

ності кадрів. По-перше, необхідно покращити умови праці, організацію праці, виробництва. По-друге, налагодити соціально-трудові стосунки в колективі. По-третє, удосконалити систему управління, стиль керівництва, систему професійного просування, мотиваційний механізм.

Забезпечення ефективного функціонування аграрної сфери залежить від покращення матеріально-технічної бази. При виробництві техніки слід брати приклад у закордонних виробників. Потрібно більше виробляти власної техніки та зменшити до мінімуму закордонні поставки.

Необхідною умовою удосконалення ефективного використання людського капіталу є стабільність зайнятості й гідної оплати праці. Забезпечення персоналу постійною роботою – одне із основних завдань керівництва. Постійна робота дає працівникам упевненість у завтрашньому дні. Для керівництва це гарантія того, що не потрібно шукати нових працівників і зазнавати додаткові витрати на їх адаптацію. Щодо заробітної плати, то її рівень має бути не менше, ніж на промислових підприємствах. Необхідно вдосконалити систему матеріальної мотивації: ввести премії, надбавки, доплати тощо.

Висновки з проведеного дослідження. Інвестування в людський капітал – одне з основних завдань для керівництва підприємств аграрної сфери. Адже, завдяки вкладенням у персонал, можливо досягти

ефективнішого використання людського капіталу. Порівнюючи людський капітал з іншими формами капіталу, можна впевнено визначити, що людський найбільш вигідний. Він приносить значно більший економічний ефект, ніж інші види капіталу.

Не зважаючи на те, що економіка сільськогосподарських підприємств Полтавської області має досить високий рівень накопиченого людського капіталу, ефективність його використання порівняно невисока. Це відображено у проведеному SWOT-аналізі, де виявлені слабкі сторони та загрози у використанні людського капіталу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Грішнова О., Тартична Л. Економічна природа і значення категорії людський капітал / О. Грішнова, Л. Тартична // Україна: аспекти праці. – 2003. – № 7. – С. 33–37.
2. Кудлай А.В. Управління людським капіталом: Дис. ... канд. екон. наук / А.В. Кудлай. – Харків, 2004. – 228 с.
3. Чечель О.М. Інвестування у розвиток людини як пріоритетний напрям формування людського капіталу / О.М. Чечель // Економіка та держава. – 2010. – № 3. – С. 86–88.
4. Савченко М.О. Теоретический базис категории «человеческий капитал». – Самар: Экономическое образование, 2005. – 240 с.
5. Горячук В.Ф. Інвестиції в людський капітал та віддача від них / В.Ф. Горячук // Економіка: реалії часу. – 2012. – № 1(2). – С. 34–39.
6. Головне управління статистики у Полтавській області – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.poltavastat.gov.ua/>.

УДК 332.122:338.47

Лифар В.В.
доктор економічних наук,
завідувач кафедри маркетингу
Запорізького національного технічного університету

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

Стаття присвячена розкриттю змісту забезпечувальних програм регіональної стратегії використання транзитного потенціалу регіону, а саме: програми транспортної кластеризації і програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. У роботі обґрунтовано передумови й можливості створення мережі транспортно-логістичних центрів, запропоновано організаційно-функціональну структуру транспортно-логістичного центру.

Ключові слова: забезпечувальна програма, транзитний потенціал регіону, транзитний вантаж, перевезення, транспортна кластеризація, транспортно-логістична інфраструктура.

Лыфарь В.В. ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

Статья посвящена раскрытию содержания обеспечивающих программ региональной стратегии использования транзитного потенциала региона, а именно: программы транспортной кластеризации и программы развития транспортно-логистической инфраструктуры. В работе обоснованы предпосылки и возможности создания сети транспортно-логистических центров, предложена организационно-функциональная структура транспортно-логистического центра.

Ключевые слова: обеспечивающая программа, транзитный потенциал региона, транзитный груз, перевозка, транспортная кластеризация, транспортно-логистическая инфраструктура.

Lyfar V.V. PROVIDING OF THE REGIONAL MARKETING STRATEGY OF REGION TRANSIT POTENTIAL USE

The article is dedicated to the maintenance opening of the regional strategy providing programs of region transit potential use, namely program of a transport clusterization and program of transport-logistic infrastructure development. Pre-conditions and possibilities of transport-logistic centers network creation are substantiated in this investigation, the organizationally-functional structure of transport-logistic center is offered.

