

ЕКОНОМІКА ТА МЕНЕДЖМЕНТ

УДК 338.516.4

Н. С. Белінська, к. е. н., доц.

МОЖЛИВОСТІ АДАПТАЦІЇ МОЛОКОПЕРЕРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ ДО НОВИХ СИТУАЦІЙ В ЕКОНОМІЦІ ШЛЯХОМ ВКЛЮЧЕННЯ ЇХ В ІНФРАСИСТЕМИ

Вступ

Специфіка сучасного життя потребує від суб'єктів економічних відносин проведення глибокого аналізу ринкових тенденцій, щоб забезпечити ефективне використання наявних ресурсів і якісне задоволення вимог споживачів.

В ринкових умовах збут продукції перетворився в одну з найголовніших проблем молокопереробних підприємств.

Різко скоротилося постачання сировини безпосередньо великими сільськогосподарськими підприємствами. В умовах дефіциту сировини, що наростає, молокопереробні підприємства змушені закуповувати молоко у великої кількості домогосподарств населення на великій території, а це веде до зростання транспортних витрат. Крім того, різко погіршилась якість молочної сировини. Все це веде до ситуації, коли у молокопереробних підприємств з'являється потреба пошуку нових форм інтеграції, спроби безпосередньо через ініціативу знизу сформувати різні кооперативні форми співтовариства та партнерства, заново побудувати ланцюжок руху агропродукції від сільгоспвиробника до роздрібної торгівлі. Наприклад, сумісне використання холодильних установок в районних центрах або в сільській місцевості в сільських сепараторних пунктах та ін. Така інтеграція ґрунтується на довгострокових договорах, неформальних контактах, на дольовому об'єднанні власності або об'єднанні з метою забезпечення надійних каналів руху товарів та гарантій від ризиків, а також бажання переробних підприємств охопити контролем сферу торгівлі шляхом створення (придбання) власної роздрібної мережі. Зростає роль третьої сфери АПК.

Постановка проблеми

Споживча вартість (корисність) різних товарів для певних споживачів, яка рішуче впливає на платоспроможний попит і, відповідно, на доходи і прибуток постачальників, прямо пов'язана з їх спроможністю безпосередньо задовольняти потребу в тій чи іншій продукції, яка виникла в розглядуваний час, в певному місці і необхідній кількості.

Щоб така спроможність зберігалась постійно, мало виготовити необхідну для споживачів продукцію в сфері матеріального виробництва з раніше заданими властивостями, треба ще доставити її в певний час за місцем призначення, де виникає ця конкретна потреба.

Таким чином, якщо матеріальне виробництво створює основу потенціальної споживчої вартості, то послуги транспортування реалізують цю потенціальну корисність для конкретних споживачів. Цією обставиною пояснюється зростаюча роль посередницької діяльності для забезпечення більш надійної та синхронної взаємодії чисельних господарських систем, безперервності відтворювальних процесів на всіх стадіях.

Це в свою чергу тісно пов'язане з такими ресурсоємними послугами, як створення і збереження запасів в різних каналах матеріального виробництва і обігу. Головна розбіжність інфраструктурної діяльності від усіх інших, в тому числі і утилітарних послуг полягає не стільки в наявності її власної споживчої вартості для певних груп споживачів, скільки в створенні реальної корисності виготовленої продукції та результуючих послуг за домовленими із споживачами кількостями, якостями, місцем і часом поставки, а також цінами (затратами).

Наприклад, якщо послуга пасажирського транспорту сама по собі має споживчу і особисту вартість, то суспільна корисність вантажного транспорту реалізується тільки через зростання споживчої вартості і вартості (ціни) продукту, який перевозиться.

В ринковій економіці змінюється роль і пріоритет матеріального виробництва та інфраструктури в досягненні кінцевих результатів як суспільного виробництва в цілому, так і діяльності окремих ринкових суб'єктів. Цьому сприяють об'єктивні тенденції розвитку світової та національної економік за характерного для індустріальної епохи достатньо ємного платоспроможного попиту, який формується на базі динамічного зростання людських потреб. Для кожного етапу цивілізації матеріальному виробництву, як основному джерелу товарної маси, відводилась домінуюча роль.

Проблема збуту в умовах «товарного голоду», тобто переваги попиту над пропозицією довгий час відходила на другий план, а основні ринки продукції та послуг формувались як ринки товаро-виробників (постачальників) із своїм механізмом конкуренції.

