

ОЦІНКА СТРАТЕГІЧНОГО РІВНЯ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ ЗЕРНОВОГО РИНКУ НА ЗАСАДАХ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

© Іньшина О.В., 2006

Розглянуто специфіку стратегічного рівня країни щодо формування фінансових потоків на зерновому ринку, враховуючи новітні концепції та засади логістичного управління. За результатами проведеного дослідження обґрунтовано, що за стратегією ефективного логістичного управління фінансовими потоками зернового ринку можна якісно виконувати економічне регулювання ринку зерна та продуктів його переробки, а також успішно управляти всім процесом максимізації фінансового ефекту від здійснення діяльності із зерновою продукцією.

This article devoted to questions of specification of a strategic level of the country concerning formation of financial flows in the grain market, considering new concepts and principles of logistical management. By results of carried out research it is proved, that strategy of effective logistical management by financial streams of the grain market allows to execute qualitatively economic regulation of the market of grain and products of its processing, and also successfully to operate all process of maximization of financial effect from realization of activity with grain production.

Постановка проблеми. Процес переходу економіки України до ринкових відносин супроводжується такими негативними явищами для країни, як перебування в кризовому стані основних галузей народного господарства, зокрема АПК. Тому, стратегічна діяльність зернопродуктового підкомплексу вимагає кардинальних змін у поглядах на процеси, що відбуваються всередині продуктової вертикалі.

Отже, ураховуючи специфіку функціонування зернопродуктового підкомплексу з його характерними вертикальними інтеграційними зв'язками, визнаємо якісно новий напрямок формування відносин усередині продуктової вертикалі, тобто логістичний [1, с. 140].

Відомо, що однією з головних стратегічних цілей логістики є досягнення ефекту “точно в строк”, а точніше: шляхом урахування чіткого планування всіх поставок, звести до мінімуму наявність товарних залишків на складах та у виробництві, або взагалі позбавитись запасів. Тобто завдяки застосуванню логістичного підходу на підприємствах зернопродуктової підгалузі керівники прагнуть підвищити ефективність формування та використання фінансових потоків [4, с. 32].

Узагалі, впровадження логістичного підходу до управління фінансовими та іншими потоками на українських підприємствах переробної та харчових галузей знаходиться на початковому рівні [10, с. 15]. Офіційні дані свідчать, що через неефективну систему логістики АПК України (перевезення, зберігання), технічні та економічні втрати сягають 15 % річного врожаю зернових [18, с. 11]. Загалом, втрати продукції АПК через недостатньо розвинуту, нескоординовану, неусвідомлену, а тому неефективну логістику досягають до 1/3 річного обсягу продукції.

Отже, в тих галузях продовольчого комплексу, в яких діяльність підприємств безпосередньо пов'язана з великими обсягами зберігання сільськогосподарської сировини та готової продовольчої продукції (зернової продукції), які за невідповідних умов зберігання можуть швидко псуватися, нагальність логістичного підходу є очевидною та актуальною [15, с. 24].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В останні роки в наукових публікаціях, присвячених становленню й розвитку внутрішньодержавного й міждержавного ринку зерна, велика увага приділя-

ється питанням ефективності логістичного управління. Загальним дослідженням стратегій щодо функціонування фінансових потоків на зерновому ринку присвячені публікації таких дослідників, як С.П. Гриненко [1], А. Комаха [4], І.І. Савенко [10], V. Lavrov [18], Т.В. Косарева [15], Є.В. Крикавський [7], Т.В. Косарева [5], А.А. Кизим, С.В. Поманисочка [2], Є. Святківська [11; 12], Л. Максимова, Н. Фіголь [12], І.Г. Смирнов [13; 14; 15], Р.О. Колібаба [3], О. Косецький [6], Ю. Толчинский [17], О.А. Плаксін [9]. Автори аналізують ефективність регулювання фінансових ресурсів на забезпечення якісної урожайності зернових культур, рівня собівартості та цін на зерно, простежують канали його реалізації, матеріально-технічне забезпечення галузі й фінансові напрями його поліпшення. На наш погляд, потребують розширення та поглиблення дослідження ефективності впровадження логістичних стратегій регулювання формування фінансових потоків зернового ринку як важливої складової економічної ефективності діяльності аграрного сектора країни.

Отже, для підвищення ефективності зернопродуктового підкомплексу необхідне впровадження логістичних стратегій регулювання процесів функціонування фінансових потоків у процесі здійснення діяльності із зерновою продукцією на ринку.