Keywords: providing program, region transit potential, transit load, transportation, transport clusterization, transport-logistic infrastructure.

Постановка проблеми. Територія України та її регіонів зокрема володіє достатнім транзитним потенціалом, який на сьогодні не використовується належним чином. Насамперед це пов'язано з відсутністю стратегії ефективного використання транзитного потенціалу на регіональному рівні, яка дозволила б розвивати одну з пріоритетних галузей економіки держави – транспортний комплекс. Транспорт є невід'ємною складовою суспільного виробництва, яка формує економічні зв'язки між підприємствами, забезпечує обмін продукцією й перевезення пасажирів. Ефективно використовуючи транспортну інфраструктуру регіонів, можливо підвищити рівень транспортного обслуговування, розвивати ринок транзитних послуг, спрямовуючи отримані кошти на соціально-економічний розвиток регіону. У свою чергу, це потребує впровадження інноваційних форм використання транзитного потенціалу, модернізації транспортної системи, удосконалення організації управління в сфері транспортної діяльності з урахуванням потреб маркетингового середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед українських учених, котрі займалися питаннями розвитку транзитного потенціалу, слід зазначити Д.К. Прейгера (вивчав проблеми реалізації транзитного потенціалу України [1]), Н.А. Мікула (досліджувала формування транскордонних кластерів [2]), Ю.В. Макогона (аналізував перспективи розвитку транзитного потенціалу України [3]), К.В. Соляника (досліджував проекти розвитку транзитного потенціалу, що реалізуються у межах транспортної стратегії України [4]), О.В. Мініну (виокремила регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу [5]). Проблеми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури набули висвітлення у працях С.В. Крикавського [6], Н.І. Чухрай [7], Р.Р. Ларіної [8].

Постановка завдання. На основі вищезазначеного можна сформулювати завдання дослідження, яке полягає в розкритті змісту й передумов реалізації забезпечувальних програм регіональної маркетингової

стратегії використання транзитного потенціалу регіону (далі – ТПР).

Виклад основного матеріалу дослідження. У попередніх дослідженнях автором сформульовано загальну стратегічну мету ефективного використання ТПР – досягнення європейського рівня транспортно-обслуговування транзитних перевезень у регіоні. Для виконання поставленої цілі потрібна відповідна регіональна маркетингова стратегія використання ТПР, яку визначено як територіально-галузеву стратегію. Однак для її реалізації необхідні певні допоміжні (забезпечувальні) програми. Які такі програми обрано програму транспортної кластеризації, програму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, програму формування трудового потенціалу.

Теоретичною основою авторського обґрунтування вибору програми транспортної кластеризації і програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури стала оцінка експертів щодо інноваційних форм використання ТПР, отримана в результаті проведення опитування експертів. Експертами були представники регіональних і міських органів виконавчої влади Запорізької області. В Анкеті «Форми ефективного використання транзитного потенціалу регіону» для оцінювання було запропоновано три форми ефективного реалізації ТПР: створення транспортних кластерів; використання механізмів державно-приватного партнерства, серед них концесійних моделей; організація мережі регіональних транспортно-логістичних центрів. Найбільшу середньоарифметичну оцінку отримали організація регіональних транспортно-логістичних центрів – 5 балів, створення транспортних кластерів – 4,8 балів. Підставою для вибору програми формування трудового потенціалу стала пріоритетність цього напрямку в регіональній соціальній політиці.