Звичайно, що при цьому всі невиробничі галузі та види діяльності, в тому числі і інфраструктурні, були зорієнтовані в основному на підвищення ефективності виробництва і оцінювались мірою своєї позитивної дії на неї. Проте, зі зниженням резервів та платоспроможного попиту, оснований на звичайних людських потребах, в умовах бурхливого розвитку матеріального виробництва заго-стрилася проблема збуту товарів.

Продавати багато певних товарів все тяжче та дорожче, ніж їх виробити. Для успішного вирішення проблеми їх реалізації сьогодні ведеться посилений пошук господарських інструментів, форм і методів не тільки для більш поглибленого вивчення платоспроможного попиту, але і його активного формування (з допомогою реклами, маркетингу, прогнозування, вимог і психології споживачів, які покладені в його основу).

В постіндустріальній економіці здійснилася переорієнтація з ринку продавців на ринок споживачів із одночасним посиленням спеціалізації останнього. Конкурентна боротьба за вередливого споживача, який вимагає не тільки якісно виготовлених товарів та послуг, а й зручного способу їх доставки і додаткового сервісного супроводження, в значній мірі сприяли становленню та розвитку сервісної економіки.

Для збереження і нарощування конкурентних переваг в цих умовах виникає потреба в принципово новій організації інтегрованого управління єдиним матеріальним (товарним) потоком, починаючи від ресурсозабезпечення виробництва фірми-виготовлювача (підприємства) до споживача або використання її готової продукції замовниками. Само по собі матеріальне виробництво стає однією із стадій руху (перетворення матеріальних і товарних потоків), до того ж, судячи із затрат, далеко не завжди головною.

Результати дослідження

Вплив інфраструктурної діяльності на формування підвищеної споживчої вартості продукції, яка поставляється, та послуг і відповідно на формування їх загальної вартості (ціни) збільшується завдяки іншій об'єктивній тенденції, яка пов'язана з світовою глобалізацією. Подальший розподіл суспільної, в тому числі і міжнародної праці під дією технічного прогресу і інших факторів цивілізації поглиблює спеціалізацію як виробництва, так і обігу (торгово-посередницького, експедиторського та ін.), так і працівників цих сфер. Це в свою чергу розширює межу (кордони) кооперування і посилює роз'єднання за місцем, часом та потужностями суміжних матеріальних і товарних потоків, одночасно підвищуючи ступінь залежності продуктивних сил. В цих умовах різко зростає роль інфраструктурних послуг, і це знаходить своє відображення в системі достатньо суцільних прямих, непрямих і зворотних зв'язків. Їх адекватне описання, спеціалізація та моделювання можуть бути досягнуті з допомогою методів міжгалузевого та міжпродуктового балансів. Про це говорять вчені на сторінках періодичних видань [1, 2].

Таким чином, на сьогодні все більша кількість фірм стають диференційованими і перетворюються у відкриті а потім і в «наскрізні» системи, які на перевагу закритим, характерним для індустріальної епохи, мають тенденцію переростання в інфрасистеми (інфрагалузі), які пов'язані з інформаційною епохою та сервісною економікою. Російські дослідники цьому питанню приділяють велику увагу [3, 4].

Інфрасистеми – це нові утворення, характерні для більш високого рівня розвитку суспільного виробництва сучасного методу. Інфрасистеми характеризуються такими ознаками:

— в цих системах значно розширюється склад виробничих факторів, які впливають на ефективність кінцевих результатів діяльності інфрасистеми, їх доходи та прибуток шляхом появи все

нових видів інфраструктурних послуг, які беруть участь у формуванні корисності для споживачів та вартості;

— зростає залежність самого матеріального виробництва від вказаних послуг. Без них воно стає або неефективним, або взагалі неможливим. Ці обставини обумовлюють зрівнювання матеріального виробництва та інфраструктурну діяльність, а в багатьох випадках змінюють пріоритети місцями.

Завдяки інфрасистемам зникає перепона, яка роз'єднує в технологічному відношенні виробничу та невиробничу сфери господарювання з одного боку, з іншого – тісного зв'язку між окремими або спорідненими видами (стадіями) виробництва, відродження автономності, «роз'єднаності», рухливості та гнучкості всіх поточних процесів і операцій, які зорганізовані за модульним принципом.

За орієнтовними даними спостережень автора, диференціація частки доходів учасників суспільного виробництва по Вінницькому регіону в цінах продукції в 2002 році було, в %:

Продукція	Виробники	Посередники
Продовольчі товари	25...40	45...75
В тому числі молочні продукти	25...65	35...75

Вищезгаданий принцип чимось подібний до традиційного матеріального виробництва, де послідовність виробничих процесів пов'язані із зміною об'єктивних властивостей вихідної сировини або проміжного продукту (токарна обробка свердління, ковальська операція, штампування, хімічні реакції, термічна обробка, різання, розкрій тощо) переплітаються з чисто інфраструктурними операціями (внутрішньоцехове транспортування деталей та виробів від верстата до верстата, із цеха в цех; зберігання у внутрішньозаводських цехових коморах, на робочих місцях, послуги організації виробництва тощо). Проте, ця тенденція повторюється в інфраструктурах на іншому, вищому рівні (новому витку розвитку суспільного виробництва), коли виробничі і невиробничі (інфраструктурні процеси) протікають в більш широких просторово-часових межах.