Формулювання цілей статті. Відомо, що Україна завжди належала до групи держав світу, що мають високий потенціал для вирощування зерна. Для цього у нас є сприятливі природні й кліматичні умови, багатовіковий хліборобський досвід, наявність високоврожайних сортів, емний внутрішній і зовнішній ринки, вигідне геополітичне розташування країни в центрі Європи, наявність морських портів. До того ж, українське зерно є високорентабельним товаром на внутрішньому ринку та конкурентоспроможним на світовому ринку.

Сьогодні на ринку зерна спостерігається нестабільна ситуація. Однією з причин такого стану речей є постійна нестача фінансових ресурсів сільськогосподарських підприємств у сучасних умовах ринкової економіки.

Важливими факторами забезпечення ефективності зернопродуктового підкомплексу є якісне логістичне управління функціонуванням фінансових потоків зернового ринку, а також пошук стратегічних шляхів оптимізації фінансових ресурсів у процесі діяльності із зерновою продукцією.

У зв'язку з цим, цілями статті є аналіз сучасного стану функціонування фінансових потоків зернового ринку України, а також виявлення ефективних методів і напрямів стратегічного впровадження логістичного регулювання формування фінансових потоків на зернопродуктовому ринку в процесі розподілу зернової продукції.

Виклад основного матеріалу. Розглянемо характерну схему логістики зернового підкомплексу, зображену на рис. 1.

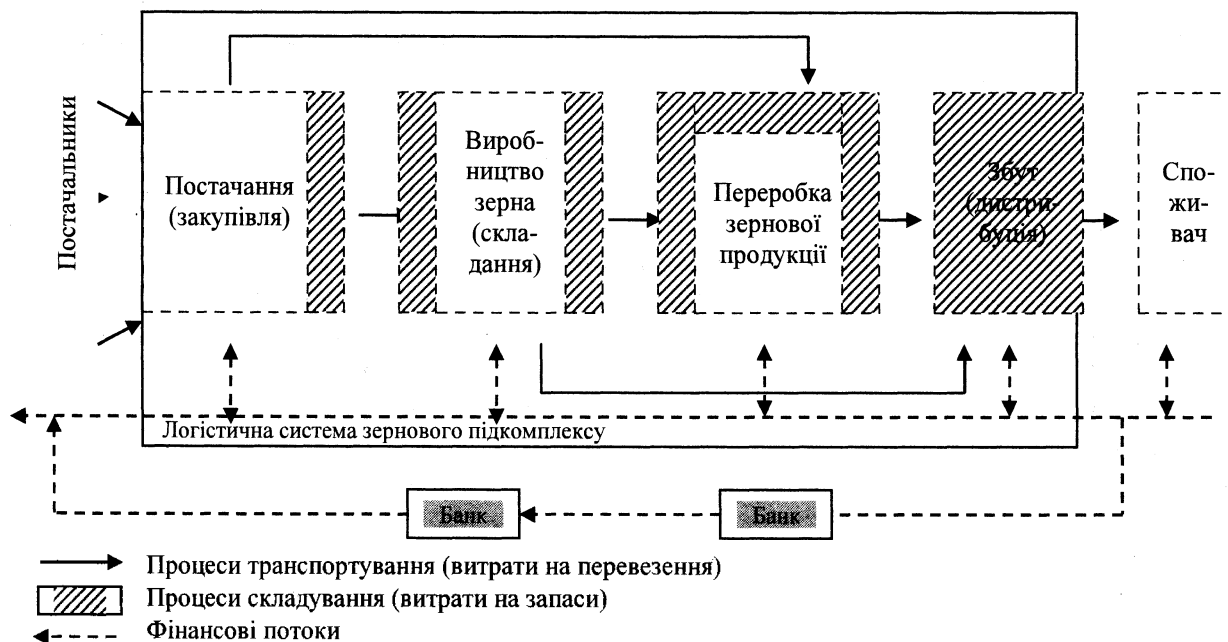


Рис. 1. Характерна схема логістики зернового підкомплексу

Джерело: [допрацьовано автором на основі 15, с. 25; 13, с. 13; 5, с. 25; 2, с. 43]

Крім того, відмінність логістичного підходу до управління сільськогосподарським підприємством від традиційного полягає в тому, що для здійснення фінансово-економічного забезпечення логістики створюються юридично та фінансово самостійні логістичні центри, господарська діяльність яких базується на отриманні прибутку від надання логістичних послуг для підприємств та організацій АПК [5, с. 27]. За умови застосування логістичного підходу на сільськогосподарському підприємстві в його організаційній структурі можуть виокремлюватися логістичні служби, пріоритетним завданням яких є управління фінансовими або іншими потоками [5, с. 25].

Особливість логістичної системи зернового підкомплексу України полягає в тому, що вона складається з функціонально виокремлених логістичних підсистем, які мають свої цілі та локальні критерії оптимізації фінансових потоків. Тому стратегічною метою відділу логістики має бути забезпечення інтеграції, координації та директивного управління всього підприємства.

