

иметь высокие расходы на единицу продукции, ее можно удобно продать, избрав канал, у которого более высокая цена [4, с.107]. Определить уровень эффективности реализации зерна в зависимости от маркетингового канала можно с помощью индекса относительных цен по формуле:

$$I_{oi} = \frac{C_{kf} \times 100}{C_c} \quad (6)$$

где:  $I_{oi}$  – относительная цена (индекс), %;  $C_{kf}$  – фактическая цена по конкретному каналу реализации, грн. за 1т;  $C_c$  – средневзвешенная цена реализации 1 т зерна, грн.

Такой подход дает возможность оценить эффективность выбора структуры реализации в пределах одного года в сравнении с другими годами. Аналогичный индексный подход можно использовать при анализе эффективности реализации зерна в пределах одного района в сопоставимости с другими по формуле:

$$I_p = \frac{C_p \times 100}{C_{ob}} \quad (7)$$

где:  $C_p$  – средние цены реализации 1т зерна по району, грн.;  $C_{ob}$  – средневзвешенная цена реализации 1т зерна по области, грн.

**Выводы.** 1. Показатели эффективности должны характеризовать степень результативности производства и давать возможность осуществлять его сравнительную оценку в динамике и в территориальном аспекте по отдельным предприятиям и регионам.

2. От уровня эффективности зерновой отрасли будет зависеть эффективность других отраслей - заготовки и переработки, а также эффективность всего зернопродуктового подкомплекса.

3. Общая эффективность производства на современном этапе находится в большой зависимости от эффективности реализации зерна. Необходимо учесть то, что стоимость конечной продукции, а соответственно, и эффективность зернопроизводства в большей мере зависят от цен реализации и каналов сбыта.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бойко В.І. Зернове господарство: проблеми і напрями розвитку. К.: ІАЕ, 1998.- 66 с.
2. Гиг Дж., Ван. Прикладная общая теория системы. Пер. с англ. Кн.2. – М.: Мир, 1981. – 733 с.
3. Губський Б.В. Аграрний ринок. К.: “Нора-прінт”, 1998.- 184 с.
4. Колесов О.С. Визначення місткості ринку збуту зерна як складова системи маркетингового аналізу // Економіка АПК. – 2002.- №11.- С.106-112.
5. Степанов А.І. Економіка виробництва і підвищення якості зерна. –М.: Колос, 1978. – 287 с.
6. Червен І.І., Гаркуша О.М. Про методику оцінки економічної ефективності виробництва сільськогосподарської продукції. // Вісник аграрної науки Причорномор'я .- 1998.-№5.- С. 6.



УДК: 330+656.615.

**ТАРАКАНОВ Н.Л.,** канд. екон. наук, ст. науч. сотрудник

Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, г. Одесса

### ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРАВЛЕННЯ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

Сформулированы концептуальные основы формирования региональных производственно-логистических комплексов во внутренних районах приморских областей. Предложена интегрированная модель логистического маркетинга, основанная на учете логистического фактора обоснования функциональной специализации комплексов и перспективной номенклатуры выпуска продукции. Разработана система показателей оценки транспортно-логистического положения населенных пунктов; сформулированы принципы поэтапной организации базовых звеньев, даны рекомендации по

их инфраструктурному обустройству. На примере Балтского района определены стратегические ориентиры формирования регионального производственно-логистического комплекса в составе административных районов северной части Одесской области с центром в г. Балта.

**Ключевые слова:** региональный производственно-логистический комплекс, товарный рынок, логистический маркетинг.

Conceptual bases of regional production and logistic complexes formation in the inner districts of seaside regions, have been stated. The integrated model of the logistic marketing, based on taking into account of

the logistic factor of grounding of complex functional specialization and perspective nomenclature of the production output, has been offered. The system of the indices of the evaluation of transport and logistic location of the populated areas has been developed; the principles of stage by stage organization of base sections have been formulated; the recommendations by their infrastructural arrangement have been given. The strategical orientators of formation of regional production and logistic complex in the composition of administrative districts of the Northern part of Odessa region with the centre in the city of Balta, have been determined with Balta region taken as an example.

