

туристів, тобто розширення мережі доріг, транспортних маршрутів, залізничних ліній та туристичних маршрутів через територію регіону.

Третій чинник - чинник сезонного розвитку.

Висновки. З метою підвищення конкурентоспроможності регіональних ринків індустрії гостинності та створення умов для прискорення розвитку індустрії в регіонах завдяки розширенню спектра і підвищення якості послуг, які надаються українським та іноземним туристам, необхідно врахувати гарантування відповідності пропускових потенціалів діючих підприємств сфери гостинності та створення і розвиток нових об'єктів потребам туристів при розробці стратегічно-економічних програм та їх реалізації кожним регіоном. При цьому необхідно враховувати досвід економічно-розвинених країн.

Список використаних джерел:

1. Валєдинська, К.М. Формирование стратегии развития индустрии гостеприимства и туризма (на примере Центрального федерального округа) [Текст] : дис. канд. економ. наук / К.М. Валєдинська. – М., 2013. – 209 с.
2. Моргулець, О.Б. Менеджмент у сфері послуг [Текст] : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / О.Б. Моргулець - К. : Центр учб. л-ри, 2012. - 383с
3. Ансофф И. Стратегическое управление : пер. с англ. / И. Ансофф. – М. : Экономика, 1989. – 358 с
4. Осовська, Г.В. Стратегічний менеджмент [Текст] : навч. посібник / Г.В. Осовська, О.Л. Фішук, І.В. Жалінська. - К. : Кондор, 2003. - 196 с.
5. Горєлов, Д. О. Стратегія підприємства: навч.-метод. посіб. [для студ. вищ.навч. закл.] / Д. О. Горєлов, С. Ф. Большєнко. – Харків: Вид-во ХНАДУ, 2010. - 133 с.
6. Chandler A. D. Strategy and Structure: A Chapter in the History of Industrial Enterprises. — Cambridge, Mass, MIT Press, 1962
7. Швайка, Л.А. Державне регулювання економіки [Текст] / Л.А. Швайка. – К. : Знання, 2006.- 435 с.
8. Макроэкономика [Текст] : учеб.2-е изд. / под ред. А. С. Булатова. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2016. — 411 с.
9. Регіональна економіка [Текст]: Підручник / за ред. Є.П. Качана. — К. : Знання, 2011. — 670 с.
10. Хомич, Л.В. Стратегія регіонального розвитку і планування території [Текст] / Л.В. Хомич // Стратегічні пріоритети. – 2007. - № 4(5) – с. 142-149
11. Скобкин, С.С. Экономическая стратегия развития гостиничного ресторанного и туристического предприятия: монография / С.С. Скобкин - М Изд-во АБЦ, 2011. -354 с.
12. Федулова, Л.І. Менеджмент організацій [Текст] / Л.І. Федулова, І.В. Сокирник, В.В. Стадник, М.А. Йохна, О.С. Новиков, Є.Г. Рясних [за редакцією Л.І. Федулової]. – К. Либідь, 2004. – 448 с.

УДК 338.47

Матвійчук Л.Ю, д.е.н., професор

Луцький національний технічний університет

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ЕКОЛОГІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ В РЕГІОНІ

В статті проаналізовано теоретичні основи формування організаційно-економічного механізму екологізації ланцюгів постачання в регіоні. Систематизовано структурну модель інституційної інфраструктури формування ланцюгів постачання на рівні регіону. Визначено структурні елементи даної моделі: загальні, спеціалізовані, інформаційні та регламентуючі інституції, а також досліджено їх вплив на дієвість досліджуваного механізму. В статті досліджено змістовне наповнення понять «організаційно-економічний механізм екологічного регулювання ланцюгів постачання» та «інституційна інфраструктура». Запропоновано інструменти екологічного регулювання ланцюгів постачання на рівні регіону.

Ключові слова: організаційно-економічний механізм, ланцюги постачання, інституційна інфраструктура, регіональний розвиток, інструменти екологічного регулювання.

Matviychuk L.

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF ENVIRONMENTAL REGULATION OF SUPPLY CHAINS IN REGION

In the article the theoretical bases of formation of organizational and economic mechanism of ecologization of supply chains in the region are analyzed. The structural model of the institutional infrastructure of supply chain formation at the regional level is systematized. The structural elements of this model are defined:

general, specialized, information and regulating institutions, and also their influence on the efficiency of the investigated mechanism is investigated. The content of the concepts of «organizational and economic mechanism of ecologization of supply chains» and «institutional infrastructure» is researched in the article. The instruments of ecological regulation of supply chains at the regional level are proposed.