Якщо ж на підприємстві ще немає налагодженої системи діяльності відділу логістики та окремі підрозділи працюють відокремлено, вирішуючи свої локальні задачі, це може призводити до погіршення ефективної діяльності всього підприємства, а точніше:

- 1) відділ закупівлі намагатиметься закупити якомога більше зернової продукції;
- 2) відділ збуту, як правило, цікавитиметься наявністю максимального запасу зерна на складі для 100-відсоткового виконання замовлень, що призводить до затоварювання;
- 3) відділ транспортування не завжди буде цікавитися питаннями швидкості постачання та вартості перевезення, оскільки основним його завданням є підтримання задовільного технічного стану рухомого складу.

На ефективність роботи логістичної служби на агропромисловому підприємстві також впливає система документообігу, оскільки через службу логістики проходить велика кількість документів, що відповідають за рух фінансових потоків [2, с. 43–44].

Система документообігу, що поряд із введенням складських документів упроваджує сертифікацію складів та створення відповідних реєстрів (згідно із Законами України “Про зерно та ринок зерна”, “Про забезпечення сертифікації зернових складів на відповідність послуг із зберігання зерна та продуктів його переробки, запровадження складських документів на зерно”), має зменшити чинник недовіри аграріїв до зберігання зерна на складах.

Насамперед це питання грошей, оскільки близько 30–35 % зерна в Україні надходить на елеватори, причому не для зберігання, а для продажу, водночас при тих потужностях, що має країна, вигідніше було б надавати послуги щодо збереження. Отже, для України особливо важливим є впровадження системи складських документів на зерно, оскільки це дасть доступ до оборотного капіталу аграріям. Застосовуючи заставу зерна, можна отримувати близько 3–4 млрд. грн. Також це буде стимулом для інвестування в елеваторну промисловість, що, своєю чергою покращить обслуговування та в кінцевому результаті призведе до зменшення логістичних затрат у собівартості товару. Окрім того, повноцінна робота зернових складів забезпечить облік наявного в країні зерна, дасть змогу складати точніші баланси його виробництва–споживання. Але все це можливо лише за умови, що більшість складів пройдуть сертифікацію, тому можна прогнозувати, що її термін буде подовжено [12, с. 29].

Впровадивши систему складських документів на зерно, власники зерна матимуть надійне джерело фінансування та зможуть вибирати найвигідніші терміни реалізації зерна. Це, своєю чергою, позитивно вплине на коливання цін на зерно впродовж року та може підвищити рентабельність його виробництва. Також за цією системою зменшуються втрати зерна на етапі його зберігання, оскільки сертифікованими можуть бути лише сучасні склади, окрім того, передбачається страхування закладеного на зберігання зерна [12, с. 31].

Узагалі, значення логістики в зерновому підкомплексі посилюється у зв'язку з тим, що кінцеві результати зернопромислового виробництва залежать не лише від рівня розвитку сільського господарства, але й від обслуговуючих його галузей. Зі збільшенням обсягів виробництва зерна зростають розміри використання матеріально-технічних ресурсів, необхідної сировини, допоміж-

них матеріалів тощо. Збільшуються потреби господарств у електроенергії, транспорті, засобах зв'язку, ємкостях для зберігання продукції тощо [15, с. 26].

Тому, перші кроки розвитку логістичних функцій на агропромислових підприємствах України, що забезпечують потреби держави в зерні, характеризуються використанням найманої праці самостійних фірм, тобто логістико-посередницьких організацій, які мають досвід роботи в сфері надання транспортних послуг та послуг зв'язку. Для виробничих фірм це один із шляхів скорочення своїх накладних витрат та можливість сконцентрувати увагу на виробничих прибуткових функціях [10, с. 14].

Крім того, теперішня ситуація на ринку зерна склалася так, що уряд намагається забезпечити баланс інтересів хліборобів, посередників та споживачів зернової продукції. Кожна з цих категорій ризикує втратити свої прибутки. Виробники – в результаті високих тарифів на пально-мастильні матеріали і низьких закупівельних цін на зерно; зернотрейдери – внаслідок високих цін на транспортування та зберігання зерна, залізничні перевезення та невиконання ПДВ Державною податковою адміністрацією, споживачі – через підвищення цін на сільгосппродукцію [8].