Для формування забезпечувальних програм необхідно визначити провідний вид транспорту в регіоні, тобто той, який є найбільш задіяним у перевезеннях і переробці прохідного та внутрішнього (експортно-ім-

Таблиця 1

Обсяги перевезень і переробки транзитних вантажів в Запорізькій області (тис. т)

Вид вантажу	Вид транспорту	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	Основний вид транспорту
1. Вугілля	морський	884,8	754,2	677,9	1068,2	1157,1	759,7	532,4	морський
	у т.ч. прохідний транзит	812,7	691,0	669,9	1061,1	1133,2	723,3	505,2	
	внутрішній транзит	158,4	23,9	5,9	73,7	47,4	21,5	10,6	
	річковий	654,3	667,1	664,0	987,4	1085,8	701,8	494,6	
	залізничний	57,8	46,3	-	-	15,1	20,9	-	
2. Чорні метали	морський	14,3	16,9	8,0	7,1	8,8	15,5	27,2	залізничний
	у т.ч. прохідний транзит	5413,3	4615,4	3417,4	3342,7	3811,6	3709,8	3800,0	
	внутрішній транзит	537,9	308,4	225,0	-	140,0	135,3	340,8	
	річковий	1,5	-	-	-	1,2	-	-	
	залізничний	536,4	308,4	225,0	-	138,8	135,3	340,8	
3. Будівельні матеріали	морський	307,7	295,8	64,6	46,7	71,3	70,8	463,1	залізничний
	у т.ч. прохідний транзит	4567,7	4011,2	3127,8	3296,0	3600,3	3503,7	2996,1	
	внутрішній транзит	4919,5	3758,8	2030,8	2569,3	3697,5	3795,9	4131,5	
	річковий	293,6	384,4	171,5	286,7	98,9	177,9	96,1	
	залізничний	58,0	78,5	13,2	26,9	-	44,6	11,2	
4. Зернові	морський	235,6	305,9	158,3	259,8	98,9	133,3	84,9	морський
	у т.ч. прохідний транзит	74,8	10,9	11,5	19,9	20,9	8,2	-	
	внутрішній транзит	4551,1	3363,5	1847,8	2262,7	3577,7	3609,8	4035,4	
	річковий	475,8	1138,6	1057,3	792,8	744,6	801,1	865,0	
	залізничний	198,5	444,2	495,7	410,6	433,9	520,9	642,7	
5. Руда	морський	40,3	20,4	3,0	14,3	32,0	6,2	-	залізничний
	у т.ч. прохідний транзит	158,2	423,8	492,7	396,3	276,2	514,7	642,7	
	внутрішній транзит	277,3	694,4	561,6	382,2	310,7	280,2	222,3	
	річковий	5126,3	4996,6	4393,4	4545,0	4638,9	4507,7	4519,9	
	залізничний	132,2	216,7	-	-	78,0	-	2,5	
6. Інше	морський	24,4	122,4	-	-	29,6	-	-	залізничний
	у т.ч. прохідний транзит	107,8	94,3	-	-	48,4	-	2,5	
	внутрішній транзит	529,6	374,1	13,6	24,3	28,8	6,1	10,3	
	річковий	4464,5	4405,8	4379,8	4520,7	4532,1	4501,6	4507,1	
	залізничний	-	-	-	-	-	-	-	

портні потоки) транзиту. Для цього потрібно проаналізувати статистичні дані Запорізької митниці щодо транзитних вантажів за товарною номенклатурою і виокремити ті товари, на які припадають найбільші обсяги за останні роки. Потім обсяги цих товарів необхідно зіставити з даними офіційної статистики регіону стосовно обсягів перевезень вантажів видами транспорту, що дасть змогу чітко визначити, на який вид транспорту припадають найбільші обсяги перевезень транзитних вантажів.

Аналіз статистичних даних Запорізької митниці протягом 2007–2013 рр. свідчить, що доцільно сконцентрувати увагу на транзитних потоках таких вантажів, як зернові, чорні метали, руда, вугілля, будівельні матеріали. Аналіз статистичних даних Головного управління статистики Запорізької області виявив, що для перевезення й переробки цих вантажів використовується морський, річковий і залізничний транспорт. У таблиці 1 подано обсяги перевезень та переробки зазначених вантажів. Найбільша частка серед транзитних вантажів припадає на чорні метали, руду й будівельні матеріали. Результати аналізу даних таблиці 1 свідчать про те, що обсяги внутрішнього транзиту значно переважають обсяги прохідного транзиту. У перевезеннях і переробці вантажів річковим транспортом узагалі відсутній прохідний транзит. Динаміка обсягів надає можливість стверджувати, що в перевезеннях вугілля перше місце посідає морський транспорт, а в перевезеннях чорних металів, будівельних матеріалів, руди та зернових – залізничний транспорт.

