

Статья посвящена изучению теоретических основ продвижения продукции и разработке практических рекомендаций по повышению эффективности продвижения продукции предприятия ОАО «Роганская картонная фабрика» на внешние рынки.

Ключевые слова: продвижение продукции, маркетинговые коммуникации, методы продвижения товаров, реклама, стимулирование сбыта, персональная продажа.

The article is sanctified to the study of theoretical bases of advancement of products and development of practical recommendations in relation to the increase of efficiency of advancement of products of enterprises JSC «Rogan cardboard factory» to the foreign markets.

Keywords: advancement of products, marketing communications, methods of advancement of commodities, advertisement, sales promotion, personal sale.

УДК 338.47

Г. А. ЖОВТЯК, аспірант, Харківський національний університет міського господарства

РЕГІОНАЛЬНА АСИМЕТРІЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

З огляду на основні структурні показники діяльності підприємств за їх розмірами, а саме: долі обсягів реалізованої продукції великими, середніми та малими підприємствами у загальному обсязі реалізованої продукції по регіону, та враховуючи результати проведеного аналізу та обробки експертних оцінок, була виявлена регіональна асиметрія розвитку інфраструктури вантажного транспорту в Україні.

Ключові слова: інфраструктура, вантажні перевезення, транспорт, транспортна регіональна структура.

Актуальність теми. Транспорт як найважливіша складова ринкової інфраструктури істотно впливає на динамічність та ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому, який буде відбуватися переважно при зростанні значення транспортного чинника. У порівнянні з іншими галузями економіки транспорт має ряд особливостей економічного, організаційного і технічного характеру, які мають враховуватися при вирішенні загальних проблем формування та управління ринком транспортних послуг.

Ринок транспортних послуг є одним з найбільш значущих підсистем регіональної економіки. В умовах жорсткої конкуренції на регіональних ринках транспортних послуг зростає тиск з боку транспортно-логістичних операторів, що успішно розвиваються, спостерігається підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування. Сталий розвиток ринку транспортних послуг є гарантією єдності економічного простору країни, вільного переміщення,

конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави та національної безпеки, поліпшення умов та рівня життя населення.

Актуальність теми роботи визначається й тим, що основні методологічні та методичні аспекти досліджуваної проблеми розроблені в недостатній мірі стосовно до українських регіонів.

Аналіз досліджень і публікацій. Роботи багатьох вчених і практиків: Аксьонова І. Я. [1], Афанасьєва Л. Л. [2], Белова І. В. [3], Бенсона Д. [4], Канторовича Л. В. [5], Тихомирова Е. Ф. [6], Улицького М. П. [7], Хмельницького А. Д. [8], Чернюка Л. Г. [9] та інш. присвячені проблемам розвитку та реформування різних видів транспорту. Зокрема роботи Аксьонова, Афанасьєва, Белова, Бенсона, Канторовича та Чернюка присвячені проблемам ефективного надання транспортних послуг, чіткого функціонально-виробничого забезпечення перевізних процесів. У своїх дослідженнях Тихомиров, Улицький та Хмельницький займалися питаннями оптимального управління вантажопотоками та раціональної організації транспортно-експедиційного обслуговування.

Ці дослідники і фахівці заклали основи вітчизняної економіки транспорту, організації та управління вантажними перевезеннями у прямому та змішаному сполученнях. Разом з тим, питання регіональних особливостей функціонування транспорту детально не розглядалися в їх працях.

Мета статті – полягає в обґрунтуванні та виявленні регіональної асиметрії розвитку інфраструктури вантажного транспорту в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. За даними Державної служби статистики [10], за 2012 р. підприємствами транспорту перевезено 772,8 млн. т вантажів, що становило 95,1% від обсягу перевезень вантажів у 2011 р. Вантажооборот склав 394,6 млрд. ткм, або 92,4 % від обсягу 2011 р. При цьому підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за 2012 р. перевезено 179,0 млн. т вантажів, що на 0,1% більше, ніж за 2011 р., та виконано вантажооборот у обсязі 39,2 млрд. ткм, який зріс на 1,8 %.

Варто враховувати той факт, що транспортна інфраструктура у разі недостатнього рівня розвитку стає гальмом, а у разі випереджаючого розвитку –

акселератором економічного зростання регіону. Крім того, зростає взаємний вплив різних елементів транспортної інфраструктури: на рівень ефективності морського транспорту впливають елементи залізничної транспортної інфраструктури, а також елементи інфраструктури повітряного транспорту та навпаки. Це вимагає узгодженого розвитку окремих елементів транспортної інфраструктури регіону.