Отож, для регулювання зернового ринку України приймаються нормативні документи, які повинні враховувати в своїй діяльності учасники ринку зерна в Україні: Закон України “Про зерно та ринок зерна в Україні” від 04.07.2002 року, Постанова Кабінету Міністрів України від 07.02.2003 року № 164 “Про здійснення заставних операцій із зерном”, Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2003 року № 510 “Про забезпечення сертифікації зернових складів на відповідність послуг по зберіганню зерна та продуктів його переробки, запровадження складських документів на зерно”, Наказ Міністерства аграрної політики України від 27.06.2003 року № 198 “Положення про обіг складських документів на зерно” тощо. Із 2005 року набув чинності Закон України № 1877-IV “Про державну підтримку сільського господарства України”, який передбачає державну підтримку (субсидіювання) страхування ризиків аграрного виробництва в частині компенсації страхової премії сільгоспвиробникам при укладанні ними договору страхування за комплексним (мультиризиковим) та індексним страхуванням.

Більше того, за умов нових економічних відносин та посилення конкуренції між підприємствами зернового підкомплексу України уряд намагається сприяти розвитку логістико-посередницьких організацій. До уваги береться досвід функціонування підприємств країн із ринковою економікою, де широко використовується поняття “логістична послуга”. Під логістичною послугою розуміють не лише перевезення зерна, а й будь-яку операцію, пов'язану зі здійсненням цього процесу, а точніше [14, с. 11]:

- перевезення зерна;
- завантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання зерна;
- підготовки рухомого складу;
- оренда чи прокат рухомого складу тощо.

Відомо, що однією з причин заниженої конкурентноспроможності зернової продукції України є затрати на транспортне забезпечення розподілення, величина якого в 2–3 рази перевищує рівень розвинутих країн. Пояснення можна знайти в неякісній роботі транспорту, а також в стратегії управління запасами. Підвищенню ефективності постачання в наш час приділяється недостатньо уваги [14, с. 13]. І, взагалі, конвенції в портах як значна складова в ціні на зерно, витрати на перевезення та оформлення відповідних документів, свідчать про те, що ця ланка тільки починає формуватися [11, с. 24].

Головною причиною низької ефективності використання можливостей залізниці відносно перевезення та переробки зернових є погане планування цієї роботи та відсутність відповідальності за невиконання запланованих обсягів перевезень і нерівномірне завантаження портів.

Прибуток, який отримують трейдери, багато в чому залежить від точного розрахунку тарифів на подачу та відгін вагонів, а також схеми дисконтування транзитних потоків. Останнім в Україні мало користуються, на відміну від Росії та Прибалтики. Хоча багато закупівельних організацій, які завозять зерно з Росії та Казахстану, користуються здешевленою схемою постачання, тобто коли поставку розділено на 2 частини: російський партнер платить до кордону, а український – далі [11, с. 26].

Отже, можна стверджувати, що процес формування транспортної логістики зернових в Україні закінчиться не скоро. Оскільки існує цілий ряд проблем, які перешкоджають рівномірному розподіленню вантажопотоків. Багато залежатиме від того, як швидко власники вантажів і логістичні фірми вирішать проблему старіння вагонів та знайдуть фінансові ресурси на придбання зерновозів [11, с. 26].

Важливою частиною стратегії формування фінансових потоків на основі логістики виступає управління ризиками у зовнішній торгівлі зерною продукцією. Саме надлишкові ризики під час експорту є основною причиною низьких цін виробника, що надалі може призвести до зниження зернового виробництва.

З боку українських постачальників трейдер найчастіше зустрічається з недопостачанням товару, постачанням товару невідповідної якості, а також із затримкою строків постачання товару. Причому, чим більша компанія-постачальник, тим менше зазначено ризики. Також великі компанії можуть гарантувати виконання контракту та надавати ліквідний задаток. Відповідно, такі партнери розраховують на вищу ціну.

Іноді трейдерські компанії стикаються з цілим рядом специфічних для українського ринку обмежень, які часто спричиняють розрив контрактів або затримку постачань. До них можна віднести заборону на транспортування товару з боку “Укрзалізниці”, незгоду порту на прийняття вантажу, чергу на загрузку на елеваторах.

Виникають випадки, коли запроваджена залізницею конвенція триває довгий час, що призводить до високих затрат на зберігання зерна. Такі затримки суттєво підвищують вірогідність того, що ціна за період зберігання зерна на складі може змінитися [11, с. 26].

Ефективним інструментом покращання фінансового стану аграріїв є страхування агроризиків. Потужність ринку сільськогосподарського страхування тільки за страхування врожаю зернових оцінюється в 400–500 млн. грн., а за страхування зерна, що зберігається на елеваторах – 25–30 млн. грн. [3].

Але сьогодні, як показують дослідження (наприклад, Проекту розвитку агробізнесу МФК), близько 5 % сільгоспвиробників страхують свої врожаї. У більшості випадків страхування є передумовою для отримання кредиту [3].

