

2. Коломийчук В. С. Соціально-економічний розвиток адміністративного району: теорія, методологія, практика / В. С. Коломийчук. – Тернопіль : ТОВ «Терно-Граф», 2002. – 316 с.
3. Луцишин П. В. Єврорегіон «Буг»: обласний суспільно-географічний комплекс (теорія, методика, практика) / П. В. Луцишин. – К. : ІСД МО, 1996. – 207 с.
4. Любомль – інвестиційно привабливий район. Видано на замовлення Любомльської організації «Бізнес-Інтернет-центр». – Любомль, 2008. – 47 с.
5. Любомльщина: історична, туристична, інвестиційно приваблива : довідник-путівник. – Луцьк : Надстир'я, 2011. – 256 с.
6. Офіційний сайт Любомльської райдержадміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.lbmadm.gov.ua/>
7. Офіційний сайт Любомльської районної ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lbmrada.net/>
8. Проблеми і шляхи розвитку депресивного регіону (на прикладі областей Поліського економічного району) : монографія / за ред. М. І. Карліна. – Луцьк : РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2006. – 332 с.
9. Статистичний щорічник Волинь–2011 / за ред. В. Ю. Науменка. – Луцьк : Голов. упр. статистики у Волин. обл.; МКФ «Християнське життя», 2012. – 560 с.
10. Стратегія соціально-економічного розвитку регіону (на прикладі Волинської області) : монографія / М. А. Хвесик, Л. М. Горбач, Н. В. Вишневська, Ю. М. Хвесик. – К. : Кондор, 2004. – 547 с.

Маковецкая Лариса, Лотыш Людмила. Современное состояние, проблемы и перспективы хозяйственного развития Любомльского района Волынской области. Проанализировано современное состояние хозяйственного развития Любомльского района. Представлена подробная характеристика хозяйственного комплекса региона – сельского хозяйства, промышленности, транспорта и внешнеэкономических связей. Совершено на основе детального анализа сравнительные характеристики в пределах района и выявлены диспропорции в его хозяйственном развитии. В результате проведенного анализа определены проблемы и приоритетные направления дальнейшего развития Любомльского района. Предложено осуществлять управление хозяйственным развитием региона на основании поддержания сбалансированного характера всех сфер хозяйства, усиление инвестиционно-инновационной деятельности, диверсификации экономики сельских территорий.

Ключевые слова: Любомльский район, хозяйственный комплекс, промышленность, сельское хозяйство, внешнеэкономическая деятельность.

Makovetska Larisa, Lotysh Lyudmila. Current Status, Problems and Prospects of Economic Development Lyuboml District of Volyn Region. Analyzes the current state of economic development Lyuboml district. Contains a detailed description of the economic sector in the region – agriculture, industry, transport and international relations. Is based on a detailed analysis of comparable properties within the area and found disparities in its economic development. The analysis identified issues and priorities for further development Lyuboml district. Proposed to manage the economic development of the region by supporting the balanced nature of all areas of the economy, increased investment and innovation, economic diversification of rural areas.

Key words: Lyuboml district, economic complex, industry, agriculture, foreign trade activities.

Стаття надійшла до редколегії
29.04.2013 р.

УДК 911.3:338.246(477.82-2)

**Надія Краснопольська,
Ірина Наумова**

Місце АТ «СКФ Україна» (публічне) у господарському комплексі міста Луцька через призму його історичного розвитку

На основі відібраних критеріїв виділено головні етапи формування та становлення підприємства, здійснений їх детальний аналіз. Представляються питання доцільності зміни форми власності, його приватизації й окремі особливості цих процесів. Виділено основні моменти та наслідки реструктуризації підприємства. Особлива увага приділяється сучасним аспектам розвитку, функціонування та виявлення ролі підприємства у

господарському комплексі м. Луцька. Порівняння проводяться на основі таких показників: обсяги реалізованої продукції, рівень заробітної плати, трудові ресурси (кількість працюючих і їх статево-вікова структура), експортна орієнтація.