Пошуки оптимальних рішень, що дозволяють економіці країни ефективно освоїти необхідні обсяги перевезень при можливо малих витратах коштів, в даний час відносяться до основних завдань стабілізації і подальшого підйому не тільки великих і середніх підприємств, але й малих. Ступінь задоволення різними видами транспорту потреб бізнесу у вантажних перевезеннях неоднаковий.

Кожен вид транспорту має характерні, тільки йому притаманні особливості в розміщенні, технічному оснащенні, провізних можливостях, різновиди рухомого складу, тощо. Для визначення сфер економічно доцільного використання того чи іншого виду транспорту для забезпечення потреб кожного окремого підприємства необхідно враховувати різні транспортні фактори.

При порівнянні варіантів перевезень різними видами транспорту основними показниками є:

- ✓ рівень експлуатаційних витрат (собівартість перевезень);
- ✓ капітальні вкладення;
- ✓ відстань, на яку перевозиться вантаж;
- ✓ кількість відправлених партій (використовуваний контейнер);
- ✓ швидкості руху і терміни доставки;
- ✓ наявність провізної і пропускнуої можливостей;
- ✓ маневреність в забезпеченні перевезень у різних умовах;
- ✓ надійність і безперебійність перевезень, їх регулярність;
- ✓ близькість розташування точки доставки до транспортних комунікацій;
- ✓ характер вантажу (вага, об'єм, консистенція);
- ✓ гарантії збереження вантажів;
- ✓ умови ефективного використання транспортних засобів, механізації та автоматизації вантажно-розвантажувальних робіт.

Величина цих показників на кожному виді транспорту різна. Основою вибору виду транспорту, оптимального для конкретного перевезення, служить

інформація про характерні особливості різних видів транспорту (автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний).

Проведемо аналіз основних техніко-економічних особливостей, що характеризують специфічність систем різних видів транспорту (табл. 1).

Таблиця 1. Порівняльна характеристика основних видів транспорту для вантажних перевезень

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Сфери доцільного використання
1	2	3	4
Автомобільний транспорт	Висока доступність, маневреність та швидкість доставки; Можливість вибору маршрутів та відправлення вантажу малими партіями; У ряді випадків більш короткий шлях руху вантажів; Найменш жорсткі вимоги до упаковки товару.	Низька продуктивність та вантажопідйомність; Залежність від погодних і дорожніх умов; Висока собівартість перевезень на великі відстані; Недостатня екологічна чистота; Недостатня протяжність і поганий технічний стан наявних автомобільних доріг.	Перевезення вантажів у промислових центрах, населених пунктах і с/х районах; Перевезення з пунктів виробництва у пункти споживання; Перевезення швидкопсувних та інших вантажів.
Залізничний транспорт	Висока провізна і пропускна здатність; Регулярність перевезень; Низькі тарифи; Зручність навантажувально-розвантажувальних робіт; Швидкість доставки на великі відстані; Досконала технологія перевезень.	Обмежене число перевізників; Великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу; Висока матеріалоемність і енергоємність перевезень; Низька доступність до кінцевих точок продажів; Не висока схоронність вантажів.	Перевезення масових вантажів на далекі і середні відстані, а між підприємствами, що мають під'їзні залізничні колії, – і на порівняно короткі.
Морський транспорт	Можливість використання суден великої вантажомісткості; Невеликі капіталовкладення, а також витрати палива та енергії; Практично необмежена пропускна здатність; При перевезеннях на великі відстані низька собівартість перевезень.	Низька швидкість; Обмежена можливість доставки до пунктів споживання; Жорсткі вимоги до упакування; Мала частота відправлень; Залежність від природно-географічних і навігаційних умов; Необхідність будівництва складного портового господарства; Висока вартість у внутрішніх сполученнях.	Перевезення, пов'язані із закордонним плаванням для доставки вантажів з експорту та імпорту до країн, що підтримують торговельні зв'язки; Перевезення вантажів іноземних фрахтувальників та перевезення у великому і малому каботажі.