Добровільне страхування врожаїв сільськогосподарських культур розвивається повільно. Причинами цього є незадовільний фінансовий стан сільгоспвиробників, а також нерозуміння ними переваг страхування як методу мінімізації ризиків. Значна частина аграріїв не довіряє страховим компаніям, вважаючи існуючі умови страхування складними та такими, що не дають можливості в разі настання страхового випадку отримати відшкодування. Інформація про існуючі страхові продукти є важкодоступною.

Для страхових компаній в силу невеликого досвіду в страхуванні агроризиків та недостатньої капіталізації цей вид страхування є ризиковим та затратним. Сьогоднішня фінансова потужність вітчизняних страхових компаній є недостатньою для виплати відшкодувань аграріям у разі настання страхових випадків, спричинених дією системних ризиків [3].

Загалом, завданнями та цілями законодавчого впровадження складських документів є створення умов для ефективної взаємодії банківської, страхової та торгової системи на зерновому ринку України, доступ до короткострокових кредитних ресурсів, забезпечення якості продукції та надійності взаємовідносин, доступ до зовнішніх ринків, розвиток логістичних послуг, послуг страхування та механізмів кредитування.

На рис. 2 зображено схему кредитування під складські свідоцтва підприємств зернового підкомплексу України.

На схемі, зображеній на рис. 2, можна помітити, що будь-які взаємозв'язки учасників зернового ринку України підкріплюються офіційними документами задля уникнення ризиків фінансових і матеріальних втрат. Система взаємовідносин з використанням складських свідоцтв передбачає, що зерно, яке зберігається на сертифікованому зерновому складі, повинне бути захищене від ризиків. Тому, згідно з законом України “Про зерно та ринок зерна в Україні” (ст.37) зерно, прийняте на зберігання за простим або подвійним складським свідоцтвом, має бути застрахованим. Приміщення зернового складу, в якому зберігається зерно, також мають бути застраховані власником. Таку вимогу введено до технічного регламенту сертифікованого зернового складу [3].

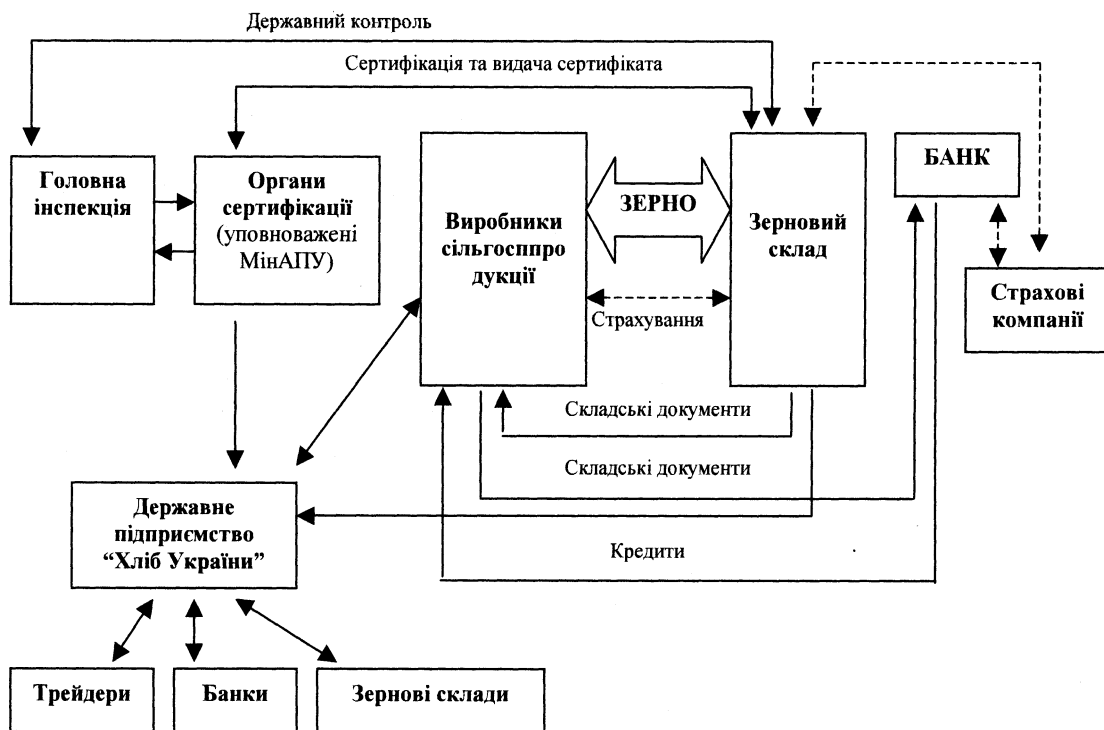


Рис. 2. Схема кредитування під складські свідоцтва підприємств зернового підкомплексу України