Ключові слова: підприємство, підшипники, приватизація, акціонерне товариство, реструктуризація, економічна діяльність.

Постановка наукової проблеми та її значення. У час стрімкого та якісного розвитку продуктивних сил важливе значення у зрості й ефективній перебудові економіки країни мають промислові підприємства. Їхню роль не можна недооцінювати, адже вони виконують таку важливу функцію, як задоволення основних потреб населення й усього господарського комплексу. Одним із необхідних напрямів дослідження підприємства є визначення його ролі та місця у структурі господарського комплексу міста Луцька. Це дає змогу виявити основні закономірності у його функціонуванні, оцінити конкурентоспроможність та якість товарів і обґрунтувати потреби впровадження тих чи інших інноваційно-інвестиційних проектів і планів. Враховуючи той факт, що акціонерне товариство (АТ) «СКФ Україна» – підприємство зі світовим ім'ям, ми вважаємо за необхідність показати його роль і значення в економічному розвитку Волинського регіону в цілому та міста Луцька зокрема.

Аналіз останніх досліджень цієї проблеми. Промислове підприємство у суспільній географії розглядається як складовий елемент певної територіальної господарської системи – економічного центру, вузла, регіону, національної економіки [3].

Загальні питання функціонування підприємств у територіально-виробничих комплексах розглядалися у працях таких вітчизняних і зарубіжних географів, як Е. Алаєв, А. Хрущов, І. Дудник, С. Ішук та ін. [1; 3; 5]. Так, О. Гладкий досліджував суспільно-географічну сутність ефективності регіонального розвитку й розміщення підприємства [2]. Ю. Долгоруков та І. Падерін вважали за необхідність вивчення підприємств, бо збільшення їх частки – важливий напрям промислової політики. І. Дудник і П. Луцишин особливу увагу приділяли вивченню територіальної організації суспільно-географічного комплексу на локальному рівні.

Дослідження підприємств проводиться і на локальному рівні. Виділяються праці таких волинських економістів, як А. Ліпич, Н. Геліч, О. Кузьміч, І. Чуліпа й ін. Вони розглядають такі аспекти функціонування машинобудівних підприємств: інноваційно-інвестиційну діяльність, розвиток зовнішньоекономічної діяльності й управління якістю продукції.

Знаходячись на території міста і використовуючи його ресурси (землю, інфраструктуру, робочу силу тощо), підприємство повинне вносити певну частку у їх відтворення. Значення підприємства зводиться до наступних напрямів: виробництво продукції; генерування купівельної спроможності населення через виплату заробітної плати; забезпечення доходу на вкладений капітал; створення робочих місць для населення.

Мета статті – показати місце АТ «СКФ Україна» (публічне) у структурі господарського комплексу міста Луцька, виявити вплив історико- і суспільно-географічних факторів на функціонування і сучасний рівень його розвитку, проаналізувати продуктивність праці й ефективність діяльності підприємства. Основні завдання дослідження:

- виділити головні етапи розвитку та становлення підприємства;
- проаналізувати сучасні особливості його функціонування;
- провести порівняльний аналіз основних економічних показників діяльності підприємства та міста Луцька.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. На основі вибраних критеріїв (передумови створення, зміна потужностей виробництва та форми власності) нами було виділено 4 фази у розвитку підприємства, що дають змогу якнайкраще відобразити його місце у структурі господарського комплексу міста Луцька.

І етап – це передумови проектування та будівництво підприємства (1965–1980 рр.). Публічне АТ «СКФ Україна» створено на базі побудованого в межах колишнього Радянського Союзу 28-го «Державного підшипникового заводу» («ДПЗ-28»). Фактично його історія розпочалась у 60-х рр. минулого століття, коли перед Міністерством автомобільної промисловості СРСР і Держпланом СРСР стояло завдання створити нові потужності з виробництва роликів конічних підшипників для забезпечення ними всіх заводів Союзу, які випускали автомобілі, автобуси, тролейбуси, трамваї, трактори, причепи, комбайни, іншу сільськогосподарську техніку. В перспективі це мав бути один із найбільших підшипникових заводів у Європі, де, за прогнозами, виготовлялося б 50 млн роликів конічних підшипників 290 типів на рік і працювало б майже 17 тис. осіб.