Отже, можна стверджувати, що в Запорізькій області провідним видом транспорту в перевезенні транзиту є залізничний транспорт. Визначення провідного виду транспорту в регіоні також необхідно для подальшого формування центру транспортного кластера.

Запропонована як забезпечувальна програма транспортної кластеризації має на меті саме створення транспортного кластера, концептуальні положення якого обґрунтовано в попередніх дослідженнях автора [9]. Переваги кластерного підходу передбачають багато українських учених (І.І. Ярема [10], Н.А. Мікула [2], В.І. Дубницький [11]), концентруючи свої дослідження на кластерних моделях у різних галузях і доводячи, що саме цей підхід сприятиме становленню конкурентоспроможної регіональної економіки.

Обґрунтовані особливості транспортної інфраструктури є обов'язковими при розробці програм її розвитку. При цьому слід зауважити, що під час розробки заходів щодо розвитку регіональної транспортної інфраструктури неодмінною складовою цих процесів є інвестиційна, результатом якої є створення певних об'єктів транспортного комплексу. Зокрема, це стосується транспортно-логістичних центрів, яких на сьогодні в Запорізькій області немає. Тому на перший план виходить наступна забезпечувальна програма – програма транспортної логістизації, яка передбачає створення мережі транспортно-логістичних центрів (далі – ТЛЦ) в регіоні на базі наявних транспортних організацій. Однак необхідно визначитися з масштабами і спеціалізацією центрів. Кожний ТЛЦ може бути класифіковано за трьома параметрами: типом транспортних засобів, що обслуговуються; типом вантажів; зоною територіального покриття. Через визначення провідних видів транспорту в Запорізькій області доцільно запропонувати насамперед створення залізнично-автомобільного логістичного центру з подальшою організацією морського ТЛЦ на базі Бер-

дянського морського торговельного порту, річкового ТЛЦ на базі Запорізького річкового порту і повітряного ТЛЦ на базі Запорізького аеропорту, які будуть об'єднані єдиною системою регіональних транзитних перевезень. За типом вантажів, що перероблятимуться, ТЛЦ визначено як змішані або універсальні, за зоною територіального покриття – як міжрегіональні й міжнародні, призначені для переробки як міжрегіональних транзитних потоків (внутрішній транзит), так і міжнародних (прохідний транзит).

Як експериментальний підхід розробки стратегії інтеграції пропонується мережа ТЛЦ у межах Запорізької та Дніпропетровської областей. Елементами регіональних ТЛЦ будуть логістичні центри транспортних підприємств, створення яких відбуватиметься у межах міжгалузевої й міжрегіональної співпраці на основі системного підходу. Центри виконуватимуть інтеграційну функцію з пов'язування транспортних підприємств в єдине ціле шляхом формування системи регіонального руху вантажопотоків (транзитно-логістичної системи регіону). Це дасть змогу раціоналізувати та контролювати вантажопотоки регіону, рівномірно розподілити логістичне навантаження на регіон.

Ініціатором створення логістичних центрів і елементів регіональної логістичної системи є державний сектор при залученні місцевих органів самоврядування й регіональних органів влади. Організаційною формою логістичного центру може бути акціонерне підприємство або товариство з обмеженою відповідальністю, де державний сектор має більше ніж 50% і відповідає за розробку: програми будівництва логістичного центру й необхідних документів; пошук інвестора і фінансових коштів; купівлю (виділення) і освоєння земельних ділянок; нагляд за будівництвом цього центру. Ініціатором будівництва можуть бути й організації бізнесу, виходячи зі своїх комерційних інтересів. Однак якщо в цей процес включається державний сектор, то, крім економічних, до уваги беруться фактори макроекономічного, екологічного, урбаністичного характеру, що враховують стратегію регіонального розвитку, необхідність боротьби з безробіттям тощо.

Серед чинників, що на сьогодні стримують розвиток регіональних транспортно-логістичних центрів, можна виділити такі:

- централізація товарних, фінансових, управлінських ресурсів в одному регіоні – у Києві;
- відсутність міжгалузевої кооперації видів транспорту;
- несприятливий інвестиційний клімат (високий рівень корупції), у результаті відсутність зовнішніх інвесторів і небажання внутрішніх інвестувати через значні ризики;
- надмірна централізація у вирішенні господарських питань;
- відсутність розвитку ринку повного комплексу логістичних послуг (логістичного аутсорсингу);
- суттєве скорочення товарообігу й міжрегіональних вантажопотоків через припинення роботи більшості промислових підприємств.