Джерело: [допрацьовано автором на основі 6; 12, с. 30]

Треба зазначити, що зберігання зібраного врожаю зерна є важливим завданням для агропромислового сектора України та впливає на формування фінансових потоків учасників ринку. Це завдання не можна швидко виконати, оскільки обладнання для збереження зерна вимагає значних затрат. Відомо, що сьогодні багато виробників зерна намагаються не продавати зібране зерно одразу, а закласти його на збереження для наступного продажу протягом року. Такий спосіб реалізації зерна значно вигідніший для господарств, однак тягне за собою додаткові затрати на зберігання зерна. Сьогодні багато країн світу для зберігання зерна застосовують збірні будівлі різних розмірів і форм, які збираються з різних елементів та досить швидко. Крім того, сучасні зернові сховища являють собою гібрид будівлі та обладнання для якісного сушіння зерна. Тобто, можна стверджувати, що поєднання процесів сушіння та зберігання в одному обсягу має таку важливу перевагу, як зменшення затрат за рахунок економії на перевезеннях зерна транспортом. Затрати на такі перевезення можуть дорівнювати або перевищувати затрати на сушіння. Переобладнання українських будівель для зберігання зерна елементами повномасштабного сушіння зерна призведе до їхнього разового подорожчання на 15–20 %, однак, разом із тим і до довготривалої економії засобів на перевезення зерна [17, с. 26–27].

Що ж стосовно забезпеченості зернового підкомплексу матеріально-технічною базою, то тут розвиток більшості агроформувань залежить від фінансових можливостей, від подолання дефіциту власних та обмеженості й високої вартості зовнішніх фінансових ресурсів. Проте, перебуваючи в однакових, крім державних підприємств, умовах, підприємства різних організаційно-правових форм по-різному розв'язують проблему власної технічної забезпеченості.

Для оновлення машинно-тракторного парку аграрних підприємств на рівні технологічної потреби необхідно щорічно понад 15 млрд. грн. З них на оновлення зернозбиральних комбайнів – 3,5–4,0 млрд. грн. Нині ж на придбання сільськогосподарської техніки суб'єкти господарювання щорічно можуть використати не більше ніж 2 млрд. грн. Крім того, для підтримання машинно-тракторного парку в працездатному стані необхідно 2,0–2,5 млрд. грн. для закупівлі запасних частин і ремонтних матеріалів. Зазначений вище обсяг інвестицій на оновлення та ремонт машинно-тракторного парку аграрний сектор з його нинішнім фінансовим станом виділити неспроможний [3].

Сучасним та ефективним фінансовим інструментом забезпечення сільськогосподарського виробництва технікою та обладнанням, а відтак і мінімізації виробничих ризиків, є лізинг.

Лізинг як один із напрямів розв'язання проблеми технічного оснащення села поки що суттєво не впливає на вирішення цього питання. Перешкоджає широкому впровадженню лізингової форми низький рівень фінансування. Від регіонів у 2004 році надходило замовлення в НАК "Укграгролізинг" на придбання сільськогосподарської та переробної техніки через систему фінансового лізингу на 700 млн. грн., а в державному бюджеті визначених коштів було в розмірі 176,5 млн. грн. Іншою стримувальною причиною є незадовільна платіжна дисципліна лізингоодержувачів, невиконання основного принципу фінансового лізингу – зворотність лізингових платежів. Питання сплатуваності є досить гострим і сьогодні [9, с. 64].

Загалом, в останні роки ситуація з рухомим складом машинно-тракторного парку країни докорінно змінилася (таблиця).

Наявність деяких видів сільськогосподарської техніки.

	1991 рік	1996 рік	2000 рік	2001 рік	2002 рік	2003 рік	2003 р. у % до 2000 р.
Трактори (тис. штук):	497,3	441,7	318,9	296,2	273,6	250,7	50,41
у розрахунку на 1000 га ріллі (шт.)	14	14	11	11	10	11	78,57
Потужність двигунів тракторів (тис. кінських сил)	42724	38175	28023	26348	24525	22566	52,82
Середня потужність двигуна трактора (кінських сил)	85,9	86,4	87,9	89,0	89,6	90,0	104,77
Зернозбиральні комбайни (тис. шт.):	105,2	85,9	65,2	61,3	57,4	53,6	50,95
у розрахунку на 1000 га посівної площі зернових (без кукурудзи) (штук)	8	7	6	5	5	7	87,50

Джерело: [16, с. 132]