**Key words:** regional production and logistic complex, commodity market, logistic marketing.

**Введение.** В последние годы в ряде приморских областей Украины сложилось крайне неравномерное распределение объемов реализации продукции между индустриально развитыми портовыми центрами и отстающими в социально-экономическом развитии внутренними районами. Так, в Одесской области свыше 95% всего товарного экспорта приходится на портовые города, тогда как на остальную территорию – не более 2-3% [1]. Среди причин, сдерживающих деловую активность во внутренних районах, специалисты чаще всего отмечают более низкую конкурентоспособность выпускаемой продукции, преобладание преимущественно мелких и средних товаропроизводителей, не способных самостоятельно выйти на потребительские рынки, отсутствие альтернатив в каналах сбыта продукции и ряд других причин [2]. Для увеличения объемов и расширения географии рынков сбыта местной продукции наряду с мерами по созданию региональных оптовых рынков [3], организации сбытовых сетей и другими мероприятиями, стимулирующими реализацию продукции, целесообразно шире использовать преимущества выгодного транспортно-логистического положения внутренних районов относительно ведущих морских портов и внешних рынков сбыта продукции. К перспективной, но еще мало исследованной области научных исследований, которая способна кардинально изменить ситуацию в позитивную сторону, относится разработка методических основ вовлечения логистики материальных потоков в решение проблем расширения деловой активности в исследуемых районах приморских областей [4].

Исследованию актуальных проблем в области логистики материальных потоков и их адаптации к экономике регионов посвящены работы В.И. Павлова, С.И. Бортника, С.Е. Крикавского, Л.Б. Миротина, Н.И. Чухрай и ряда других ученых. В этих

трудах основное внимание уделяется изучению процесса логистизации бизнеса, осмыслению его закономерностей, выявлению узких мест, предлагаются организационно-экономические механизмы формирования транспортно-логистических комплексов, направленные на оптимизацию транспортной деятельности на региональном уровне.

Вместе с тем, отдельные важные аспекты данной проблематики требуют дальнейшего изучения. В частности, крайне недостаточное внимание в научной литературе уделяется оценке влияния логистики материальных потоков на развитие производительных сил внутренних районов приморских областей, включая такие базовые параметры, как формирование функциональной специализации территорий, их участие в международном разделении труда и др.

**Постановка задачи.** Целью статьи является обоснование перспективных направлений формирования региональных производственно-логистических комплексов в качестве ведущей формы активизации экономической деятельности и расширения рынков сбыта продукции из внутренних районов приморских областей.

**Результаты.** Производственно-логистический бизнес – перспективная форма организации предпринимательской деятельности, логистическая составляющая которой определяет перспективы развития производительных сил исследуемых районов: специализацию хозяйства, номенклатуру выпускаемой продукции, рынки сбыта и т.д. Для исследования данной закономерности в работе была предложена модифицированная концепция полюсов экономического роста, которая учитывает специфические особенности производственно-логистической деятельности. Традиционно в полюсах экономического роста основной экономический потенциал концентрируется в географических центрах (ядрах) рассматриваемых территорий. В результате складывается классическая схема экономических отношений «ядро - периферия», в которой снижение деловой активности происходит от центра к границам полюса. В нашем же представлении рост деловой активности имеет противоположный вектор от центра (ядра) к периферии полюса экономического роста. Это достигается за счет того, что в модифицированную концепцию полюсов экономического роста вводятся специализированные «микроточки» (базовые звенья), которые призваны интенсифицировать развитие производительных сил прилегающих территорий. В результате структура полюса экономического роста дифференцируется на две составляющие: на базовое звено и окружающие его ядра экономического роста,

становление которых обусловлено развитием базовых звеньев.

По отношению к производственно-логистическому бизнесу базовое звено и взаимосвязанные с ним ядра экономического роста в совокупности образуют региональный производственно-логистический комплекс (РПЛК). РПЛК представляет собой инновационную форму организации производительных сил, которая призвана с максимальной эффективностью реализовать транспортно-логистический потенциал внутренних районов приморских областей в целях повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции и расширения рынков ее сбыта, обеспечения экономического роста депрессивных территорий, ликвидации местной безработицы и др. Масштаб развития и границы РПЛК определяются зоной тяготения предприятий, которые сориентированы на услуги базового звена. Базовые звенья выполняют функцию «товарного сброса» и одновременно осуществляют доработку продукции, произведенной первичными товаропроизводителями, до требований рынка. Главное преимущество базового звена заключается в том, что у многочисленных мелких и средних товаропроизводителей, образующих ядра экономического роста, отпадает необходимость в дополнительных затратах на финишную доработку продукции, что может послужить причиной для роста объемов производства и ее реализации.