В інфрасистемах значно зростає взаємозв'язок між всіма її частинами та елементами. Це може означати, що системні інтереси, які так або інакше відображаються різними критеріями синтетичного ефекту, переважають інтереси окремих підрозділів інфрасистеми навіть за умов оптимізації їх діяльності. Отже, всі процеси, які відбуваються в інфрасистемах, особливо поточні (матеріальні, товарні та супутні їм фінансові потоки), треба розглядати в єдності, відмовившись від традиційного покращення роботи її локальних структурно-функціональних підрозділів (постачання, виробництва, збуту, дистрибуції, транспортно-складського господарства тощо) [6, 7, 8].

Саме тому в інфрасистемах зі всіх виробничих факторів, які взаємодіють між собою та впливають на кінцеві результати їх діяльності, головним стає якість та ефективність управління, особливо стратегічного.

В свою чергу це залежить від організації ефективності функціонування та розвитку їх систем управління, зокрема їх спроможність, адаптуватися до нових ситуацій та сприйняття інновацій [9, 10].

Інфрасистеми є такі, які мають одну ланку, інші мають багато ланок.

Одноланкові системи — це фірми, виробництво в яких може бути комбіноване, тобто складатися із декількох технологічних «переробок» сировини та матеріалів, зосереджені на одній ізольованій території, яка обслуговується внутрішньозаводським транспортом. Інфраструктурне обслуговування визначається межами господарських зв'язків фірми як за її ресурсозабезпеченням, так і за збутом та може або входити до структури самої фірми (торговий дім, розподільчий центр, власні дилерські, дистриб'юторські мережі та ін.), або в інфраструктурні системи загального використання – транспортно-експедиційні, митно-складські організації, паливно-посередницькі структури тощо.



Рис. 1. Одноланкова інфрасистема з перетворенням матеріального потоку

Як одноланкові, так і інші інфрасистеми відкриті відносно до зовнішнього середовища.

Центральним ядром одноланкової інфрасистеми є компактно розташовані виробничі структури на одній ізольованій території навіть тоді, коли виробництво є достатньо комбінованим.

До багатоланкової інфрасистеми належать також фірми, які в тій чи іншій формі (корпоративних або асоціативних об'єднань) інтегрують декілька технологічно взаємопов'язаних (змішаних або суміжних) виробництв кінцевого продукту. Вони роз'єднані не тільки територіально, але і оформлені організаційно та економічно в достатньо відокремлені структури (із своєю виробничою програмою, зі своїми режимами та виробничими показниками, своїм керівництвом, а в багатьох випадках — зі своїми центрами затрат та прибутку).

Такі інфрасистеми характерні для виробничо-господарських комплексів (паливно-енергетичного, будівельного, агропромислового, продовольчого). Це можна продемонструвати даними рис. 2, де відображені зв'язки продовольчого комплексу, ядро якого – продовольча частина АПК, складається із декількох змішаних технологічно пов'язаних ланок або стадій виробництва (1, 3) і інфраструктури (2, 4, 5, 6). Інфраструктура агропостачання виступає як зовнішнє по відношенню до інфрасистеми продовольчого комплексу середовище (або зовнішня інфраструктура).

Перша з них обмежена господарськими зв'язками які впливають з міжфірмового обороту в межах продовольчого комплексу, друга визначається господарськими зв'язками та його межами. Звичайно організація управління внутрішньою та зовнішньою діяльністю буде здійснюватись на різних методологічних основах. Це відноситься також до багатоланкових систем, оформлених в рамках єдиної власності і до інфрасистем, в яких виробничі та обслуговувальні їх невиробничі структури зберегли статус економічно та юридично незалежних власників.

В останньому випадку найбільш актуальною та складовою проблемою управління стає знаходження поля взаємних інтересів та можливих компромісів для всіх учасників – власників багатоланкової інфраструктури.

