

**5. Іващенко Г. А.** Структура організаційно-економічних факторів формування конкурентоспроможності підприємства / Г. А. Іващенко // Економіка: проблеми теорії : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2003. – Вип. 185. Т. 1. – С. 30 – 36.

**6.** Управління конкурентоспроможністю підприємства: Навч. посіб. / [С. М. Клименко, Т. В. Омеляненко, Д. О. Барабань та ін.]. – [Вид. – 2-ге, без змін]. – К. : КНЕУ, 2009. – 520 с.

**Науковий керівник** – д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри обліку і аудиту РВНЗ «Кримський інженерно-педагогічний університет» (Сімферополь) **Р. А. Абдуллаєв**

УДК 338.47: 656

## НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

ДОРОХОВСЬКИЙ О. М.

УДК 338.47: 656

### Дороховський О. М. Необхідність розвитку регіональної транспортно-логістичної системи України

Статтю присвячено дослідженням необхідності розвитку регіональної транспортно-логістичної системи України, розглянуто можливості її формування та проблеми, що виникають у зв'язку з цим.

**Ключові слова:** розвиток, регіон, транспортно-логістична система.

**Бібл.:** 5.

*Дороховський Олександр Миколайович* – кандидат економічних наук, доцент, докторант, Міжнародний університет бізнесу і права (вул. 49-ої Гвардійської дивізії, 25-А, Херсон, 73039, Україна)

УДК 338.47: 656

### Дороховский А. Н. Необходимость развития региональной транспортно-логистической системы Украины

Статья посвящена исследованию необходимости развития региональной транспортно-логистической системы Украины, рассмотрены возможности ее формирования и проблемы, возникающие в связи с этим.

**Ключевые слова:** развитие, регион, транспортно-логистическая система.

**Библ.:** 5.

*Дороховский Александр Николаевич* – кандидат экономических наук, доцент, докторант, Международный университет бизнеса и права (ул. 49-ой Гвардейской дивизии, 25-А, Херсон, 73039, Украина)

UDC 338.47: 656

### Dorokhovskiy A. N. The Need of Development a Regional Transport and Logistics System in Ukraine

In article is researched the need for regional transport and logistics system in Ukraine, considered the possibility of its development and the problems that arise in this regard.

**Key words:** development, region, transport and logistics system

**Bibl.:** 5.

*Dorokhovskiy Aleksandr N.* – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Candidate on Doctor Degree, International University of Business and Law (vul. 49-oyi Gvardiyskoy divyizi, 25-A, Kherson, 73039, Ukraine)

Транспортно-дорожнє господарство України є одним з основних елементів транспортної інфраструктури, що забезпечує конституційні гарантії громадян на свободу пересування й переміщення товарів і послуг. Наявністю й станом мережі автомобільних доріг загального користування визначається територіальна цілісність і єдність економічного простору України. Становлення ринкових відносин в українській економіці, формування ринку транспортних послуг з розвитком підприємництва й конкуренції змінили умови функціонування транспорту. Ефективність роботи транспорту безпосередньо залежить від рівня утримання й розвитку мережі автомобільних доріг. Розвиток дорожньої мережі повинен відповідати темпам соціально-економічного розвитку країни й забезпечувати потреби в перевезеннях відповідно до росту автомобілізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що проблеми функціонування транспортної системи України досить широко висвітлюються у публікаціях вітчизняних науковців, зокрема О. Єдіна, Б. Карпінського, Н. Коцан, Т. Мукмінової, А. Новикової, Ю. Пащенко, О. Равриш, І. Смирнова та ін. Однак у науковій літера-

турі значно менша увага приділена саме обґрунтуванню концепції стратегічної програми розвитку транспортно-дорожньої мережі окремого регіону

Метою статті є обґрунтування концепції стратегічної програми розвитку транспортно-дорожньої мережі Причорноморського регіону.