Key words: organizational and economic mechanism, supply chains, institutional infrastructure, regional development, instruments of ecological regulation.

Матвийчук Л.Ю.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК В РЕГИОНЕ

В статье проанализированы теоретические основы формирования организационно-экономического механизма экологизации цепей поставок в регионе. Систематизированы структурную модель институциональной инфраструктуры формирования цепей поставок на уровне региона. Определены структурные элементы данной модели: общие, специализированные, информационные и регламентирующие институты, а также исследовано их влияние на действенность исследуемого механизма. В статье исследовано содержательное наполнение понятий «организационно-экономический механизм экологического регулирования цепей поставок» и «институциональная инфраструктура». Предложены инструменты экологического регулирования цепей поставок на уровне региона.

Ключевые слова: организационно-экономический механизм, цепи поставки, институциональная инфраструктура, региональное развитие, инструменты экологического регулирования.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Екологічна проблематика організації ланцюгів постачання є невід'ємним аспектом функціонування регіону. Підвищення обсягів вантажних перевезень та складської переробки вантажів, які складають основу логістичної діяльності, сприяють збільшенню негативного впливу на довкілля. Політика урядів цивілізованих країн спрямована на безпечне для довкілля захоронення та зберігання відходів, повторне їх використання, утилізацію відпрацьованої продукції, тари, упакувань тощо, що спричиняє значне зростання відповідних витрат. Тому, так важливо знайти місце редукції цих чи субституційних витрат. Найбільше шансів для цього можуть надати створювані ланцюги поставок, у рамках яких можна реалізувати концепцію рециклінгу, удосконалити систему пакування (уніфікація, повторне використання тощо), оптимізувати транспортну складову логістичних витрат [1].

Із глобального погляду на екологізацію ідентифікується конфлікт цілей отримання ефекту масштабу із цілями зменшення транспортного навантаження на кінцевий продукт. Зважаючи на те, що лівова частка транспортних послуг здійснюється саме автомобільним транспортом, який є основним чинником забруднення довкілля, стає очевидним, що глобалізація, підвищуючи транспортні витрати кінцевої продукції збільшенням відстаней переміщення сировини, півфабрикатів, готових продуктів, істотно конфліктує в досліджуваних аспектах з екологізацією. У зв'язку з цим все більшого значення набуває екологізація процесів формування ланцюгів постачання, що передбачає пошук і реалізацію таких напрямків розвитку, які б підтримували баланс соціальних, економічних і екологічних інтересів регіону в цілому. Для цього потрібно сформувати відповідний організаційно-економічний механізм екологічного регулювання ланцюгів постачання в регіоні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження теоретичних, методичних та прикладних аспектів логістики загалом та формування організаційно-економічного механізму екологічного регулювання ланцюгів постачання на рівні регіону зокрема, дістали значного розвитку в роботах вітчизняних вчених таких як: М. Василевський, І. Вахович, М. Григорак, В. Кислий, Є. Крикавський, М Кологривов, Л. Ковальська, Є. Мішенін, Г. Овчаренко., Л. Якимішин. У їх працях досліджується змістове навантаження визначення поняття «організаційно-економічний механізм екологічного регулювання ланцюгів постачання», а також розглядаються його складові та принципи функціонування. Проте багато проблем, пов'язаних із підвищенням рівня

ефективності досліджуваного механізму та визначенням впливу інституційної інфраструктури на ці процеси, залишаються невирішеними, що зумовлює необхідність подальших поглиблених досліджень. Так, подальшого дослідження вимагає визначення напрямків формування дієвого організаційно-економічного механізму екологічного регулювання ланцюгів постачання в регіоні.