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
Річковий транспорт	Велика провізна спроможність на глибоководних ріках; Невисока собівартість перевезень та капітальні витрати; Низькі вантажні тарифи.	Звивистість шляху та суднового ходу, ступінчастість глибин; Сезонність; Подовження маршрутів прямування вантажів; Невисока швидкість; Низька географічна доступність.	Перевезення до районів, де немає інших видів транспорту, між пунктами виробництва і споживання, розташованими на одних річкових шляхах.
Авіаційний транспорт	Найвища швидкість доставки вантажів; Високе збереження вантажу; Короткі маршрути перевезень; Можливість доставки у віддалені райони.	Висока собівартість та капіталомісткість перевезень; Залежність від погодних умов; Географічна недоступність; Обмеженість розміру партії.	Доставка у промислові центри та важкодоступні райони швидкопсувних продуктів, а також цінних вантажів та пошти.

* Розроблено автором за [6, 7, 8, 9]

Специфічні особливості різних видів транспорту визначають сфери їх доцільного використання для забезпечення транспортних потреб підприємств різного розміру (табл. 2).

Таблиця 2. Вибір оптимального виду транспорту підприємствами

	Автомобільний транспорт	Залізничний транспорт	Морський транспорт	Річковий транспорт	Авіаційний транспорт
Великі підприємства	++	+++	++	+	+++
Середні підприємства	++	++	+	++	+
Малі підприємства	+++	+	+	++	+

* Розроблено автором

Для об'єктивності оцінки ефективності використання того чи іншого виду транспорту доцільно виходити з конкретних умов перевезень, що складаються в різних регіонах або напрямках. Виходячи з проведеного аналізу суб'єктивних оцінок респондентів, з використанням коефіцієнта конкордації, була визначена усереднена структура транспортної складової розвитку малих, середніх та великих підприємств, з урахуванням географічного чинника розвитку транспорту в кожному окремому регіоні. Обробка експертних оцінок включала уніфікацію результатів, аналіз узгодженості думок, виділення високосогласованих підгруп та синтез узагальненої думки.

Враховуючи основні структурні показники діяльності підприємств за їх розмірами, а саме: долі обсягів реалізованої продукції великими, середніми та малими підприємствами у загальному обсязі реалізованої продукції по регіону (табл. 3), була сформована транспортна регіональна структура, яка явно відображає залежність прибутковості підприємств від кожного окремого виду транспорту для вантажних перевезень на регіональному рівні.

Таблиця 3. Обсяг реалізованої продукції у % до загального обсягу реалізованої продукції по регіону у 2011 році у Приазовському транспортно-економічному районі

	великі підприємства	середні підприємства	малі підприємства
Дніпропетровська	0.57	0.33	0.10
Донецька	0.65	0.29	0.06
Запорізька	0.62	0.23	0.15
Луганська	0.70	0.19	0.11
Харківська	0.35	0.46	0.20

* За даними Державної Служби Статистики України [11]

В найбільш загальному виді в Україні можна виділити чотири транспортно-економічні райони: Наддніпрянський, Прикарпатський, Причорноморський, Приазовський. Схід України охоплює Приазовський транспортно-економічний район. До його складу входять усі шість видів транспорту, і він є найбільш розвиненим в Україні. Район включає в себе Харківську, Запорізьку, Дніпропетровську, Донецьку і Луганську області [12].

Обсяг реалізованої продукції великими підприємствами у % до загального обсягу реалізованої продукції по Україні у 2011 році склав сорок два відсотки. Обсяг реалізованої продукції великими підприємствами майже усіх регіонів України складає переважну більшість. У зіставленні з даними отриманими від респондентів, бажаний профіль вантажної транспортної інфраструктури регіонів має наступний вигляд (рис.). На рисунку приведено профіль вантажної транспортної інфраструктури регіонів Приазовського транспортно-економічного району.