У державній статистичній звітності «ДПЗ-28» як виробник промислової продукції з'явився 1 січня 1977 р. Спочатку це була продукція цеху нестандартного обладнання (випуск нестандартного устаткування для потреб будівництва). Того ж року обсяги випуску зросли майже до 300 тис. крб. За 1974–1980 рр. кількість працівників збільшилася з 16 до майже 2 тис. [4].

У червні 1980 р. за тимчасовим технологічним процесом у режимі налагодження була виготовлена перша дослідна партія підшипників, яка в липні була відправлена на КАМАЗ, де успішно пройшла випробування.

II етап – введення виробничих потужностей і їх освоєння (1981–1992 рр.). Перше десятиріччя діяльності заводу як діючого підприємства характеризується тим, що в цей період основні зусилля керівництва, спеціалістів, усього трудового колективу були зосереджені на освоєнні введених потужностей, підготовці виробництва підшипників, навчанні та підвищенні кваліфікації персоналу, створенні нормальних умов праці. Так, 27 січня 1981 р. голова Державної комісії, заступник начальника ГВО «Союзпідшипник» підписав акт про прийняття в експлуатацію виробничих потужностей із випуску 1 млн роликів конічних підшипників на рік.

У січні–лютому 1981 р. виготовлено першу промислову партію підшипників, а 25 тис. роликів конічних підшипників підвищеної вантажопідйомності було відвантажено на КАМАЗ. Півмільйонний підшипник зібрано у жовтні цього ж року [4]. На початку другого півріччя 1983 р. було виготовлено 5-мільйонний підшипник, а в лютому 1984 р. – 10-мільйонний.

Важливі завдання цього періоду – адаптація працівників, які проходили стажування на інших підшипникових заводах, до умов та обладнання «ДПЗ-28», їх навчання та підвищення кваліфікації. На заводі діяла широка мережа курсів підготовки та підвищення кваліфікації робітників. Базове профтехучилище № 9 також готувало необхідних заводу спеціалістів. Його перші 300 випускників прийшли на підприємство у вересні 1982 р. Всього за 1982–1991 рр. з цього училища прийнято на завод майже 1000 працівників.

Із 1985 р. «ДПЗ-28» розпочав виготовлення підшипників на експорт. Вони поставлялись у Польщу, НДР, Чехословаччину, Угорщину й інші країни Східної Європи, в Африку, Азію, на Близький Схід, а також на західний ринок. Усього майже у 60 держав світу. Питома вага експортної продукції зросла з 2,5 % у 1985 р. до 13,6 % у 1990 р. Споживачами підшипників були підприємства й організації всіх республік колишнього СРСР, зокрема автомобільні й автобусні заводи ГАЗ, КАМАЗ, ВАЗ, ЗІЛ, ЛіАЗ, УралАЗ (Росія), МАЗ (Білорусь), КраЗ, ЛуАЗ, ЛАЗ (Україна), Харківський, Волгоградський, Володимирський, Мінський, Ташкентський, Кишинівський тракторні заводи, Ростовський, Тернопільський, Херсонський комбайнові заводи, Красноярський завод причепів, редукторні й інші машинобудівні заводи, а також оптові бази постачання запчастинами сільськогосподарської та автотракторної техніки. Всього більше 700 основних споживачів.

У травні 1989 р. завод випустив ювілейний 100-мільйонний підшипник. У цьому році підприємство перетворилося з планово-збиткового в прибуткове. Тільки за 1986–1991 рр. випуск підшипників зріс майже вдвічі. На підприємстві наприкінці 1991 р. було 5242 працівників, у тому числі 4182 робітників, 1060 працівників інженерно-технічного персоналу та службовців.