В качестве методической основы обоснования производственных параметров РПЛК в работе рассматривается интегрированная модель логистического маркетинга, которая предусматривает синтез этих двух составляющих [5], как на этапе маркетинговых исследований, так и на этапе обоснования логистики доставки товара потребителю. В этом случае логика исследований приобретает следующий вид: ЛМ = [маркетинговый анализ (М+Л) + логистический анализ (Л+М)]. Предложенная интегрированная модель в первую очередь актуальна для маркетинговой составляющей исследований. Из этого следует, что в процессе обоснования функциональной специализации и перспективной номенклатуры выпуска продукции в РПЛК приоритетное внимание необходимо обращать на те составляющие маркетинга, которые определяются логикой материальных потоков.

Специализация и номенклатура выпускаемой продукции определяются параметром доступности товара к его потенциальным потребителям. В свою очередь параметр доступности структурируется на доступность к пользованию товаром, на доступность к месту пользования товаром и на доступность к времени пользования товаром.

Доступность к пользованию товаром приобретает определяющее значение в сегменте поиска и выбора тех направлений функциональной специализации и перспективной номенклатуры выпуска продукции, которые ориентированы на обслуживающие их порты отгрузки продукции и прогрессивные транспортно-логистические системы ее доставки потребителям. В этой связи выделяется два задания для маркетологов. Первым заданием является позиционирование товарного ряда с эффективными каналами доставки продукции потребителям, которые способны осуществлять эти поставки с минимальными транспортными издержками. Здесь могут рассматриваться преимущества прибрежной торговли, приграничного сотрудничества, специализированных транспортно-технологических систем поставок (контейнерные и др.). Второе задание заключается в позиционировании товарного ряда с теми видами бизнеса, которые обладают преимуществами над конкурентами в виде более короткого транспортного плеча доставки товаров к портам отгрузки.

Доступность к месту пользования товаром определяется потребительскими свойствами продукции, адаптированными к месту эксплуатации. Ее обеспечивает учет соответствия потребительских свойств товара местным климатическим и иным условиям эксплуатации. При этом логистическая составляющая маркетинга предусматривает адаптацию параметров продукции к современным технологиям поддержания заданных потребительских свойств продукции в процессе доставки потребителю (упаковка [6] и др.).

Доступность к времени пользования товаром – исключительно важная составляющая обоснования параметров товарного ряда. Результативность данного фактора определяется способностью логистических ресурсов интенсифицировать транспортный процесс перемещения материальных потоков от производителя к конечному потребителю. Максимальную прибыль получает тот продавец, который продал товар в период, в течение которого покупатель сохраняет наивысший коммерческий интерес к товару. Удовлетворение потребности покупателя в период пика спроса на товар достигается путем адаптации потребительских свойств товара к требованию ускорения перемещения товарной массы, включая ускорение погрузки-разгрузки товара, его упаковки и пр. Многочисленные исследования подтверждают тот факт, что время на проведение погрузочно-разгрузочных работ в среднем составляет 30-50% от общего временного интервала нахождения товара в пути. Поэтому сокращение этой доли – важный резерв минимизации времени доставки товара потребителю. Узкими

местами в данном технологическом звене поставок являются оптимизация габаритов продукции под требование интенсивной загрузки транспортных средств, аналогичная оптимизация весовых характеристик продукции по типам используемых транспортных средств, адаптация параметров выпускаемой продукции к условиям ее хранения в складских комплексах класса «А» [7].

В модифицированной концепции полюсов экономического роста вопросы выбора пунктов локализации предприятий РПЛК относятся только к субъектам хозяйственной деятельности, образующим базовые звенья комплексов, тогда как ядра экономического роста в аспекте их размещения играют пассивную роль и несут функциональную нагрузку только в плане определения перспективного товарного ряда для производства и сбыта продукции. Пункты локализации базовых звеньев (микроточек) с одной стороны должны быть удобно расположены к ведущим транспортным магистралям, связанным с морскими портами, а с другой стороны должны иметь выгодное транспортно-логистическое положение по отношению к соседним административным районам и населенным пунктам, создавая тем самым предпосылки для формирования ядер экономического роста на прилегающих территориях. Двойственность в размещении базовых звеньев при сохранении приоритета тяготения к магистральным трассам позволяет расширить географию возможных пунктов их локализации в направлении поиска площадок, обладающих выгодным транспортно-логистическим положением в границах РПЛК. Транспортно-логистическое положение населенных пунктов определяется исходя из следующих критериев:

а) критерия удаленности на экономически целесообразное от портовых центров расстояние, удовлетворяющее созданию первого логистического «шага» (остановки) для «сброса» товаров;

б) критерия минимизации совокупного расстояния на доставку товаров на предприятия базового звена из близ расположенных населенных пунктов.