Із даних таблиці видно, що наявність сільськогосподарської техніки підприємств постійно зменшується. Причинам такого незадовільного стану речей є об'єктивні процеси зносу та морального старіння рухомого складу підприємств. Більше того, поясненням є той факт, що з роками збільшився середній "вік" техніки, переважна більшість сільськогосподарських машин відпрацювала свій амортизаційний строк. Зношеність техніки, своєю чергою, знижує її надійність і погіршує експлуатаційні показники. Разом із тим, зростають витрати на ремонт і витрати робочого часу через простоювання, подовжуються строки виконання агротехнологічних операцій, не виконується весь обсяг запланованих робіт. Ці фактори негативно впливають на ефективність вирощування зерна. Так, у середньому по району Запорізької області в 2003 році врожайність зернових культур становила 8,4 ц/га. Тому зменшуються обсяги валового збирання та реалізації готової продукції, що, своєю чергою, погіршує показники фінансової діяльності, призводить до збільшення собівартості зернової продукції. Обмеженість підприємств у коштах примушує спрямовувати їх на купівлю необхідних оборотних засобів, розв'язання інших поточних проблем і звужує можливості оновлення основних засобів і впровадження у виробництво продуктивніших технологій [9, с. 67].

Отже, розв'язання проблем повинно розпочинатися на державному рівні. Перші кроки до врегулювання становища вже зроблено, а саме, прийнято Закон України "Про стимулювання розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу" від 7.02.2002 року, який визначив основні напрями розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу, Закон України "Про внесення змін до Закону України "Про лізинг" від 11.12.2003 року, який визначив загальні засади фінансового лізингу та інші.

На цьому етапі покупці матеріально-технічних ресурсів можуть сплачувати ціну, значно нижчу за ту, що пропонується продавцями. Необхідне встановлення й забезпечення функції контролю над ціноутворенням монополізованих структур. Потрібне регулювання й координування

цінового та нецінового механізмів саме на етапі закупівлі матеріально-технічних ресурсів. Для поліпшення стану матеріально-технічного забезпечення пропонується [9, с. 68]:

- надання пільгових кредитів на придбання техніки;
- часткова або повна компенсація банківських відсотків;
- створення машинно-технологічних і прокатних станцій;
- надання техніки на умовах лізингу тощо.

Інше питання, яке гостро впливає на функціонування фінансових потоків сільськогосподарських підприємств пов'язане із забезпеченням села паливом і мінеральними добривами. Адже підвищення ціни на паливо впливає на подорожчання зернової продукції, а також вимагає додаткових вільних коштів селян на придбання паливно-мастильних матеріалів. Крім того, відчувається, що сьогодні заводи притримують паливо, відмовляючись укладати угоди з сільгоспвиробниками.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Український зерновий ринок являє собою поєднання гарантованого збуту зерна державі за встановленою ціною, що повністю виключає цінову конкуренцію, та вільний продаж зерна комерційними каналами збуту з використанням гнучкої системи цін. Існуюча стратегія формування закупівельної ціни для постачання зерна державі враховує перш за все затрати, які може оплатити держава, а не ті, які фактично складаються в зерновиробників і які готові платити споживачі. Єдина ціна на закупівлю продукції не відображає всіх затрат на виробництво, транспортування, завантажувально-розвантажувальні роботи зерновиробників. Зниження якості зерна свідчить про те, що закупівельна ціна не стимулює виробництво зерна високих споживчих якостей. Тому необхідна система знижок і надбавок за якість зерна.

Розвитку конкуренції на ринку зерна перешкоджає цінове регулювання послуг зі зберігання зерна для продовольчого фонду. Ці ціни за послуги з прийняття та зберігання зерна не покривають витрат за надані послуги. Фінансовий стан елеваторів більше залежить від діяльності державного замовника.

Зерновиробники в умовах неплатоспроможності переробних підприємств, впливу держави на ціну, обсяги постачань, вимушені будувати власні потужності з переробки. Такі стосунки призводять до підвищення собівартості переробки, що призводить до підвищення ціни продукції.

Отже, для того, щоб ефективно виконувати економічне регулювання ринку зерна та продуктів його переробки, а також успішно керувати всім процесом логістики фінансових потоків та своєчасно відвертати небажані події, всі учасники зернового ринку повинні сформувати єдину систему взаємозв'язків. Найбільше уваги потрібно приділити інвестиційній та кредитній діяльності, використанню виробничих потужностей, а також діяльності бірж.