Через невідповідність рівня розвитку дорожньої мережі попиту на транспортні перевезення господарство й населення країни несуть значні економічні втрати. Україна істотно відстає від провідних закордонних країн по показниках рухливості населення, швидкості доставки вантажів, щільності і якості дорожньої мережі, що приводить до зниження конкурентоспроможності вітчизняних виробників, високої частки транспортної складової в собівартості продукції, стримування росту продуктивності праці й обсягів інвестицій. Відставання в розвитку автомобільних доріг і поганий стан окремих ділянок дорожньої мережі, перевантаження доріг у найважливіших транспортних вузлах виступають факторами, що стримують розвиток ряду міст, регіонів і національної економіки в цілому.

Однією з найбільш стійких тенденцій останнього часу в транспортній сфері є формування на базі транспортних вузлів, включаючи морські, річкові й аеропорти, поліфункціональних транспортно-логістичних комплексів із глибокою переробкою вантажів і промисловою складовою. Це, у свою чергу, веде до розвитку «розподільних» дорожніх мереж і, отже, до розширення територій хінтерландів зазначених комплексів і підвищенню значимості автомобільного транспорту, як найбільш відповідаючого розподільним функціям.

**А**наліз складних тенденцій у транспортній сфері приводить до висновку про наростаюче домінування автомобільного транспорту в пасажирських і вантажних перевезеннях, що за рубежом, зокрема в ЄС, частково стримується фіскальними заходами, а в нашій країні – неолікарми дорожньої мережі [1]. Розвиток ринкових відносин в українській економіці істотно змінює територіальну структуру господарства й розселення, що, як відомо, тривалий час формувалася в умовах централізованого планування й директивних методів управління. У ринкових умовах при зростаючих тарифах транспортний фактор стає одним із провідних факторів територіальної організації виробництва.

Недостатнє транспортне освоєння території України, величезні контрасти в розвитку транспортних вузлів, викликані концентрацією економічної активності у великих промислових центрах, відсутність конкурентного ринкового середовища, перешкоджають вирівнюванню регіональних диспропорцій. Сприяють же їх вирівнюванню транспортні комунікації, по яких відбувається міжрайонний перерозподіл матеріальних і людських ресурсів. Залізничний транспорт щодо цього не може повністю забезпечити всю сукупність міжрегіональних зв'язків у силу просторової обмеженості мережі залізниць. Тут головна роль у вирівнюванні регіональних рівнів соціально-економічного розвитку належить автомобільному транспорту.

Заходи щодо транспортного забезпечення регіональних ринків необхідно орієнтувати не тільки на внутрішні, але й на міжрегіональні зв'язки. До зазначених заходів поряд із розвитком дорожньої мережі, що охоплює необхідні для формування регіонального ринку виробництва, ресурсні бази й поселення, варто віднести створення транспортно-логістичних вузлів, що забезпечують зв'язки з основними транспортними магістралями й інтермодальними коридорами.

Транспортно-логістичні вузли, функції яких постійно розширюються за рахунок інтегрування їх термінального й складського господарств із промисловими й торговельними зонами, в у північних і східних районах країни цілком можуть розглядатися як потенційні полюси росту, покликані дати імпульс соціально-економічному розвитку навколишньої території. Цей процес по суті являє собою формування й просторове розширення транспортного хінтерланда за допомогою розвитку дорожньої мережі. При цьому одночасно створюються умови для замикання транзитних вантажопотоків на місцеві транспортні комунікації з метою роз-

витку регіональних ринків і їх ефективної інтеграції в загальноукраїнську й світогосподарську системи.

Усе більш істотним фактором у формуванні вантажопотоків і структури вантажообігу стає розвиток форм організації виробництва, особливо концентрації, спеціалізації й кооперування. Концентрація виробництва веде, як відомо, до ліквідації невеликих по потужності підприємств у процесі конкуренції, що пов'язане зі збільшенням обсягів одиничних вантажовідправлень. Одночасно в процесі концентрації відбувається розширення «зон впливу» конкурентоспроможних виробництв, що збільшує відстань перевезень продукції. У силу цього концентрація виробництва в транспортному відношенні орієнтована в основному на використання магістральних шляхів сполучення, що, безумовно, не виключає розподільних перевезень по дорогах місцевого значення.