Методические подходы к выбору пунктов локализации базовых звеньев были рассмотрены на примере Балтского района Одесской области. Проведенный анализ территории позволил заключить, что Балтский район располагает совокупностью производственно-логистических признаков, указывающих на целесообразность формирования базового звена (микроточки) в качестве первого этапа организации РПЛК в северной части Одесской области. Балтский район граничит с Ананьевским, Котовским, Кодымским, Любашевским и Савранским районами Одесской области, Гайворонским районом Кировоградской области и Чечельницким районом

Винницкой области. Удаленность г. Балты от г. Одессы составляет 226 км. Длина железнодорожных путей, проходящих по территории района, составляет 20 км. Основная железнодорожная магистраль – Одесса-Харьков. Длина автомобильных путей составляет 314 км, из них с твердым покрытием – 310 км.

Балтский район обладает рядом преимуществ для организации первого логистического «шага» по централизованному накоплению и предпродажной доработке продукции с использованием высокоэффективных каналов ее сбыта. Балтский район выгодно расположен по отношению к ведущим портовым центрам Одесской области: Одессе, Ильичевску, Южному. Балта имеет транспортный выход (53 км) на международную трассу Одесса-Киев (МТК № 9). Кроме Балтского района прямой выход к МТК № 9 имеют Любашевский (трасса проходит в непосредственной близости от райцентра Любашевка) и Ананьевский районы (прямое транспортное плечо от г. Ананьева до пересечения с международной автотрассой составляет 31 км). Остальные районы северной части Одесской области не имеют прямого выхода к автомагистрали и связаны с ней через другие районы (табл. 1). Большинство связующих автодорог имеют региональный статус, а Красноокнянский район связан с трассой Одесса-Киев рангом магистральной автотрассы Кишинев-Днепропетровск. Возможная альтернативная точка накопления и консолидации местных товарных потоков, которая представлена зоной г. Ананьева, имеет более короткое транспортное плечо к морским портам (135 км). Вместе с тем более близкое расположение к портовым центрам не отвечает критерию оптимальности логистики перемещения товарных потоков на средние расстояния, поскольку точка выхода к магистрали Одесса - Киев в сравнении с г. Балтой более чем на 40 км сокращает собственно магистральный отрезок пути и одновременно увеличивает составляющую более затратного участка пути от райцентра (г. Ананьева) до международной автомагистрали.

Среди других транспортно-логистических преимуществ Балтского района следует указать на центральное месторасположение района в системе северных административных районов области. Балтский район (г. Балта) имеет минимальное среднее расстояние перемещения товаров из соседних райцентров (46,8 км). Далее следуют Котовск (47,1), Красные Окна (53,0 км), Ананьев (53,5 км), Любашевка (67,2 км), Кодыма (71,3 км), Саврань (80,1 км). Балта является лидером по количеству транспортных выходов, пространственно сопряженных с отрезками пути между райцентрами и трассой Одесса-Киев. Здесь из 7 региональных дорог,

связывающих райцентр с соседними районами, 5 дорог пространственно сориентированы на связующую трассу Балта – магистраль Одесса – Киев. В Котовском районе из 5 дорог, проходящих через его территорию, в единой пространственной связке с

транспортным выходом к трассе Одесса – Киев функционируют только 3 автодороги, в райцентрах Красные Окна и Саврань – по 2 автодороги, в Любашевке – 1 дорога.

Таблица 1

**Показатели сравнительной оценки транспортно-логистического положения административных центров северной части Одесской области**

№ п/п	Показатели	Балта	Котовск	Любашевка	Ананьев	Красные Окна	Саврань	Кодыма
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Показатели сравнительной оценки размещения первого логистического «шага»							
	Расстояние перемещения товарных потоков между райцентром и г. Одессой на участке автомагистрали Одесса-Киев, км	173	135	161	135	150	191	173
	в том числе доля от общего расстояния, %	76,5	69,2	100,0	81,3	70,1	83,0	63,4
	Расстояние от райцентра до автомагистрали Одесса-Киев, км	53	60	-	31	64	39	100
2.	Показатели сравнительной оценки транспортно-логистического положения райцентров в исследуемом регионе							
	Количество автомобильных трасс, связывающих райцентр с остальными райцентрами, ед.	7	5	1	4	3	3	3
	в том числе, сопряженных с транспортными выходами на автомагистраль Одесса-Киев, ед.	5	2	1	2	1	2	2
	Среднее расстояние между райцентром и остальными райцентрами, км	46,8	47,1	67,2	53,5	53,0	80,1	71,3

Таким образом, Балтский район фокусирует на себе узловой транспортно-логистический потенциал большей части севера Одесской области, что служит важным условием для перспектив формирования РПЛК.