Важливим фактором при створенні логістичних центрів є локалізація комерційних і державних структур в одному місці, що дає змогу гарантувати узгодженість спільних дій та комерційну кооперацію, надає можливість тісної взаємодії з державними контролюючими органами, поєднує всі види транспортної діяльності. Отже, ТЛЦ можуть централізовано надавати учасникам процесу перевезення повний комплекс послуг, що зумовлює

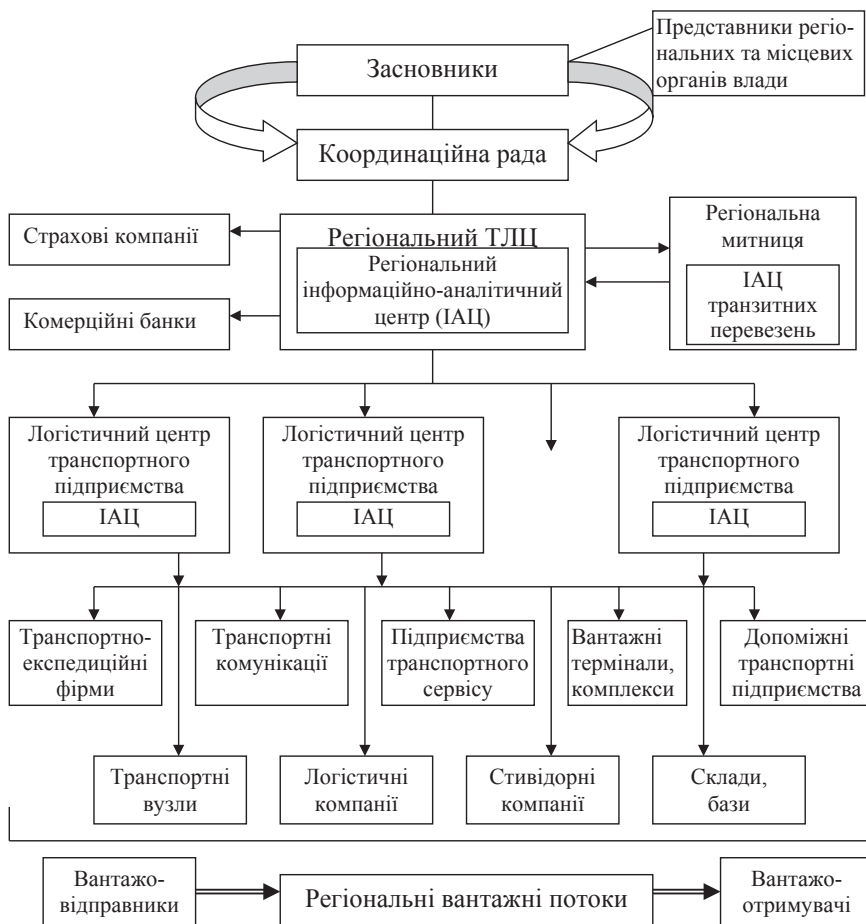


Рис. 1. Організаційно-функціональна структура регіонального транспортно-логістичного центру

зменшення часових і фінансових витрат, оптимізує процес доставки вантажів, прискорює зворотність капіталу.

Одним із ключових питань, пов'язаних зі створенням регіональних ТЛЦ, є питання формування їх організаційно-функціональної структури. На основі досліджень російських учених [12; 13] запропоновано організаційно-функціональну структуру регіонального транспортно-логістичного центру, основу на методі формування функціональних угруповань, які об'єднують різних суб'єктів господарювання транспортного комплексу регіону (рис. 1).