Цілі статті. Стаття передбачає обґрунтування необхідності формування дієвого організаційно-економічного механізму екологічного регулювання ланцюгів постачання на рівні регіону, визначення його структурних елементів та формування ефективної інституційної інфраструктури регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Україна має доволі сприятливе геополітичне розташування, яке дає їй можливість інтегруватись у міжнародну транспортну систему. Так, більшість регіонів України є прикордонними територіями. Зокрема, на заході Україна межує із Польщею, Словаччиною, Румунією, Молдовою, Угорщиною; на півночі та сході – із Білорусією та Російською Федерацією. Південні регіони України мають вихід до Чорного та Азовського морів, що дає можливість використовувати морські шляхи сполучення із Туреччиною, Болгарією та Грузією. Проте, анексія Криму суттєво ускладнює використання такого сполучення. Водночас Україна має розгалужену внутрішню транспортну систему, а регіони України характеризуються високим рівнем кооперації. Метою екологізації будь-якої ієрархічної ланки економічної системи є досягнення оптимального балансу між екологічними та економічними цілями (забезпечення підвищення рівня якості навколишнього природного середовища і реалізація обраної моделі економічного розвитку). На основі даного положення базується більшість існуючих визначень поняття «організаційно- економічний механізм екологічного регулювання».

Виходячи з цього під організаційно-економічним механізмом екологічного регулювання економічних процесів розуміється комплекс різноманітних важелів, нормативів, інституціональних структур, який через фінансово-економічне та організаційне сприяння стимулює проведення природоохоронних заходів [2].

Концептуальну основу організаційно-економічного механізму екологізації складають його мета і завдання, об'єкти і суб'єкти екологізації, інструменти прямої і непрямой мотивації, можливі стратегії реалізації завдань екологізації. Таким чином, організаційно-економічний механізм екологізації економічного розвитку розглядається з точки зору інтеграції екологічних цілей та засобів їх реалізації у систему стратегічного управління економічною системою.

Мотивацією до формування організаційно-економічного механізму екологізації можуть бути три основні аспекти:

- економічний (зменшення витрат; поліпшення ділового іміджу підприємства; отримання прибутків в результаті продажу екологічно «чистих» технологій та продукції; завоювання ринку «зеленої продукції»; можливість додаткового одержання кредитів);

- екологічний (поліпшення стану довкілля; збереження та відновлення природних ресурсів; покращення екологічної репутації підприємства);

- соціальний (реалізація особистого потенціалу працівників; відповідальність перед суспільством; створення соціальної інфраструктури).

Таким чином, екологізація логістичних процесів повинна мати загальносистемний і, разом з тим, конкретно-цільовий характер, враховуючи специфіку відповідної галузі. Логістичні процеси в кожній галузі мають свою специфіку. Обумовлюється вона не лише характеристиками товарів і вимогами до умов їх транспортування та зберігання, але й особливостями попиту – ланцюг постачань формується та регулюється, перш за все, залежно від його географії, частоти, прогнозованості, обсягів, бажаних термінів виконання замовлень тощо [8].

На основі аналізу та узагальнення проблем еколого-економічного управління логістичною діяльністю нами було визначено зміст поняття «організаційно-економічний механізм екологізації логістичних процесів».

Сучасні вчені-економісти поняття «механізм» застосовують досить широко. Активно досліджуються економічний, правовий, господарський, ринковий, фінансовий та інші механізми. Найчастіше дослідники вживають такі терміни, як «організаційно-економічний», «економіко-фінансовий», «економіко-правовий», «економіко-організаційний», «організаційно-господарський механізм» по-різному трактуючи їх зміст. У науковій літературі, присвяченій еколого-економічним проблемам, вживають ще більш різноманітні словосполучення, що стосуються цієї категорії: економічний механізм екологізації процесів, економічний механізм екологічного регулювання, економічний механізм екоменеджменту, економічний механізм екологізації економіки тощо. Тому залежно від конкретних завдань соціально-економічного розвитку, для яких використовується поняття «організаційно-економічний механізм», «господарський механізм», «економічний механізм» тощо, а також сфери інтересів авторів під цими назвами мається на увазі достатньо різноманітна сутність та змістовно-функціональні складові [6].

У спеціальній економічній літературі існують різні погляди на визначення організаційно-економічного механізму будь-якої природи, в тому числі організаційно-економічного механізму екологізації ланцюгів постачання в регіоні. Так, у науковій роботі О. П. Страхової він розглядається як «система методів, способів та прийомів формування і регулювання відносин об'єктів із внутрішнім та зовнішнім середовищем».