Используя интегрированный метод логистического маркетинга, необходимо выделить те логистические преимущества региона, которые могут оказать решающее воздействие на формирование перспективной производственной специализации ядер экономического роста. Для севера Одесской

области в постановочном плане следует обратить внимание на два приоритетных направления функциональной специализации ядер экономического роста.

Первое направление позиционирует формирование товарной номенклатуры комплексов с перспективными интермодальными перевозками контейнерных грузов, в частности, между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (в первую очередь Китаем) и Евросоюзом. По причине сложившегося за последние годы дисбаланса в грузоперевозках в пользу Китая (превышение составляет более 8 млн TEU в год) сложилась ситуация, когда металлопрокат, лес и даже традиционно балкерные грузы (карбамид, сода, мука и т.д.) дешевле отправлять контейнерами, чем балкерами или судами универсального флота. В результате достигается более низкая стоимость доставки товаров (по данным компании «Голден Эйкс» отправка металлопроката во Вьетнам в контейнерах на 12-14 \$/т, труб – на 20 \$/т дешевле по отношению к судам, традиционно специализирующимся на перевозке этих грузов [8]). В этой связи в процессе выбора товарного ряда предпочтение необходимо отдавать видам экономической деятельности, продукция которых способна: а) к транспортировке в контейнерах; б) конкурировать на азиатских рынках; в) формировать новые рыночные сегменты. В этом контексте второе направление, дополняющее первое, заключается в позиционировании экономики исследуемых районов Одесской области с перспективными видами бизнеса, которые обладают преимуществами над своими внутренними конкурентами по фактору транспортной доступности к портам отгрузки продукции и при этом способны конкурировать на внешних рынках. К

одному из таких перспективных видов деятельности следует отнести экологический агробизнес. Согласно выполненным экспертным оценкам, в Украине имеется 8 млн га экологически чистых черноземов. Ареалы их распространения разделены на четыре крупных массива, из которых Южно-Подольский массив, охватывающий север Одесской области, наиболее близко расположен к морским портам и региональным рынкам сбыта экологически чистой продукции [9].

**Выводы.** Научная новизна выполненного исследования заключается в разработке концептуальных подходов к формированию региональных производственно-логистических комплексов в качестве перспективной формы становления локальных товарных рынков во внутренних районах приморских областей и сглаживания на этой основе диспропорций в географии и масштабах сбыта продукции. Теоретическое значение работы состоит в исследовании и разработке инновационных форм активизации рыночных отношений в депрессивных районах. Практическое значение работы определяется целесообразностью формирования региональных производственно-логистических комплексов в отдельных, внутренних районах приморских областей, обладающих выгодным транспортно-логистическим положением к внешним товарным рынкам. Перспективы дальнейших исследований в рамках рассмотренной проблемы должны быть направлены на разработку организационно-экономических механизмов инфраструктурного обустройства комплексов с учетом решения особо острых социально-экономических, экономико-экологических и иных проблем регионального развития.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Статистичний щорічник Одеської області за 2007 рік// Одеса: Головне управління статистики Одеської області, 2007. – С. 235.
2. Перспективи малих та середніх підприємств України у міжнародній торгівлі. Аналітична довідка// Бізпро. – 2006. - № 4. – 10 с.
3. Лисюк В.М., Нікішина О.В., Ярмоленко О.Б. Розвиток регіональних оптових ринків сільськогосподарської продукції// Економічне інновації: випуск 29. Одеса: Інститут проблем ринка і економіко-екологічних досліджень НАН України, 2007. – С. 165-174.
4. Основы логистики: Учебник для вузов/ В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, С.А. Ширяев, Д.В. Гудков, Под ред. В.А. Гудкова. – М.: Горячая линия, 2004. - 351 с.
5. Коробков В. Рыночные аспекты взаимосвязи маркетинга и логистики// Логистика. – 2007. - № 3. – С. 10-11.
6. Тарно-транспортне господарство у логістиці комбікормового виробництва// Економіка АПК. – 2007.- № 11. – С. 92-96.
7. Все по полочкам, или что нужно знать про стеллажи// Транспорт и логистика. – 2007. - № 3. – С. 38-41.
8. Совершенствование организации переработки контейнеров на стыке разных видов транспорта// Транспорт. – 2006. - № 28. – С. 67-70.
9. Купинец Л.Е., Харичков С.К. Проблемы производства экологической продукции в АПК: методы и национальные аспекты. – Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007, 677 с.