Більше того, для того, щоб в Україні відбулося впровадження логістичної стратегії формування фінансових потоків на підприємствах зернового підкомплексу, необхідно:

- ліквідувати великі втрати зерна на стадії закупівель і зберігання за допомогою розвитку елеваторно-складського господарства;
- внести зміни в механізм здешевлення кредитів для підприємств агропромислового комплексу та в сам механізм заставних закупівель;
- сприяти розвитку лізингових операцій;
- сприяти розширенню страхування сільськогосподарського виробництва;
- удосконалити державну підтримку страхування сільськогосподарських ризиків;
- створити дієздатну систему випуску та обігу складських документів із метою збільшення обсягів короткострокового кредитування та покращання його умов;
- знизити тарифи на перевезення зерна від хлібоприймальних пунктів й елеваторів для потреб виробництва;
- сприяти мінімізації транспортних витрат;
- розширити функції держресурсів зерна як інтервенційного фонду для регулювання ринкових цін і доходів сільськогосподарських виробників;
- прискорити процес заміщення застарілого технологічного обладнання для зернового підкомплексу.

1. Гриненко С.П. Логістика як інструмент розвитку підприємництва у цукробуряковому підкомплексі // *Економіка АПК*. – 2004. – №7. – С. 140–143. 2. Кизим А.А., Поманисочка С.В.

Логистичекий менеджмент в промислових компаніях // Логинфо. – 2004. – №1. – С. 42–45. 3. Колібаба Р.О. Класифікація ризиків сільськогосподарського виробництва. Інструменти мінімізації ризиків // Міністерство фінансів України <http://www.minfin.gov.ua/control/uk/publish/article?art> 4. Комаха А. Логістика денежних средств // Дистрибуція и логістика. – 2004. – №4. – С. 32–35. 5. Косарева Т.В. Логістизація економіки АПК // Економіка АПК. – 2003. – №12. – С. 23–27. 6. Косецький О. Складські документи на зерно // Газета АКБ Промінвестбанк, Центральної Ради профспілки працівників Промінвестбанку, Партії національно-економічного розвитку України – 2004. – березень 18–24. – № 11 (172) <http://www.obriy.pib.com.ua/> 7. Крикавський С. Логістика. Для економістів: Підручник. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2004. – 448 с. 8. Партія промисловців і підприємців України // <http://ppri.com.ua/>. 9. Плаксін О.А. Матеріально-технічне забезпечення підприємств АПК в сучасних умовах // Економіка АПК. – 2004. – №8. – С. 63–68. 10. Савенко І.І. Роль та шляхи розвитку логістичної складової в національній інноваційній системі України // Зернові продукти і комбікорми. – 2005. – № 1. – С. 11–15. 11. Святківська Е. Логістика – слабое звено українського зерноринку // Агро Перспектива. – 2003. – № 6. – С. 24–26. 12. Святківська Є., Максимова Л., Фіголь Н. Система складських документів на зерно // Агро Перспектива. – 2005. – № 1. – С. 28–31. 13. Смирнов И. Логістика: территориальные цепи сбыта и их проектирование // Дистрибуція и логістика. – 2003. – № 2. – С. 12–17. 14. Смирнов И. Транспортная логістика как основа систем доставки товаров // Дистрибуція и логістика. – 2003. – № 3. – С. 11–22. 15. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Логістична інфраструктура АПК: теорія та практика // Агроінком. – 2005. – № 5 – 6. – С. 24–27. 16. Статистичний щорічник “Сільське господарство України” за 2003 рік / Державний комітет статистики України: Під загальним керівництвом Ю.М.Останчука. – К., 2004. – 314 с. 17. Толчинский Ю. Современные хранилища для зерна: день сегодняшний и день завтрашний // Агробизнес Украина. – 2003. – № 4. – С. 26–27. 18. Lavrov V. Another Harvest Tiff Erupts // Kyiv Post. – 2004. – Desember 9th. – P. 11.

УДК 338.24: 330. 341. 1

С.В. Князь, В.А. Новицький, О.В. Князь
Національний університет “Львівська політехніка”

ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ НА ЗАСАДАХ УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЯМИ

© Князь С.В., Новицький В.А., Князь О.В. 2006

Проаналізовано і уточнено поняття «економічний розвиток» на основі виділення його сутнісних ознак, класифіковано показники економічного розвитку підприємств та визначено взаємозв'язки між ними та ефективністю управління інноваціями. Сформовано модель покращання управління інноваціями у напрямі забезпечення економічного розвитку підприємств.

In the article it is analysed and specified the concept «economic development» on the basis of his essence feature extraction, classified the indexes of economic development of enterprises, certain intercommunications between the indexes of economic development of enterprise and efficiency of management by the innovations, and also formed the model of improvement of management by the innovations in the direction of providing of the economy growing of enterprises.

Постановка проблеми. В умовах переходу до ринку більшість вітчизняних підприємств неспроможні забезпечити високі результати економічної діяльності. Брак управлінського досвіду у формуванні майна підприємства, залученні фінансових ресурсів, страхуванні валютних, торговельних, відсоткових ризиків тощо зумовлює виникнення проблем щодо забезпеченням фінансової стійкості підприємств, фінансування оборотних та необоротних активів, уникнення втрат від