У 1991 р., незважаючи на економічні труднощі, пов'язані з розпадом СРСР, завод продовжував нарощувати виробництво підшипників і досяг найвищих результатів радянського періоду (виготовлено 8,6 млн шт. роликів конічних і 15,68 млн шт. карданних підшипників). Проте розрив економічних зв'язків, спад виробництва на підприємствах колишнього Союзу призвів до зменшення обсягів виробництва та погіршення фінансово-економічного стану.

III етап характеризувався спадом в економічній діяльності та зміною форми власності підприємства (1993–2011 рр.). В умовах поглиблення кризових явищ в економіці країни перехід на ринкові основи господарювання поставив перед дирекцією заводу питання про його реформування.

27 липня 1993 р. було прийняте рішення про приватизацію заводу та перетворення його у відкрите акціонерне товариство. В грудні 1993 р. Фонд держмайна України прийняв рішення про приватизацію «ДПЗ-28». У липні 1994 р. збори уповноважених організації орендарів погодили, а ФДМУ затвердив Тимчасовий статут відкритого акціонерного товариства «Луцький підшипниковий завод» (ВАТ «ЛПЗ»).

Свідоцтво про перший випуск акцій ВАТ «ЛПЗ» було видане фінуправлінням Волинської облдержадміністрації 15 серпня 1994 р.

Незважаючи на загальне падіння обсягів виробництва в машинобудівному комплексі, завод продовжував працювати на перспективу. Наприкінці 1996 р. тут уперше побували представники швед-

ської корпорації SKF (найбільшого у світі виробника підшипників), а на початку 1997 р. Рада директорів ВАТ «ЛПЗ» уже тісно співпрацювала з корпорацією SKF як із потенційним стратегічним інвестором.

Наприкінці грудня 1997 р. підписано договір купівлі-продажу пакета акцій ВАТ «ЛПЗ» між ФДМУ та SKF. Протягом перших трьох років на реструктуризацію, модернізацію та подальший розвиток виробництва було інвестовано майже 97 % від загальної суми, передбаченої договором на 5 років.

Продовжувався процес придбання акцій заводу в інших акціонерів, в основному працівників і колишніх робітників. Як результат – у березні 1998 р. у SKF було уже 76 % акцій.

Активне інвестування дало свої результати. Уже в 1998 р. порівняно з попереднім роком у 1,9 раза збільшилося виробництво роликів конічних підшипників, у 3,1 раза – карданних підшипників, а обсяг їх продаж – у 1,92 раза. Продуктивність праці за цей період зросла на 77,7 %, середньомісячна заробітна плата працівників – на 36,1 %. Розпочалася модернізація технологічного обладнання, розробка проектів реструктуризації і зменшення заводу та його території, розвитку ковальського виробництва, організації каналів, підвищення кваліфікації персоналу.

На початку 1999 р. були визначені основні завдання реструктуризації ВАТ «ЛПЗ», у т. ч. зменшення на 40–50 % виробничих площ, виведення з експлуатації зайвого та застарілого устаткування, здійснення програми економії усіх видів ресурсів, скорочення 40 % працівників. Розпочалася модернізація виробничих площ.

Незважаючи на велике зменшення чисельності персоналу та кількості обладнання, великі обсяги робіт із демонтажу устаткування, завод у 1999 р., порівнюючи з 1998 р., зберіг обсяги виробництва та дещо збільшив обсяги продаж. На 22 % зросла заробітна плата, на 10 % – продуктивність праці.

З урахуванням значної залежності ВАТ «ЛПЗ» від збуту підшипників у Росію на заводі було розпочате виготовлення компонентів підшипників (ковальських заготовок кілець підшипників і кілець підшипників після токарної обробки), які постачалися на підшипникові заводи SKF у Німеччині, Польщі та Бразилії [4].

Подальший розвиток підприємства характеризувався продовженням реструктуризації. Завершився перехід на реконструйовані виробничі площі. Відбулася модернізація верстатів.