Отже, ТЛЦ у регіоні, окрім традиційних транспортно-розподільчих функцій, має також реалізувати завдання інформаційно-аналітичного, комерційно-ділового характеру з широким переліком супутніх послуг. Інтеграція незалежних підприємств, які надаватимуть вищезазначені послуги й відповідна взаємодія створюваних ними товарно-матеріальних, інформаційних, фінансових і сервісних потоків сприятиме досягненню максимального синергійного ефекту. Це має забезпечити позитивні економічні, соціальні й технологічні результати розвитку як окремих підприємств, так і регіону загалом.

Основними завданнями щодо створення ТЛЦ визначено такі:

- вибір місця розташування логістичних центрів;
- інтеграція різних видів транспорту;
- кооперація транспортних, логістичних, страхових, фінансових компаній, державних органів і служб та їх розташування в одному місці;

- проведення єдиної регіональної транспортної політики за підтримки держави в галузі транспортно-логістичного сервісу;

- концентрація вантажоперевезень і створення основи для використання мультимодальних технологій;

- підвищення інвестиційної привабливості логістичного бізнесу в інтересах розвитку економіки регіону.

Крім цього, ТЛЦ притаманні такі риси:

- відкритість – логістичні центри відкриті для всіх державних і приватних компаній, що беруть участь у процесі перевезення;

- партнерство – створюється й розвивається на основі державно-приватного партнерства з ініціативи державних органів управління;

- організація управління – наявність як управляючого органу однієї юридичної особи, яка захищає загальні інтереси компаній, розташовані в ТЛЦ;

- наявність обладнання загального користування – наявність доступного для всіх обладнання для обробки вантажів, що купується й використовується відповідно до принципу часткової участі або як загальна власність у логістичному центрі.

Оскільки проект створення мережі ТЛЦ у регіоні передбачає створення нових робочих місць, потребу у кваліфікованих менеджерах, спеціалістах, то необхідною стає розробка третьої забезпечувальної програми – програми формування трудового потенціалу, яка буде предметом подальших досліджень автора.

Висновки з проведеного дослідження. З наведеного вище можна зазначити, що для реалізації регіональної стратегії ефективного використання ТПР необхідні такі забезпечувальні програми, як програма транспортної кластеризації і програма розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Формування центру транспортного кластеру залежить від визначення провідного виду транспорту в регіоні. Крім того, важливим є створення мережі ТЛЦ на базі наявних транспортних організацій, а також з урахуванням запропонованої організаційно-функціональної структури регіонального транспортно-логістичного центру, основаної на методі формування функціональних угруповань.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Прейгер Д. Реализация транзитного потенциала Украины как фактор укрепления экономических связей между Европой и Азией / Д. Прейгер, Я. Жалило, О. Собкевич // Экономика України. – Киев : ДГВП «Зовнішньоторгвидав України». – 2012. – № 4(597). – С. 4–59.
2. Мікула Н.А. Стан та перспективи розвитку трансграничних кластерів в Україні / Н.А. Мікула // Геополітика України: стан і сучасність. – Ужгород : ЗақДУ, 2010. – Вип. 2. – С. 262–279.
3. Макогон Ю.В. Исследование современного состояния и пер-

- спектив розвитку транзитного потенціала України / Ю.В. Макогон, Е.О. Коваленко // Вісник Донбаської державної машинобудівної академії. – 2008. – № 2 (12). – С. 192–197.
4. Соляник К.В. Реалізація проектів щодо розвитку транзитного потенціалу транспортної системи України / К.В. Соляник // Науковий огляд. – 2014. – Т. 2. – № 1. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/55>.
 5. Мініна О.В. Регіональні особливості нарощування транзитного потенціалу в умовах поглиблення інтеграції / О.В. Мініна // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». – 2010. – № 46. – С. 29–34.
 6. Крикавський С.В. Регіональна політика та проектування логістичної мережі / С.В. Крикавський // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. – 2003. – № 5. – С. 164–172.
 7. Чухрай Н.І. Логістичне обслуговування : [підручник] / Н.І. Чухрай. – Львів : Видавництво Націон. ун-ту «Львівська політехніка», 2006. – 298 с.
 8. Ларіна Р.Р. Проблеми і перспективи створення регіональних транспортно-логістичних центрів / Р.Р. Ларіна // Логістика промислових регіонів : [матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Донецьк, 26–28 трав. 2010 р.)]. – Донецьк : ДААТ, 2010. – С. 105–109.
 9. Лифар В.В. Організаційно-правові аспекти формування транспортно-логістичного кластера в регіоні / В.В. Лифар // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 2. – С.188–195.
 10. Ярема І.І. Потенціал кластеризації регіону: сутність і методика оцінювання / І.І. Ярема, А.О. Босак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2008. – № 635. – С. 225–231.
 11. Дубницький В.І. Економічний кластер як форма просторової організації виробничих сил / В.І. Дубницький // Прометей: регіональний : [зб. наук. праць з економіки]. – Донецьк : ДЕГ, 2009. – Вип. 3(30). – С. 60–65.
 12. Никитинский В.Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров / В.Н. Никитинский // Логистика сегодня. – 2005. – № 1. – С. 21-27.
 13. Прокофьева Т.А. Терминальные комплексы и логистические центры как стратегические точки роста экономики России / Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев, О.М. Лопаткин // Логистика сегодня. – 2005. – № 1. – С. 28-42.