Розвиток виробничої спеціалізації й пов'язаного з нею кооперування підсилює диференціацію вантажовідправлень, внаслідок чого, у міру збільшення просторових розривів у технологічних трактах кооперованих виробництв, збільшується кількість дрібнопартійних перевезень. Перехід до стадії постіндустріального розвитку економіки, що намітився в останні роки, й обумовлене цим процесом поступове підвищення трудомісткості виробництва безсумнівно підсилять зазначені тенденції [2].

**В**ідцентрові (у відношенні розміщення) сили спеціалізації виробництва «урівноважуються» доцентровими силами кооперування, які зростають не тільки через прагнення скоротити перевезення комплексуючих до складальних виробництв. Не менше значення в останні роки придбали вимоги до перевезень «від місця до місця» і «точно в строк». Зберігає свою актуальність і принцип: найбільш ефективно внутрішньорайонне міжгалузеве кооперування. Тут, відповідно до зазначених вимог, а також особливостей партійності відправлень і довжини перевезень, безроздільно панує автомобільний транспорт.

Виробниче комбінування рідко буває пов'язане з перевезеннями вантажів на великі відстані. Як правило, комбіновані виробництва перебувають на суміжних промплощадках або в межах однієї промислової агломерації. Тому зв'язки по комбінуванню найчастіше обслуговуються технологічними видами транспорту, внаслідок чого ця форма організації виробництва на відміну від концентрації, спеціалізації й кооперування не робить істотного впливу на формування транспортних мереж.

Таким чином, форми організації виробництва – концентрація, спеціалізація й кооперування – перебувають у тісному взаємозв'язку з автотранспортним комплексом. Зазначені форми організації виробництва стимулюють розвиток регіонального автотранспортного комплексу, у тому числі дорожньої мережі, а автотранспортний комплекс, у свою чергу, забезпечує їх розвиток.

У сучасних соціально-економічних умовах постійно підвищується значимість залучення регіону в міжрегіональні й міждержавні обміни. Однак процеси міжрегіональної й міжнародної інтеграції стримуються низкою факторів, не останнім з яких щодо цього є не-

достатня транспортна забезпеченість регіонального розвитку. Навіть наявність транспортних магістралей на територіях ряду регіонів, включаючи формовані інтермодальні коридори, поки ще не вирішує проблеми міжрегіональної інтеграції, тому що більшість із цих магістралей носить або суцільно транзитний характер, або з'єднує українські сировинні й паливні ресурсні бази з відповідними країнами - імпортерами. При цьому більшість районів, що перетинаються такими магістралями, не використовують свій транзитний потенціал через неконкурентоспроможність і недостатній розвиток місцевих ринків. Остання обставина значною мірою є результатом слабкого розвитку регіональних дорожніх мереж, відсутності в багатьох районах безпосередніх зв'язків між центром і периферією, а іноді й між сусідніми населеними пунктами. Нерідко зв'язки між поселеннями сусідніх регіонів зручніше, надійніше або коротше внутрішніх, що приводить до перерозподілу («перехоплення») функцій між центрами у відносинах «центр-периферія», що далеко не відразу знаходить (або не знаходить зовсім) відбиття в адміністративному районуванні. У цих випадках границі ідентифікованих у процесі транспортно-економічної диференціації районів можуть не збігатися з адміністративними. Адміністративний устрій країни не має можливості, як відомо, оперативно реагувати на зміни в територіальній структурі господарства, особливо в такій динамічній його складовій, як транспортна сфера. У той же час усередині транспортного комплексу формуються добре виражені територіальні утворення.

У процесі обслуговування вантажопотоків і пасажиропотоків розвивається інтеграція різних видів транспорту, об'єктів транспортної й логістичної інфраструктури й виробництв, що веде до формування регіональних (територіальних) транспортно-логістичних систем (РТС). Ми пропонуємо таке формування цього поняття: *регіональна транспортно-логістична система – це просторова сукупність засобів і шляхів сполучення, функціонально об'єднана логістичними структурами.*

РТС повинна поєднувати всі види транспорту регіону таким способом, щоб найбільш ефективно використовувати переваги кожного з них, з огляду на їх технологічні особливості й просторову організацію.

До основних факторів, що визначають формування РТС, належать: галузева й територіальна структури господарства; спрямованість і характер основних внутрішньорайонних і міжрайонних виробничо-економічних і соціальних зв'язків; особливості системи розселення, геополітичне положення регіону.