16 лютого 2007 р. завод був перейменований у ВАТ «СКФ Україна» і 16 грудня 2009 р. в АТ «СКФ Україна» (публічне). Продовжується процес купівлі акцій підприємства. У 2012 р. корпорація SKF володіла 99,86 % акцій.

IV етап – сучасна фаза розвитку підприємства (2012 р.). АТ «СКФ Україна» (публічне) займає виняткове місце в економіці міста Луцька, адже воно зайняло цілу нішу з виробництва підшипників і компонентів до них. Сьогодні підприємство спеціалізується на виготовленні 97 видів конічних роликів підшипників розмірних груп 40–180 мм і до 80 мм та компонентів – роликів, точених кілець і сепараторів.

АТ «СКФ Україна» (публічне) займає вагомe місце у господарському комплексі міста за обсягом реалізованої продукції. Підприємство характеризувалося стабільним нарощенням обсягів реалізованої продукції. Протягом 1997–2008 рр. цей показник суттєво збільшився з 26,5 млн грн до 515,5 млн грн. Економічна криза 2008–2009 рр. не оминула і це підприємство. Обсяг реалізованої продукції зменшився майже у 2,5 рази і у 2009 р. сягнув 214,4 млн грн. Проте відтоді відбувається стабільне нарощування цього показника. У 2012 р. обсяг збільшився до 709,6 млн грн, що складає майже 27,9 % від усього обсягу реалізованої продукції міста Луцька і є одним із найбільших за усю історію діяльності підприємства. Можна зробити висновок, що враховуючи різні показники обсягів реалізованої продукції підприємства, різнитиметься і його частка у вартості обсягів реаліованої продукції промисловості міста Луцька (рис. 1).

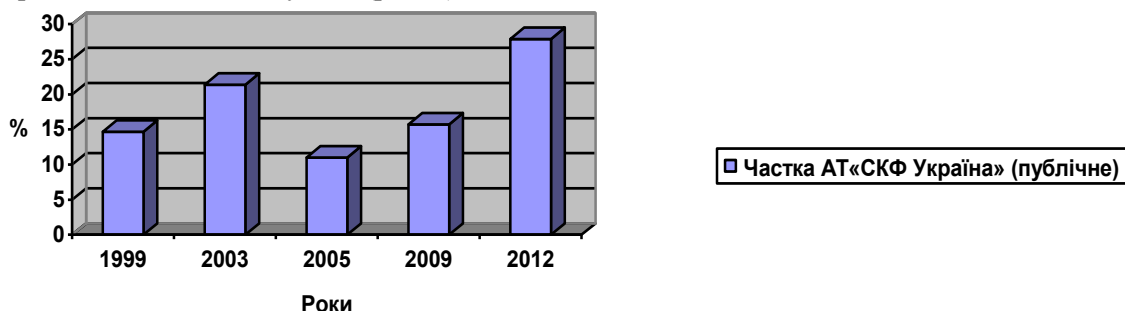


Рис. 1. Частка АТ «СКФ Україна» (публічне) у вартості обсягів реалізованої продукції промисловості міста Луцька

Середня заробітна плата становить 4386 грн, що майже удвічі більше в порівнянні з середньою заробітною платою у місті Луцьку станом на 2012 р. (2112 грн). Працівники отримують менше, ніж їхні колеги на підприємствах SKF у європейських країнах, але більше, ніж у Китаї, Індії і десь на рівні з Мексикою чи Бразилією. Також проводяться доплати за обіди, виділяються путівки на санаторно-курортне лікування працівників і їхніх дітей. Оплачується лікування робітників, а якщо хворий хтось із членів сім'ї, надається довгострокова безпроцентна позика. Загалом на благодійні цілі в середньому за рік направляється більше 250 тис. грн.