У сучасній економічній літературі також можна знайти визначення, що розкривають сутність категорії «економічний механізм». О. Веклич вважає, що економічний механізм є «способом зв'язку між об'єктивними законами і суб'єктивною людською діяльністю». Його правомірно аналізувати у широкому і вузькому значенні. Важливим методологічним аспектом у поглядах О. Веклич є те, що економічний механізм розглядається як сукупність економічних процесів, що здатні трансформувати певні економічні відносини з однієї форми в іншу відповідно до цілей, які ставить перед собою суспільство на макро- та мікрорівні [3].

Багато науковців звертають увагу на системний характер процесів, що відбуваються через економічний механізм. А. Кульман зазначає, що економічний механізм – це система взаємозв'язків економічних явищ, які виникають у певних умовах під впливом початкового імпульсу. Економічний механізм охоплює послідовність економічних явищ: його складовими елементами водночас виступають первісні і завершальні явища і весь процес, що відбувається в інтервалах між ними. Ю. Панасовський, Т. Решетило, О. Хворост вважають, що економічний механізм формує системні економічні зв'язки між господарюючими суб'єктами. А. Чухно категорію «господарського механізму» розглядає як механізм дії на використання економічних законів, багатоскладову систему в ролі функціональної частини виробничих відносин, що виражає взаємодію останніх з продуктивними силами. В. Худо, розглядаючи проблему організаційно-економічного механізму, визначає лише категорію економічного механізму і стосовно економічного механізму підприємницької діяльності характеризує його як сукупність підсистеми державного сприяння, підсистеми інфраструктури сприяння розвитку підприємництва, підсистеми регіональної політики і підсистеми саморозвитку підприємницьких структур. На думку В. Новицького, економічний механізм забезпечення охорони навколишнього середовища являє собою комплекс інструментів тарифної, цінової політики, технологічних нормативів, а також інституціональних структур та заходів, який засобами фінансово-економічного та організаційного сприяння стимулює поліпшення екологічних умов господарської діяльності. О. Фомичова вважає, що економічний механізм природокористування – це система методів, способів і прийомів вилучення

державою плати з суб'єктів господарювання, які використовують у своїй діяльності природні ресурси, і розподіл усієї сукупності отриманих коштів на природоохоронні та природовідновлювальні заходи. На думку Н. Брюховецької, економічний механізм – це система взаємозв'язків економічних явищ, що виникають у результаті дії об'єктивних економічних законів.

Як видно із наведених вище визначень, у залежності від особливостей того чи іншого механізму акцент більшою чи меншою мірою робиться на складову, залишаючи поза увагою екологічну та соціальну, хоча в нашому дослідженні основним є свідомо та безпечно діяльність в процесі формування ланцюгів постачання, тобто саме екологічна складова. Тому вважаємо, що особливістю досліджуваного організаційно-економічного механізму повинна стати саме свідомо, цілеспрямована екологоорієнтована діяльність, тобто ефективність механізму залежить найбільше від того, наскільки суб'єкти господарювання взаємодіють між собою, контролюють свої дії та дотримуються встановлених норм та правил.

Визначивши зміст досліджуваних механізмів як системи, слід зауважити, що під час формування механізму, автори вбачають його роль тільки у регулюванні економічних процесів, однак при формуванні ланцюгів постачання в регіоні, відбуваються ще й процеси, що здійснюють вплив на екологію регіону, які також необхідно регулювати, оскільки будь-яке порушення вказаних процесів здатне викликати проблеми ефективного розвитку територій.

Таким чином, організаційно-економічний механізм екологізації ланцюгів постачання доцільно розглядати як еколого-економічну систему зв'язків і важелів та відповідних до них організаційно-економічних форм створених для регулювання матеріальних потоків, що забезпечують узгодження еколого-економічних аспектів територій та суб'єктів господарювання, пов'язаних з логістичною діяльністю.

Формування організаційно-економічного механізму екологічного регулювання ланцюгів постачання на рівні регіону включає визначення таких елементів, як: мета, завдання, функції, система методів, інструментів та форм реалізації механізму, суб'єктів та об'єктів, що пов'язані з реалізацією механізму, ресурсне забезпечення його роботи та оцінку ефективності його функціонування.

Оскільки досліджуваний механізм розглядається як взаємопов'язана сукупність функцій, принципів та інструментів, вважаємо необхідним при його формуванні скористатися принципом який здатний забезпечувати поєднання всіх елементів організаційно-економічного механізму на засадах сталого розвитку.