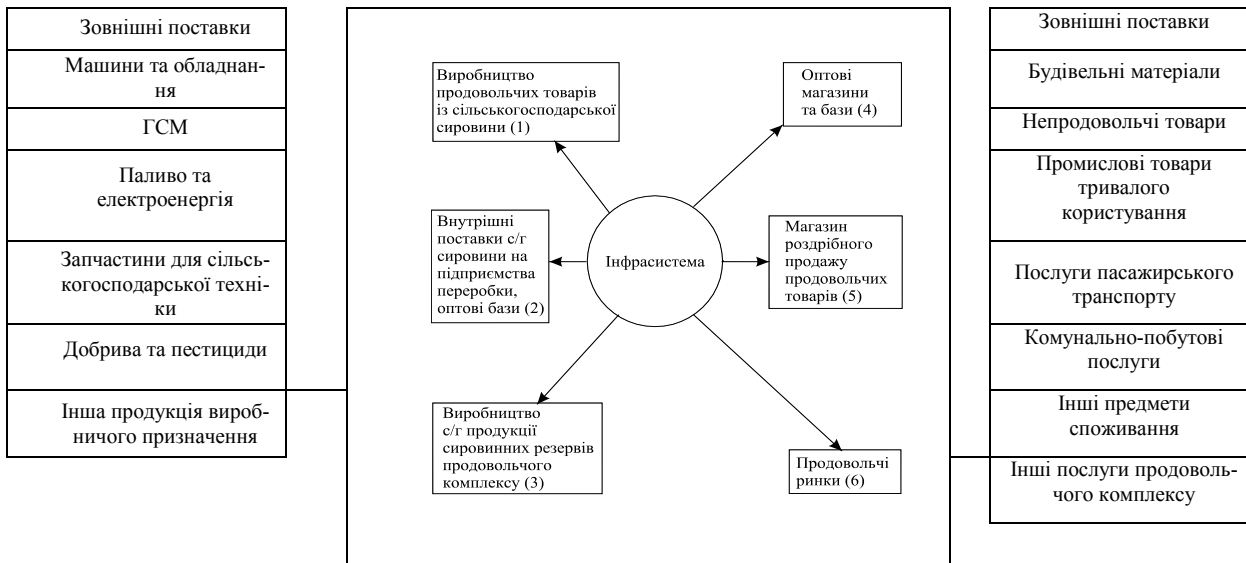


Рис. 2. Структурні побудовання багатоланкової інфрасистеми продовольчого комплексу

Висновки

Свої значні можливості інфрасистеми можуть демонструвати ефективністю спрощення та прискорення процесу руху товарів зі сфери виробництва до кінцевих споживачів; фінансових потоків із сфери споживання до товаровиробників; створення рівних умов для товаровиробників щодо просування власної продукції на внутрішньому ринку та забезпечення безпеки споживання; формування реальних цін на продовольчі товари; отримання об'єктивної інформації про кон'юнктуру ринку та передачу її у сферу виробництва.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Богиня Д., Волинський Г. Структурна перебудова економіки в умовах глобалізації та інформатизації // Економіка України. — 2001. — № 7. — С. 19.
2. Чухно А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України // Економіка України. — 2001. — № 12. — С. 53.
3. Прушковский М. В., Гаркушею Е. С. Развитие продовольственного рынка в Белгородской области // Перша Всеукраїнська конференція вчених, викладачів та практичних працівників «Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій» ІЕ ТАНГ. — Вінниця, 2003. — С. 220.
4. Прушковский М. В., Прушковская Е. Е. Инфрасистемы как продукт современной сервисной экономики // Развитие фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій. — Вінниця, 2003. — С. 315—319.
5. Гончарова Л. Н. Управление агропромышленным комплексом в условиях создания интегрированных формирований // Перша Всеукраїнська конференція вчених, викладачів та практичних працівників «Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій» ІЕ ТАНГ. — Вінниця, 2003. — С. 335.
6. Окунь А. Н., Швайко Д. Ю. Тенденции развития рынка молочной продукции в России на современном этапе // Перша Всеукраїнська конференція вчених, викладачів та практичних працівників «Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій» ІЕ ТАНГ. — Вінниця, 2003. — С. 311
7. Логвинов В. Г. Тенденции развития рынка молока // Молочная промышленность. — 2002. — № 6.
8. Тенденция роста сохраняется. Исследование российского рынка молока в 2001 году // Провиант. — 2002. — № 1.
9. Фокина Н. З., Степанова Б. Н. Рынок СОМ. Лето 2002 года // Молочная промышленность. — 2002. — № 7.

Рекомендована кафедрою економіки промисловості та організації виробництва

Надійшла до редакції 23.03.04
Рекомендована до друку 22.04.04

Белінська Неля Семенівна — доцент кафедри економіки промисловості та організації виробництва.
Вінницький національний технічний університет