На підприємстві зайнято 1285 робітників, із них 54 % – це основні працівники, 31 % – допоміжні та 15 % – службовці. Щодо статево-вікової структури, то переважають чоловіки – 72 %. Найбільшою віковою групою є група 31–50 років – 657 осіб (51 % усіх зайнятих), 51–>60 років – 329 (26 %) та <20–30 років – 298 (23 %). Отже, досить високою є частка працюючих передпенсійного та пенсійного віку (рис. 2).

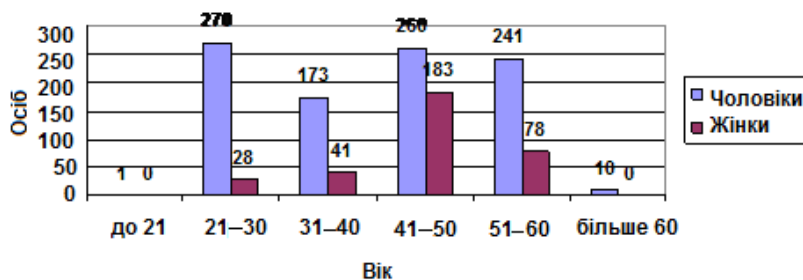


Рис. 2. Вікова структура працівників підприємства

Близько 32 % продукції, яка виробляється у Луцьку, постачається в Росію. Основні споживачі – КАМАЗ, Горьківський автомобільний завод, УралАЗ, об'єднання «ЗІЛ», Алтайський тракторний завод, Смоленський автоагрегатний та інші. Йдуть поставки на вторинний ринок, ринок запасних частин для автомобілів, тракторів, сільськогосподарської техніки. Решта йде у Білорусь і на Захід, наприклад, на підприємства «MAN», «Daimler» (Німеччина), «Volvo», «Scania» (Швеція), «RBC» (США), «FUWA» (Китай), автозаводи Бразилії. Слід відзначити, що частка АТ «СКФ Україна» (публічне) у виготовленні роликів конічних підшипників серед країн СНД складає 30,5 %.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, АТ «СКФ Україна» (публічне) займає вагоме місце у господарському комплексі міста Луцька. Воно тісно вступає у зв'язок із населенням, виробничою та соціальною інфраструктурою, займає окрему нішу з виготовлення та реалізації підшипників. Це сприяє перспективам подальших досліджень, адже відсутність конкуренції у цій галузі машинобудування в майбутньому може призвести до збільшення обсягів реалізованої продукції та частки підприємства у загальноміському обсязі реалізованої продукції до 7–8 %. Це дасть змогу зробити заміну та модернізацію технологічного обладнання, що спричинить розширення товарного ряду виготовлення підшипників і комплектуючих. Перспективним напрямом дослідження є аналіз структури та забезпеченості трудовими ресурсами підприємства.

Джерела та література

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь / Э. Б. Алаев. – М. : Мысль, 1983. – 350 с.
2. Гладкий О. В. Суспільно-географічна сутність ефективності регіонального розвитку й розміщення підприємства / О. В. Гладкий // Наук. вісн. Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки. Сер. : Геогр. науки. – 2011. – № 9. – С. 34–42.
3. Ішук С. І. Розміщення продуктивних сил (теорія, методи, прикитика) : навч. посіб. / С. І. Ішук. – К. : Європ. ун-т, 2002. – 216 с.
4. Сивенко Ю. An SKF Group Company Луцький підшипниковий завод (1974–2004) / Ю. Сивенко. – Луцьк : Вид-во ІНЦІАЛ, 2004. – 71 с.
5. Хрущев А. Т. География промышленности СССР. – [3-е изд.] / А. Т. Хрущев. – М. : Мысль, 1986. – С. 134–139.

Краснопольская Надежда, Наумова Ирина. Место АО «СКФ Украина» (публичное) в хозяйственном комплексе города Луцка сквозь призму его исторического развития. На основании отобранных критериев выделены главные этапы формирования и становления предприятия, сделан их детальный анализ. Предоставлены вопросы о целесообразности изменения формы собственности, его приватизации и отдельные особенности этих процессов. Выделены основные моменты и последствия реструктуризации. Особое внимание уделяется современным аспектам развития, функционирования и определения роли предприятия в хозяйственном

комплексе г. Луцка. Сравнение делается на основе таких показателей: объемы реализованной продукции, уровень заработной платы, трудовые ресурсы (количество работающих, их половая и возрастная структура), экспортная ориентация.