УДК 332.365:338.43

Мошак О.В.*аспірант кафедри економіки підприємства
Ужгородського національного університету*

ПРИРОДНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ АГРАРНОЇ СФЕРИ РЕГІОНУ

Стаття присвячена узагальненню природних передумов регіонального розвитку аграрного виробництва. Розглянуто потенційні можливості задіяння земельних, лісових ресурсів, полонинських угідь у Закарпатській області з метою ведення органічного землеробства, відтворення тваринництва й вирощування органічної продовольчої продукції.

Ключові слова: природні передумови, аграрне виробництво, аграрна сфера, земельні ресурси, лісові ресурси, тваринництво, органічна продукція

Мошак О.В. ПРИРОДНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ АГРАРНОЙ СФЕРЫ РЕГИОНА

Статья посвящена обобщению природных предпосылок регионального развития аграрного производства. Рассмотрены потенциальные возможности задействования земельных, лесных ресурсов, полонинских угодий в Закарпатской области с целью ведения органического земледелия, воспроизведения животноводства и выращивания органической продовольственной продукции.

Ключевые слова: природные предпосылки, аграрное производство, аграрная сфера, земельные ресурсы, лесные ресурсы, животноводство, органическая продукция

Moshak O.V. NATURAL BACKGROUND OF REGIONAL AGRICULTURAL SECTOR'S DEVELOPMENT

This article is devoted to generalization of natural prerequisites for development of regional agrarian production. We consider the potential involvement of land, forest resources and plains in the Transcarpathian region. The target of this is the transaction of organic farming, livestock reproduction and growing the organic food.

Keywords: natural conditions, agricultural production, agriculture, land resources, forest resources, livestock, organic products.

Постановка проблеми. Розвиток аграрної сфери відіграє важливу роль в економіці будь-якого регіону, оскільки безпосередньо впливає на продовольче забезпечення країни та її регіонів. Важливим при цьому є раціональне використання природних ресурсів на основі наявних передумов для ефективного господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей природнокліматичних передумов регіонального розвитку присвячено наукові праці І.О. Бучинського, М.М. Волевахи, В.О. Коржів [1], В.І. Ніколайчук [10], Ю.В. Маківчук [9]; можливостей використання природного потенціалу в забезпеченні функціонування аграрних підприємств – М.Й. Малік [8], М.А. Лендел [7], Л.М. Газуда [3]. Наукові підходи до збереження й відтворення земельних ресурсів обґрунтовано у працях М.М. Чубірко [19] та інших.

Виклад основного матеріалу дослідження. Вирішення продовольчої проблеми є першочерговою складовою забезпечення економічної безпеки країни, яка зумовлюється «здатністю національної економіки до розширеного відтворення з метою задоволення на визначеному рівні потреб власного населення і держави, протистояння дестабілізуючій дії чинників, що створюють загрозу нормальному розвитку країни, забезпечення конкурентоспроможності національної економіки у світовій системі господарювання» [6, с. 32].

Виробництво аграрним сектором продовольчої сировини для переробної промисловості уможливорюється за рахунок природного середовища як матеріальної основи цього процесу. Забезпечення ефективного виробництва сільськогосподарських продуктів сприятиме гармонізації рівня життя населення і збереження та розширеного відтворення навколишнього