівнях. Для реалізації подібних задач у загальнодержавних і регіональних органах управління повинні бути реалізовані наступні функції:

- формування інформаційної інфраструктури товаропровідної мережі;
- прогнозування впровадження нових технологій у процесі товароруку;
- розробка законодавчої і нормативної бази, що стимулює учасників логістичного ланцюга до більш раціонального використання своїх ресурсів, оптимізації логістичних процесів;
- розробка рекомендацій з оптимальних схем товароруку всередині регіону і за його межами;
- розробка методичних рекомендацій і створення в системі товарних ринків логістичних структур, що спеціалізуються на інформаційній і консультативній підтримці учасників логістичних операцій на товарному ринку продовольства.

**Висновок.** Застосування логістичних методів управління має найважливіше значення для АПК і, отже, реалізація даного підходу в управлінні матеріальними потоками сільськогосподарської продукції є також задачею державного управління.

Більшість функцій логістики горизонтально перетинаються з функціями маркетингу. Маркетингова політика значно впливає на систему комерційної логістики. У залежності від вимог маркетингу визначаються сервісні межі функціонування логістичної системи.

Стратегія маркетингу, орієнтована на максимальне задоволення попиту споживачів за допомогою надання максимально більшого асортименту, ускладнює функції логістики в частині забезпечення наявності необхідної кількості товарних запасів за прийнятними цінами, а також визначає необхідні параметри сервісного обслуговування, що прямо залежить від: стабільності постачань; швидкості постачань; гнучкості системи для задоволення попиту, що змінюється.

До числа основних задач оптового підприємства належить задоволення попиту споживачів на товар у потрібній кількості, необхідної якості, за прийнятними цінами, що обумовлює підтримку адекватного товарного запасу в сполученні з ефективним управлінням фінансовими ресурсами підприємства. Найкращі умови для функціонування підприємства оптової торгівлі сільськогосподарськими товарами надає оптовий продовольчий ринок як могутня структура інформаційної й інфраструктурної підтримки процесу товароруку і як сполучна ланка між учасниками ринку продукції АПК.

**Джерела та література:**

1. Перебийніс О. В. Логістична структура управління виробничо-комерційною діяльністю аграрних підприємств / О. В. Перебийніс // Удосконалення економічного механізму функціонування аграрних підприємств в умовах невизначеності : зб. наук. пр. міжнар. наук.-практ. конф. – К. : КНЕУ, 2004. – С. 267-269.
2. Пономарьова Ю. В. Логістика / Ю. В. Пономарьова. – 2-ге вид. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 328 с.

**Лагодієнко В.В.****УДК 631.1****ЗАВДАННЯ ТА РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ АГРОПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА**

**Постановка проблеми.** Проблема оптимального поєднання ринкового та державного механізмів регулювання розвитку аграрного сектора сьогодні є надзвичайно актуальною. І саме вона потребує глибоких досліджень, щодо визначення концептуальних підходів щодо вдосконалення механізму державного регулювання розвитку аграрного сектора економіки України.

Механізм управління розвитком агропромислового виробництва на всіх його рівнях досліджувався в багатьох наукових дослідженнях і практичних напрацюваннях вітчизняних вчених-економістів у сфері агропромислового виробництва. До числа таких можна віднести: В.Г. Андрійчука, Г.В. Балабанова, П.І. Гайдучього, В.М. Геєця, М.В. Гладія, Б.М. Данилишина, М.І. Долішного, О.В. Крисального, І.І. Лукинова, М.Й. Маліка, П. Т. Саблука, В.В. Юрчишина та інших. Але багато питань цієї проблеми, пов'язаних з визначенням суті, функцій, завдань та регіональних особливостей управління агропромисловим виробництвом в сучасних умовах реформування аграрного сектору вимагають подальшого більш глибокого дослідження. На деяких із них ми акцентуємо увагу.

**Мета досліджень.** Мета дослідження полягає у визначенні суті, функцій, завдань та регіональних особливостей механізму управління розвитком агропромислового виробництва.

**Результати досліджень.** Сьогодні в багатьох програмних документах, які розробляються з метою активізації державного регулювання розвитку аграрного сектора економіки України, досить часто застосовується поняття “механізм державного регулювання” як при вирішенні проблем розвитку галузі взагалі, так і при розв'язанні окремих питань. Так, у Концепції комплексної програми аграрного та сільського розвитку України, яка розроблена відповідно до положень Програми уряду “Назустріч людям”, відзначається, що основними напрямками виконання Програми є запровадження дієвих механізмів державного (у т.ч. бюджетного) регулювання в агропромисловому виробництві через створення механізмів державної підтримки аграрного виробника, окремих галузей сільгоспвиробництва та розвитку територій [7].

У загальнодержавній цільовій програмі розвитку українського села на період до 2015 року відзначається, що основними цілями Програми є визначення стратегічних галузевих пріоритетів за рахунок збалансованого використання ринкових та державних механізмів регулювання.

Крім цього, у Програмі розвитку фермерства в Україні на 2005-2015 рр. ставиться завдання розробити механізм державного регулювання ринку земель сільськогосподарського призначення [8].

Академік НАН України М. І. Долішний наголошує, що такі важливі проблеми, як обґрунтування та визначення ролі держави в регулюванні агропромислового виробництва стоять, в першу чергу, перед аграрною наукою. Держава повинна бути стимулятором, який регулює розвиток АПК. На самоплив розвитку такої галузі пускати не можна. Землевласник повинен відчувати постійну турботу, постійне розуміння з боку держави цього важливого, найбільш болючого завдання, яке є в нашій країні.

Друге - це розробка концепції аграрної регіональної політики, вироблення соціально-економічних механізмів її реалізації.

Третє - це аналіз структурної збалансованості регіонального агропромислового виробництва. Цей сектор повинен бути збалансований, як у кожній країні.

Четверте - це формування сучасної моделі управління агропромисловим виробництвом. Ми повинні мати цивілізовану структурну модель управління аграрним сектором економіки, обґрунтування завдань та функціональних засад систем управління регіональним комплексом [2].

Однак чіткого визначення поняття “механізм державного регулювання” стосовно розвитку аграрного сектора економіки України сьогодні не існує. У науковій літературі ця категорія трактується по-різному. Так, за твердженням О. Комякова, механізм державного регулювання необхідно розглядати як сукупність організаційно-економічних методів та інструментів, за допомогою яких виконуються взаємопов'язані функції для забезпечення безперервної, ефективно дії відповідної системи (держави) на підвищення функціонування економіки” [6, с. 8]. Л. Дідківська та Л. Головка визначають механізм макроекономічного регулювання ринкової економіки змішаного типу як систему макроекономічних регуляторів, що складаються з таких основних елементів: ринкові регулятори; важелі державного впливу на економіку; корпоративне управління; інститут соціального партнерства [3, с. 21]. М. Корецький та І. Кириленко у своїх працях підкреслюють, що зміст поняття “механізм державного регулювання економіки” можна визначити як систему засобів, важелів, методів і стимулів, за допомогою яких держава регулює економічні процеси, забезпечує реалізацію соціально-економічних і правових функцій [5, с. 255; 9, с. 16].