Системність – це принцип, згідно з яким «...явище об'єктивної реальності, що розглядається з позиції закономірності системного цілого і взаємодії його складових, створює особливу призму або особливий «вимір» реальності».

Основна мета розробки механізму екологізації полягає в зниженні екодеструктивного впливу ланцюгів постачання шляхом екологізації матеріальних потоків. Відповідно до мети окремими цілями механізму екологізації ланцюгів постачання є такі як:

- регулювання інтенсивності перевезень для зменшення негативного впливу на довкілля;
- сприяння ефективному використанню транспортних засобів для повного використання їх вантажопідйомності, і, таким чином, зменшення кількості перевезень;
- забезпечення раціонального використання паливно-енергетичних ресурсів (при транспортуванні, складуванні тощо);
- стимулювання використання екологічно чистих видів техніки та технологій;
- сприяння скороченню товарно-матеріальних запасів, оптимізації їх руху та утриманню;
- мотивація до створення екологічних складів та розподільчих центрів.

Методологічною основою розроблення та впровадження організаційно-економічного механізму екологізації ланцюгів постачання, на наш погляд, є послідовність реалізації таких завдань:

- мотивація до використання ресурсозберігаючих та екологічно безпечних технологій в логістичній діяльності;
- забезпечення дотримання екологічних нормативів та стандартів якості навколишнього природного середовища при транспортуванні, зберіганні матеріальних цінностей;
- впровадження інструментів, що сприяють дотриманню природоохоронного законодавства при здійсненні логістичної діяльності;
- контроль за екологічною безпекою;
- узгодження державних, регіональних, суспільних та комерційних інтересів в сфері логістики.

До основних функцій механізму екологізації можна віднести:

- урахування екологічних факторів та обмежень у процесі формування ланцюгів постачання;
- розробка відповідної еколого-економічної політики управління досліджуваними процесами з урахуванням вимог сталого розвитку регіонів;
- проведення екологічного аналізу зовнішнього середовища та впровадження відповідних інструментів регулювання досліджуваної діяльності;
- стимулювання попиту на екологічно безпечні послуги;
- мотивування раціонального використання природно-ресурсного потенціалу регіонів;
- сприяння зниженню ресурсоемності та екологоемності логістичної діяльності підприємств [3].

Змістовно організаційно-економічний механізм екологізації ланцюгів постачання на рівні регіону складається з керуючої та керованої систем. В якості керуючої підсистеми виступають органи державної влади (головним чином органи виконавчої влади) та недержавні органи управління (громадські екологічні організації, недержавні правозахисні організації, міжнародні організації з охорони довкілля тощо), що здійснюють вплив на керовану підсистему для досягнення поставленої мети.

Керована підсистема представлена суб'єктами, що здійснюють процес формування ланцюгів постачання на рівні регіону. Це юридичні особи (підприємства, установи, організації), що надають такі послуги, фізичні особи-підприємці, об'єднання юридичних осіб та/або фізичних осіб (асоціації, корпорації, об'єднання власників транспортних засобів, складських приміщень тощо) та інші суб'єкти економічних відносин.

На нашу думку, ланцюги постачання необхідно розглядати як послідовність дій, виконаних з метою задоволення потреб споживачів. Організація ефективного ланцюга постачання з врахуванням екологічної складової потребує комплексного підходу, постійної оптимізації усіх його елементів, ефективної взаємодії держави і бізнесу, а також досконалої інституційної інфраструктури в регіоні.

Інституції поділяють на дві великі підгрупи: формальні та неформальні. В основі неформальних інституцій лежить сукупність суспільно поширеної інформації та є неформальними обмеженнями, що виражаються у формі норм, звичаїв, традицій, кодексів поведінки, різного роду умовностей тощо [8]. Неформальні інституції сформувались за відсутності формальних регулятивних механізмів.

Формальні інститути виражають закріплені, чітко визначені обмеження та правила, що сформовані та діють на основі неформальних інституцій. Формальні інституції визначаються у політико-правовій площині (конституція, підзаконні акти), економічній (права власності), договірні (правила укладання договорів) тощо. Результати досліджень показують, що формування та розвиток ланцюгів постачання на

рівні регіону супроводжується постійними динамічними інституційними змінами, а саме зміною правил, неофіційних обмежень, особливостей характеру та дотримання даних правил учасниками досліджуваного процесу [2].