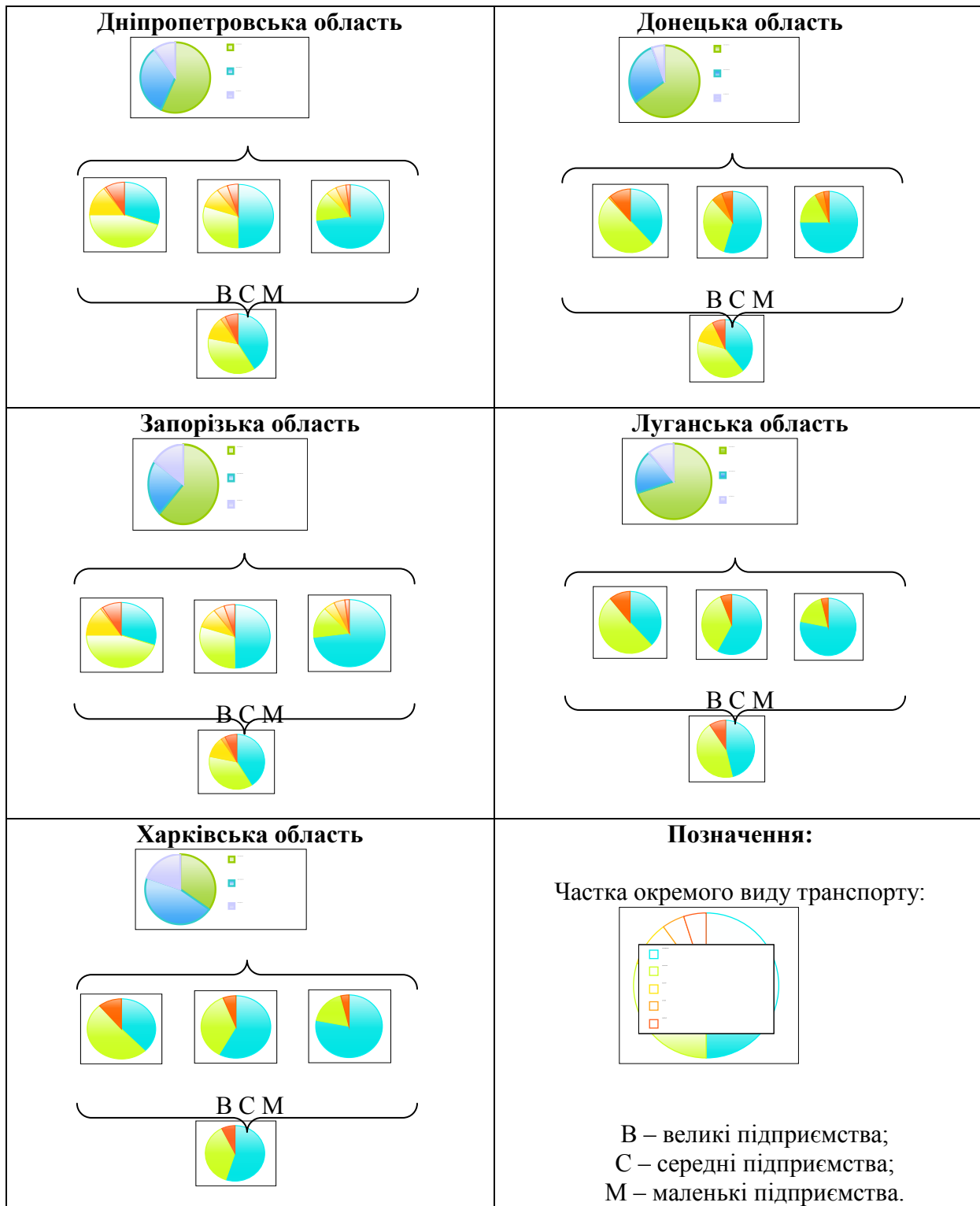


Рис. – Профіль вантажної транспортної інфраструктури регіонів Приазовського транспортно-економічного району.

Варто зазначити, що розвиток малого підприємництва безпосередньо залежить від розвитку автомобільного вантажного транспорту, а розвиток великих підприємств – найбільшою мірою від залізничного. І навпаки розвиток

підприємницької активності у регіоні призводить до розвитку відповідного виду транспорту.

Висновки. Наукові результати, отримані автором у результаті даного дослідження, полягають у наступному:

✓ проведений аналіз основних техніко-економічних особливостей, що характеризують специфічність систем різних видів транспорту виявив конкурентні переваги автомобільного та залізничного транспорту;

✓ аналіз суб'єктивних оцінок респондентів, з використанням коефіцієнта конкордації, дав змогу оцінити ефективність використання окремого виду транспорту, виходячи з конкретних умов перевезень, що складаються в різних регіонах або напрямках;

✓ виявлена регіональна асиметрія розвитку інфраструктурі вантажного транспорту в Україні, враховуючі основні структурні показники діяльності підприємств за їх розмірами, висвітлила важливість розвитку автомобільного вантажного транспорту з метою підтримки розвитку малого підприємництва.