Природні фактори (за винятком так званих екстремальних територій) роблять все менший вплив на розвиток РТС і можуть лише певною мірою впливати на формування їх структури й експлуатаційний режим транспортування вантажів і пасажирів.

Регіональні транспортно-логістичні системи варто розглядати як невід'ємні елементи господарської структури відповідних соціально-економічних територіальних систем, а формування РТС, здійснюване в контексті

регіонального розвитку, є найважливішим районоутворюючим фактором. Структура РТС варіює залежно від географічних (економіко- і фізико-географічних, геополітичних та ін.) умов, виконуваних народногосподарських функцій і від ієрархічного рівня відповідного регіону. Кожний ієрархічний рівень ставить конкретні завдання іманентній йому транспортній системі. Відповідно до цих завдань формується структура РТС.

Відповідно до регіональної ієрархії РТС можна підрозділити на місцеві, регіональні (у тому числі між-регіональні), національні (державні), континентальні, трансконтинентальні. Аналогічним чином можна диференціювати й транспортні комунікації.

## ВИСНОВКИ

Велика розмаїтість природних і соціально-економічних умов регіонального розвитку, різний ступінь транспортного освоєння географічного простору України обумовлюють відповідні розходження в умовах перевезень вантажів і пасажирів. Ці розходження збільшуються широкою галузевою структурою господарства, розмаїтістю галузевих і регіональних технічних умов транспортного обслуговування й різним ступенем транспортності вантажів. У зв'язку з цим у перевезеннях вантажів, а також і пасажирів, часто неможливо обмежитися одним видом транспорту. Але жоден з окремих видів транспорту не може самостійно вирішити завдання повного транспортного забезпечення регіонів України. Існують досить точно визначені сфери застосування кожного виду транспорту залежно від особливостей і ступеня транспортності вантажу, швидкості й відстані його переміщення, швидкості, відстані й комфортності перевезення пасажирів. Ринкові відносини в економіці змушують кожний вид транспорту, кожне транспортне підприємство шукати своє місце на ринку транспортних послуг. Усі перераховані обставини в сукупності обумовлюють необхідність об'єднання всіх видів транспорту на території України в єдину транспортну систему (ЄТС).

Технічне переозброєння транспорту, пов'язане, насамперед, із впровадженням у сферу перевезень транспортно-логістичних технологій, контейнеризації й пакектизації вантажів, виводить рішення цієї проблеми на якісно інший рівень. Цей рівень характеризується високим ступенем кооперування різних видів транспорту й уніфікації інфраструктури транспортно-логістичних систем. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Плахута Г. А. Глобалізація процесів логістики / Г. А. Плахута // Маркетинг: теорія і практика. 36. наук, праць СЧУ ім. В. Даля.. – 2010. – Вип. 16. – С. 169 – 173.
2. Плахута Г. А. Логістичний аутсорсинг: переваги та недоліки застосування / Г. А. Плахута // Вісник СЧУ ім. В. Даля. – 2010. – № 11/158. – С.12 – 16.
3. Похильченко О. А. Засади взаємовідносин у структурі кластера. / О. А. Похильченко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер. Логістика. – 2010. – № 669. – С. 108 – 113.

**4. Савіна Н. Б.** Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності / Н. Б. Савіна // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер. Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2009. – № 647. – С. 198 – 202.

**5. Свиридко С. В.** Логістика: сучасні світові тенденції розвитку / С. В. Свиридко // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2009. – № 1. Ч.1. – С. 452 – 456.

УДК 658.8:641.87

## СТРАТЕГІЧНІ ТА ТАКТИЧНІ ЗАВДАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТОРГІВЛІ НАПОЯМИ НА АВТОЗАПРАВНИХ СТАНЦІЯХ

П'ЯТНИЦЬКА Г. Т., РАКША Н. В.

УДК 658.8:641.87

### П'ятницька Г. Т., Ракша Н. В. Стратегічні та тактичні завдання організації торгівлі напоями на автозаправних станціях

Проведено аналіз структури торговельної мережі України, в якій продаються напої. За результатами дослідження особливостей торгівлі напоями на автозаправних станціях України визначено стратегічні та тактичні завдання, що сприятимуть підвищенню ефективності її організації.