Спираючись на зазначене, сформуємо регіональну структуру інституційної інфраструктури формування ланцюгів постачання в регіоні (рис. 1).

Так, зазначена інституційна інфраструктура на рівні регіону структурно складається з таких елементів: загальних, спеціалізованих, інформаційних та регламентуючих інституцій. Розвиток кожної з них здійснює вплив на формування ланцюгів постачання на рівні регіону так як і сама така діяльність в тій чи іншій мірі здійснює вплив на згадані інституції, що, в свою чергу, сприяє розвитку регіону.

Результати дослідження свідчать, що в Україні відсутні державні інституції, діяльність яких спрямована на вирішення логістичних проблем формування ланцюгів постачання в регіоні. Проте, нещодавно уряд країни та Міністерство інфраструктури України приділяли значну увагу проекту Південного шовкового шляху, який офіційно відкрили Туреччина, Грузія та Азербайджан. У перспективі залізнична гілка має з'єднати Китай із Європою через Україну, в обхід Росії. У грудні 2016 р. Україна і Китай підписали дорожню карту з реалізації ініціатив «Економічний пояс Великого шовкового шляху» і «Морський шовковий шлях», покликаних посилити економічну співпрацю між Європою і Азією. Загальновідомо, що до 2030 р. в проект Шовкового шляху планується вкласти три трильйони доларів. Сьогодні концепція переросла в масштабний проект Китаю «Один пояс, один шлях (OBOR)», який має простягнутися через Центральну Азію, Білорусь та Україну й розбудувати торгові шляхи до Європи. Наразі до ініціативи долучилися вже 68 країн і вона охоплює 40% глобального ВВП. За оцінками експертів, Україна має не просто постачати сільськогосподарську продукцію на китайський та інші азійські ринки, а стати потужним логістичним хабом на шляху товарних потоків між Європою та Азією [1, с. 230].



Рис. 1. Структурна модель інституційної інфраструктури формування ланцюгів постачання в регіоні.

Небажання інвестувати у транспортну інфраструктуру ланцюгів поставок властиве не лише українській економіці. Воно присутнє також і у розвинених країнах світу. Причинами цього явища Д. Джейкобі і Д. Ходж вважають нездатність враховувати вигоди від інвестицій в інфраструктуру для ланцюга поставок. Недавні дослідження і аналіз показали, що уряд і політики зазвичай не враховують економічний стимул, що забезпечує вигоди від ланцюга поставок, коли вони оцінюють великомасштабні інвестиції в інфраструктуру. Результати дослідження Д. Джейкобі та Д. Ходжа підтвердили, що інвестиції в інфраструктуру вантажних перевезень знижують прямі транспортні витрати на 10% і приводять до поліпшення ланцюга поставок, що допоможе компаніям скоротити свої експлуатаційні витрати на 1% [11].

Крім того, організаційно-економічний механізм екологізації ланцюгів постачання на рівні регіону доцільно розглядати як дуальну модель взаємодії організаційної та економічної підсистем.

Організаційна підсистема механізму екологічного регулювання ланцюгів постачання на рівні регіону складається з наступних основних елементів:

- законодавчої та нормативно-правової бази забезпечення раціонального природокористування (екологічна сертифікація, дотримання екологічних стандартів, нормативів і лімітів, відповідальність щодо охорони навколишнього природного середовища

- кримінальна, адміністративна, матеріальна, дисциплінарна, екологічна експертиза, продаж квот на викиди тощо);

- системи екологічної освіти і навчання (освітньо-навчальні програми екологічного напрямку, формування екологічної культури, науково-дослідна діяльність екологічної та природоохоронної тематики, підвищення кваліфікації, перепідготовка та цільове навчання фахівців з екологічної логістики, поширення гуртків екологічного спрямування

- юнацьких, екологічно-краєзнавчих, «зелених» патрулів, екологічних постів тощо);

- інформаційно-статистичної системи (моніторинг стану навколишнього природного середовища, планування та прогнозування діяльності, екологічний консалтинг, еколого-економічний аналіз діяльності тощо).

Економічна підсистема складається з таких основних елементів:

- системи економічних стимулів та санкцій (стимули – пільгове кредитування, податкові пільги і таке інше, санкції – штрафи, збори, додаткові податки тощо);

- фінансово-кредитної системи (субсидії, гранти, субвенції, екологічні інвестиції, відсоткові ставки, страхування екологічних ризиків);

- системи платежів за використання ресурсів, забруднення довкілля, розміщення відходів (екологічні платежі, екологічне оподаткування);

- ціноутворюючої системи з урахуванням екологічного фактору (ціни, тарифи) [8].