Основною метою розвитку транспортної інфраструктури є розвиток середовища діяльності людей, що використовують транспорт для самоорганізації, взаємозв'язку та взаємодії суспільства з навколишнім середовищем. У зв'язку з цим економічна політика у частині розвитку транспортної інфраструктури країни у цілому та регіонів зокрема повинна бути спрямована на взаємодію адміністрації, населення та господарюючих суб'єктів у процесі формування та реалізації стратегічного плану розвитку.

Рівень конкурентних переваг розвитку вантажних перевезень транспортом безпосередньо залежить від розвитку підприємницької активності у регіоні та розвитку транспортної інфраструктури, тому в умовах, які складаються необхідним стає проведення комплексної програми задля формування конкурентних переваг усіх видів транспорту у сфері вантажних перевезень, з урахуванням потенціалу регіону, а також рівня підприємницької активності на кожній окремій ділянці.

Список літератури: 1. Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. / отв. ред. Хачатуров Т.С. – М.: Наука, 1985. – 177 с. 2. Повышение эффективности и качества работы автомобильного транспорта. Под ред. Л. Л. Афанасьева. М., «Транспорт», 1977. 206 с. 3. Белов И.В. Экономическая теория транспорта в СССР. Москва, 1987 г. 321 с. 4. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов. Москва, 1990г. 279 с. 5. Канторович Л.В. Развитие транспортного комплекса. Москва, 1980 г. 152 с. 6. Тихомиров Е. Ф. Стратегия развития грузового автомобильного

транспорта // Автотранспортное предприятие. 2006. №7. С. 15-21. **7. Улицкий М.П., Хмельницкий А.Д.** Стратегия развития грузового автомобильного транспорта в крупных городах // Автотранспортное предприятие. 2005. № 8. С. 4-11. **8. Хмельницкий А.Д.** Развитие рынка грузовых перевозок // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2007. № 7. С. 50-55. **9. Чернюк Л. Г.** Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України: монографія / Л. Г. Чернюк, Т. В. Пепа, О. М. Ярош; за ред. Л. Г. Чернюк. – К.: Наук. світ, 2003.– 182 с. **10.** Державна служба статистики України: [електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> **11.** Регіони України, 2012 Частина II: стат. збірник/ Держ. ком. статистики України; за ред. О.Г. Осауленка. – К., 2012. – 801 с. **12. Голиков А. П., Дейнека А. Г., Казакова Н. А.** Размещение производительных сил и регионалистика. Учебное пособие. – Харьков: ООО «Олант», 2005 – 320 с.

Надійшла до редакції 10.04.2013

УДК 338.47

Регіональна асиметрія розвитку інфраструктури вантажного транспорту в Україні / Жовтяк Г. А. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2013. – № 24(997). – С. 40–48. – Бібліогр.: 12 назв.

Принимая в расчет основные структурные показатели деятельности предприятий по их размерам, а именно: доли объемов реализованной продукции крупными, средними и малыми предприятиями в общем объеме реализованной продукции по региону, и учитывая результаты проведенного анализа и обработки экспертных оценок, была выявлена региональная асимметрия развития инфраструктуры грузового транспорта в Украине.

Ключевые слова: инфраструктура, грузовые перевозки, транспорт, транспортная региональная структура.

Taking into account basic structural performance indicators of enterprises according to their size, namely: the fate of sales large, medium and small enterprises in the total volume of sales in the region, and given the results of the analysis and processing of expert estimates, the regional asymmetry of cargo transport infrastructure in Ukraine was discovered.

Key words: infrastructure, freight, transport, transport regional structure.

УДК 338.47

О. В. ЗАГРЕБАЛЬНА, студентка, НТУ «ХПІ»

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ПОЛІТИКИ ФІНАНСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ КОМПАНІЙ У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

В статті проводиться порівняльний аналіз політики фінансування у автомобілебудівній промисловості. Визначається структура капіталу певних підприємств, а також форми запозиченого капіталу, що вони використовують. Зроблені висновки щодо визначення найбільш поширених форм та причин такого вибору.

Ключові слова: політика фінансування, автомобільна промисловість, структура капіталу, власний капітал, запозичений капітал

Вступ. У даній статті буде проведено аналіз десяти європейських компаній, що виробляють автомобілі. Основними моментами буде визначити,