Ключевые слова: предприятие, подшипники, приватизация, акционерное общество, реструктуризация, экономическая деятельность.

Krasnopolskaya Nadia, Naumova Iryna. Place SC «SKF Ukraine» (Public) in the Economic Complex of the City Lutsk Through the Lens of Its Historical Development. On the basis of selected criteria identified the main stages in the formation and establishment of the enterprise and committed their detailed analysis. Submitted questions of the expediency changes of ownership, its privatization and individual features of these processes. Excreted highlights and implications of restructuring. Particular attention is given to modern aspects of the development, functioning and identify the role of enterprise in the economic complex of Lutsk. Comparisons are conducted on the basis of such indicators: sales, level of wages, labor (number of employees and their sex-age structure), export orientation.

Key words: enterprise, bearings, privatization, joint stock company, restructuring, economic activity.

Стаття надійшла до редколегії
20.03.2013 р.

УДК 911.3:338.43(447.82)

**Алла Потапова,
Олена Васильчик**

Економіко-організаційні основи розвитку сільськогосподарського підприємства ТзОВ «Городище» Луцького району Волинської області

Розкрито просторову організацію земельних угідь ТзОВ «Городище». Визначено спеціалізацію господарства та досліджено основні передумови діяльності сільськогосподарського підприємства ТзОВ «Городище», а саме: агроресурсний потенціал, транспортні засоби, виробничі фонди та трудові ресурси. Розглянуто управлінську структуру цього підприємства. Простежено динаміку основних показників виробничо-господарської діяльності за останні 3 роки. Проаналізовано структуру земельних угідь, посівних площ і поголів'я худоби на підприємстві. Визначено частку сільськогосподарського підприємства ТзОВ «Городище» в обсязі виробленої сільськогосподарської продукції Луцького району за видами та в цілому.

Ключові слова: ТзОВ «Городище», сільськогосподарське підприємство, агропромисловий комплекс, сільськогосподарське виробництво, Луцький район, структура поголів'я, посівні площі, обсяг виробленої сільськогосподарської продукції.

Постановка наукової проблеми та її значення. Розвиток ринкових відносин у сільській місцевості, процеси приватизації, диверсифікація форм власності на засоби аграрного виробництва зумовили дослідження сільськогосподарських підприємств різних типів і форм власності. Сільськогосподарське товариство з обмеженою відповідальністю «Городище» є функціонально-територіальною частиною агропромислового комплексу Луцького району. Сприятливий агроресурсний потенціал, наявність потужних виробничих фондів і кваліфікованих трудових ресурсів дають змогу ТзОВ «Городище» здійснювати ефективне сільськогосподарське виробництво та відігравати важливу роль в АПК Луцького району в цілому. Наявність природно-ресурсного потенціалу зі спеціалізацією та розвитком агропромислового виробництва підприємства послужило підставою для проведення відповідних досліджень.

Аналіз останніх досліджень цієї проблеми. Вивчення АПК – це важливий напрям соціально-економічної географії в Україні. В ході формування ринкових відносин у сільській місцевості, сільськогосподарському виробництві та з відчутним посиленням конкуренції з боку іноземних товаровиробників, на тлі економічної та демографічної кризи відбулися певні зміни функціональної та територіальної структури АПК України [9, с. 67]. Слід згадати про дослідження питань функціонування АПК волинськими науковцями. Так, агроресурсний потенціал Волинської області розглядали Я. Мольчак [5], аграрний ринок та лізинг агротехніки – А. Слащук [9], головні напрями розвитку АПК області – В. Корчун [4], система ведення агропромислового виробництва – В. Заремба [6].