Зважаючи на зазначене, розглянемо інструменти екологічного регулювання ланцюгів постачання на рівні регіону.

Так, екологічне регулювання інтенсивності перевезень та обсягів товарно-матеріальних запасів можна проводити шляхом зміни структури ланцюгів постачання за рахунок переміщення географічного положення виробничої та розподільчої систем. Зменшенню обсягів перевезень сприятимуть локалізовані джерела матеріальних ресурсів, вертикальна інтеграція виробництва, децентралізоване складування. Для досягнення цієї мети можна вживати різні заходи від жорстких (кількісні обмеження на продуктивність транспортного сектору, мораторій на розвиток транспортної та складської інфраструктури) до більш лояльних (податки). Так, наприклад, щодо

скорочення обсягів перевезень більш економічно ефективними є заходи щодо заохочення суб'єктів господарювання застосовувати в межах існуючих логістичних систем та структури торговельних зв'язків маршрутизацію транспортних засобів та застосування інформаційних систем моніторингу транспорту, що базуються на використанні технології глобального позиціонування.

Сприяють зниженню впливу на довкілля екологічні склади та екологічно чисті види транспорту (залізничний та водний). Стимулювати використання екологічно чистого транспорту та будівництво екологічних складів можна за допомогою державної фінансової підтримки, наприклад, шляхом надання інвестиційних субсидій для оновлення чи ремонту рухомого складу та основних засобів, розвитку терміналів, введення дисконтованих платежів за доступ до інфраструктури.

Сприятиме використанню залізничного та водного транспорту введення дорожніх зборів з користувачів для вантажних автомобілів, кількісні обмеження пропускної здатності і регулювання цін сектору автомобільних перевезень. Програма «Марко Поло» у ЄС створена для заохочення, в основному за допомогою фінансових стимулів, використання інтермодальних перевезень. Стимулювати їх використання можна шляхом встановлення різних рівнів податкових ставок на паливо, що використовується при різних способах перевезень (наприклад, у Великобританії дизельне паливо, що використовується для вантажних автомобілів обкладається податком за ставкою 54 пенси за літр, а паливо для дизельних залізничних локомотивів лише 7 пенсів за літр) [4, с. 42].

Ефективне використання транспортних засобів передбачає максимальний рівень завантаження транспорту, що сприяє зниженню транспортних витрат, і одночасно – зниженню негативного впливу на довкілля. Більш високі податкові ставки з власників транспортних засобів стимулюють ефективніше їх використання. Вплив податкової системи на оптимізацію використання транспортних засобів буде більш цілеспрямованим і впливовим, якщо податкові ставки будуть залежати від вантажопідйомності та кількості пройдених кілометрів.

Висновки. Запровадження системи екологічного регулювання ланцюгів постачання на регіональному рівні здійснюється шляхом формування відповідного організаційно-економічного механізму. Зазначений механізм структурно складається з таких елементів: керуюча; керована; організаційна; економічна системи. Така побудова механізму забезпечує відповідність виділених структурних елементів механізму сучасним умовам та забезпечує оптимізацію потокових процесів з метою підвищення рівня екологізації ланцюгів постачання. Виконання завдань і функцій механізму екологізації може реалізовуватися на практиці у різних формах. Використання запропонованих інструментів екологічного регулювання ланцюгів постачання дозволить вирішити зазначену проблему на рівні регіону.

Вплив транспорту на екологію носить техногенний характер. Відпрацьовані гази складають третину усіх шкідливих викидів. Для покращення екологічної ситуації слід застосовувати комплекс економічних, організаційних та технічних заходів. Зокрема, організувати раціональні маршрути руху, проводити навчання та стимулювання водіїв, шукати та використовувати альтернативні джерела енергії. На державному рівні слід вирішити питання впровадження європейських екологічних стандартів.

Ланцюги поставок доцільно розглядати як послідовність дій, виконаних з метою задоволення потреб споживачів. Організація ефективного організаційно-економічного механізму екологізації ланцюгів постачання на рівні регіону потребує комплексного підходу, постійної оптимізації усіх його елементів, ефективної взаємодії держави і бізнесу, а також досконалої інституційної інфраструктури в регіоні.