**Ключові слова:** торгівля, напої, автозаправна станція, стратегічні та тактичні завдання, торговельна марка, ціна, асортимент, попит, маркетингова політика.

**Рис.:** 1. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 8.

**П'ятницька Галина Тезієвна** – доктор економічних наук, доцент, професор, кафедра менеджменту, Київський національний торговельно-економічний університет (вул. Киото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** gal\_x67@mail.ru

**Ракша Наталія Вікторівна** – кандидат економічних наук, доцент, кафедра менеджменту, Київський національний торговельно-економічний університет (вул. Киото, 19, Київ, 02156, Україна)

УДК 658.8:641.87

UDC 658.8:641.87

### Пятницкая Г. Т., Ракша Н. В. Стратегические и тактические задания организации торговли напитками на автозаправочных станциях

### Pyatnitskaya G. T., Raksha N. V. Strategic and Tactic Tasks of Beveregies Trade Organization on Petroleum Stations

Проведен анализ структуры торговой сети Украины, в которой продаются напитки. По результатам исследований особенностей торговли напитками на автозаправочных станциях Украины определены стратегические и тактические задачи, которые будут направлены на повышение эффективности её организации.

Is analysed the structure of trade chain, which is doing trade of beverages in Ukraine. The result of investigation characteristics of trading beverages in petroleum stations in Ukraine identifies strategic and tactical tasks, which will be directed on improving the efficiency of its organization.

**Ключевые слова:** торговля, напитки, автозаправочная станция, стратегические и тактические задания, торговая марка, цена, асортимент, спрос, маркетинговая политика.

**Key words:** trade, beverages, petroleum station, strategic and tactical objectives, brand, price, assortment, demand and marketing policy

**Рис.:** 1. **Табл.:** 2. **Библ.:** 8.

**Pic.:** 1. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 8.

**Пятницкая Галина Тезиевна** – доктор экономических наук, доцент, профессор, кафедра менеджмента, Киевский национальный торговельно-экономический университет (ул. Киото, 19, Киев, 02156, Украина)

**E-mail:** gal\_x67@mail.ru

**Pyatnitskaya Galina T.** – Doctor of Science (Economics), Associate Professor, Professor, Department of Management, Kyiv National University of Trade and Economy (vul. Kioto, 19, Kyiv, 02156, Ukraine)

**E-mail:** gal\_x67@mail.ru

**Ракша Наталья Викторовна** – кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента, Киевский национальный торговельно-экономический университет (ул. Киото, 19, Киев, 02156, Украина)

**Raksha Natalya V.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management, Kyiv National University of Trade and Economy (vul. Kioto, 19, Kyiv, 02156, Ukraine)

У світі розрізняють два основних канали продажу напоїв – мережу роздрібної торгівлі та мережу ресторанного господарства. Поряд з цим, у межах вищезазначених каналів можна виділити декілька підканалів, кожен з яких має свої особливості з точки зору організації торгівлі напоями. Не знаючи або не усвідомлюючи ці особливості, будь-яка компанія може стикнутися з проблемами у процесі забезпечення належного (бажано ефективного) оперування ними.

Організація торгівлі напоями на автозаправних станціях (АЗС) на практиці розглядається як додатковий канал не тільки для збуту напоїв, але й як канал для додаткових грошових надходжень до бюджету АЗС.

Проте для організації ефективної торгівлі напоями на АЗС актуальності набувають аспекти розробки належної маркетингової політики щодо збуту напоїв на цих станціях. Зауважимо, що дана проблематика до цього часу практично не розглядалася у наукових публікаціях. Тому її дослідження може ґрунтуватися на результатах наукових публікацій щодо організації роздрібної торгівлі в цілому, що висвітлені у працях А. Мазаракі, І. Бланка, Л. Лігоненко [1], Т. Футако [2], Н. Голошубової [3] та інших, а також на даних, які можна отримати вивчаючи організацію торгівлі напоями безпосередньо на діючих АЗС.

У зв'язку з вищезазначеним *цілями* нашого дослідження є, по-перше, визначення частки АЗС у загаль-