Інституційна інфраструктура на рівні регіону структурно складається з загальних, спеціалізованих, інформаційних та регламентуючих інституцій. Розвиток кожної з них здійснює вплив на формування ланцюгів постачання на рівні регіону так як і сама така діяльність в тій чи іншій мірі здійснює вплив на згадані інституції, що, в свою чергу, сприяє розвитку регіону. Результати дослідження свідчать, що в Україні відсутні державні інституції, діяльність яких спрямована на вирішення логістичних проблем формування ланцюгів постачання в регіоні.

Список використаних джерел:

1. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність: монографія / М.Ю. Григорак. – К.: Сік Груп Україна, 2017. – 513 с.
2. Економіка логістичних систем : [монографія] / [М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега, М. Довба, О. Костюк, С. Крикавський та ін.]. – Львів : Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
3. Кислий В.М. Теоретичні основи формування організаційно-економічного механізму екологізації логістичних процесів / В.М. Кислий, Т.І. Жарик. – Вісник СумДУ. Серія «Економіка», № 1' 2016. – Режим доступу: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/51410/1/Kyslyi_%D1%81luster_approach.pdf
4. Крикавський С. Логістика для економістів : [підручник] / С. Крикавський. – 2-ге вид., випр. і доп. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2014. – 476 с.
5. Кологривов М. М. Інфраструктура і режими експлуатації систем газонафтопродуктотранспорту : навчальний посібник / М. М. Кологривов ; за ред. В. В. Притули. – Одеса : Вид. центр ОДАХ, 2009. – 60 с
6. Мішенін С.В. Екологоорієнтоване логістичне управління виробництвом: монографія / [С.В. Мішенін, І. І. Коблянська, Т.В. Устік, І.Є. Ярова]; за наук. ред. д.е.н., проф. С.В. Мішеніна – Суми: ТОВ «Друкарський дім «Папірус», 2013. – 248 с.
7. Національний стандарт України. Роздрібна та оптова торгівля. Терміни та визначення понять. ДСТУ 4303:2004. – К.: Держспоживстандарт України, 2005.
8. Регіональні логістичні системи: теорія і практика: монографія / З.В. Герасимчук, Л.Л. Ковальська, Н.В. Хвищун, О.Д. Мороз. – Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2011. – 264 с.
9. Овчаренко Г. Управління ланцюгами постачання підприємства на основі системи SCM / Г. Овчаренко, О. Рудківський // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 3. – Т. 1. – С. 138–142.
10. Якимішин Л. Я. Логістика ланцюгів поставок товарів повсякденного попиту: Монографія / Л. Я. Якимішин. - Тернопіль: ФОП Паляниця В. А., 2017. – 220 с.
11. Jacoby D., Hodge D. Infrastructure investment: the supply chain connection. Logistics. May 04, 2017 | 6:18 PM [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.supplychainquarterly.com/topics/Logistics/scq200804infrastructure>.

УДК 338.432.5

Паленичак О.В., к.е.н., старший науковий співробітник
Інститут сільського господарства Карпатського регіону НААН

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЮ БЕЗПЕКОЮ РЕГІОНУ ШЛЯХОМ ВИКОРИСТАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО МАРКЕТИНГУ

Для сільськогосподарських підприємств Карпатського регіону характерним є використання ріллі на схилі землях, що не сприяє ефективному використанню земельно-ресурсного потенціалу аграрного сектору і забезпечення населення окремими видами продуктів харчування першої необхідності. Удосконалення управління продовольчою безпекою регіону шляхом використання екологічного маркетингу сприятиме раціональному використанню земельно-ресурсного потенціалу, зменшенню ресурсоемності сільськогосподарської продукції, зростання рівня її конкурентоспроможності, підвищенню рівня продовольчого забезпечення населення.

Ключові слова: схилі землеробство, аграрний сектор, екологічнобезпечна продукція, екологічний маркетинг, продовольча безпека, регіон

Palenichak O.

IMPROVING THE FOOD SECURITY MANAGEMENT OF THE REGION BY USING ENVIRONMENTAL MARKETING

For agricultural enterprises of the Carpathian region, the use of arable land on sloping lands is characteristic, which does not contribute to the effective use of the land-resource potential of the agricultural sector and the provision of population with certain types of food products of prime necessity. Improving the food