

І. А. Топалова

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНАЛЬНИХ ТОВАРНИХ РИНКІВ

У статті обґрунтовано особливості формування логістичної інфраструктури регіональних товарних ринків. У ході дослідження побудовано алгоритм рішення завдань регіону з позиції логістично-інфраструктурного підходу. Визначено необхідність посилення конкурентоспроможності регіонів. Окреслено рід перепон, які заважають розвитку інфраструктури регіональних товарних ринків. Визначено роль регіональних органів влади у логістичному процесі на основі моделі «регіональні органи влади – наука – бізнес». Сформовано умови ефективної розбудови логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків.

Ключові слова: логістична інфраструктура, логістичні ланцюги, регіональна економіка, товарні ринки, елементи інфраструктури, регіональні органи влади, ефективні логістичні ланцюги.

Вступ. Сучасні умови господарювання пов'язані із логістичним забезпеченням будь-якого виду підприємницької діяльності. Логістичне забезпечення включає: надання логістичних послуг і сервісів, формування логістичних ланцюгів та їх ланок, створення умов для оптимального балансування часу та простору при переміщенні товаропотоків, встановлення взаємозв'язків між учасниками логістичного процесу і т. д. Для реалізації окреслених завдань необхідна відповідна логістична інфраструктура, яка являє собою механізм функціонування логістичних ланцюгів та враховує: глобалізацію ринків, інформаційне забезпечення, структурні зміни в бізнес-процесах, управління якістю продукції і послуг, логістичні центри та оптові ринки, автошляхи та зручні транспортні розв'язки тощо.

Сучасними авторами, які досліджували питання організації та формування логістичної інфраструктури, є такі: Є. В. Крикавський [1], М. Ю. Григорак [2], Р. Р. Ларіна [3], О. Є. Соколова [4], Н. Б. Савіна [5], О. О. Казанська [6], А. С. Геращенко [6], Т. В. Стройко [7], Т. Г. Логутова [8].

Мета дослідження. Метою роботи є дослідження особливостей формування логістичної інфраструктури регіональних товарних ринків.

Ця мета дала можливість сформувати та вирішити такі завдання:

- побудувати алгоритм рішення завдань регіону з позиції логістично-інфраструктурного підходу;
- визначити перепони, які заважають розвитку інфраструктури регіональних товарних ринків;
- визначити роль регіональних органів влади у логістичному процесі на основі моделі «регіональні органи влади – наука – бізнес»;
- сформувати умови ефективної розбудови логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків.

Викладання основного матеріалу. Інфраструктура, особливо логістична, є важливим фактором при формуванні регіональної системи та залученні різних груп споживачів. Для цього необхідним є врахування напрямів розвитку інфраструктури та логістичного потенціалу, що відповідає загальному напрямку соціально-економічного розвитку регіонів України.

Логістична інфраструктура товарного ринку дасть змогу встановлювати закономірності відтворювального процесу на регіональному ринку та відповідати його сучасним вимогам.

Закономірності відтворювального процесу визначають наявні взаємозв'язки і взаємозалежності регіональної економічної системи. Розширене відтворення системи економічних відносин здійснюється за допомогою зв'язків (матеріальних, фінансових та інформаційних) між суб'єктами регіональної економіки. Відтворювальний процес у регіоні припускає єдність регіональних та міжрегіональних зв'язків.

Регіональні економічні зв'язки інтегрують одиничні процеси відтворення на рівні підприємств у регіональний відтворювальний процес, а міжрегіональні забезпечують [9]:

- формування усіх ресурсів відтворювального процесу регіону за рахунок міжрегіонального обміну;

- взаємодію регіонального відтворювального процесу з економікою країни;
- участь регіональної системи у формуванні загальнодержавних ресурсів, а також у виробництві певної частини національного доходу країни.

Для оцінювання рівня логістичної інфраструктури товарного ринку необхідно розглянути загальний алгоритм розвитку регіонів (рисунок 1), який побудовано з позиції логістично-інфраструктурного підходу.

Цей алгоритм демонструє, що при прийнятті відповідальних управлінських рішень щодо подальшого соціально-економічного та логістично-інфраструктурного розвитку необхідними є розробка та впровадження стратегічних концепцій і програм. Саме раціональне здійснення цих процесів дає змогу сформулювати нові підходи до управління економікою регіону.

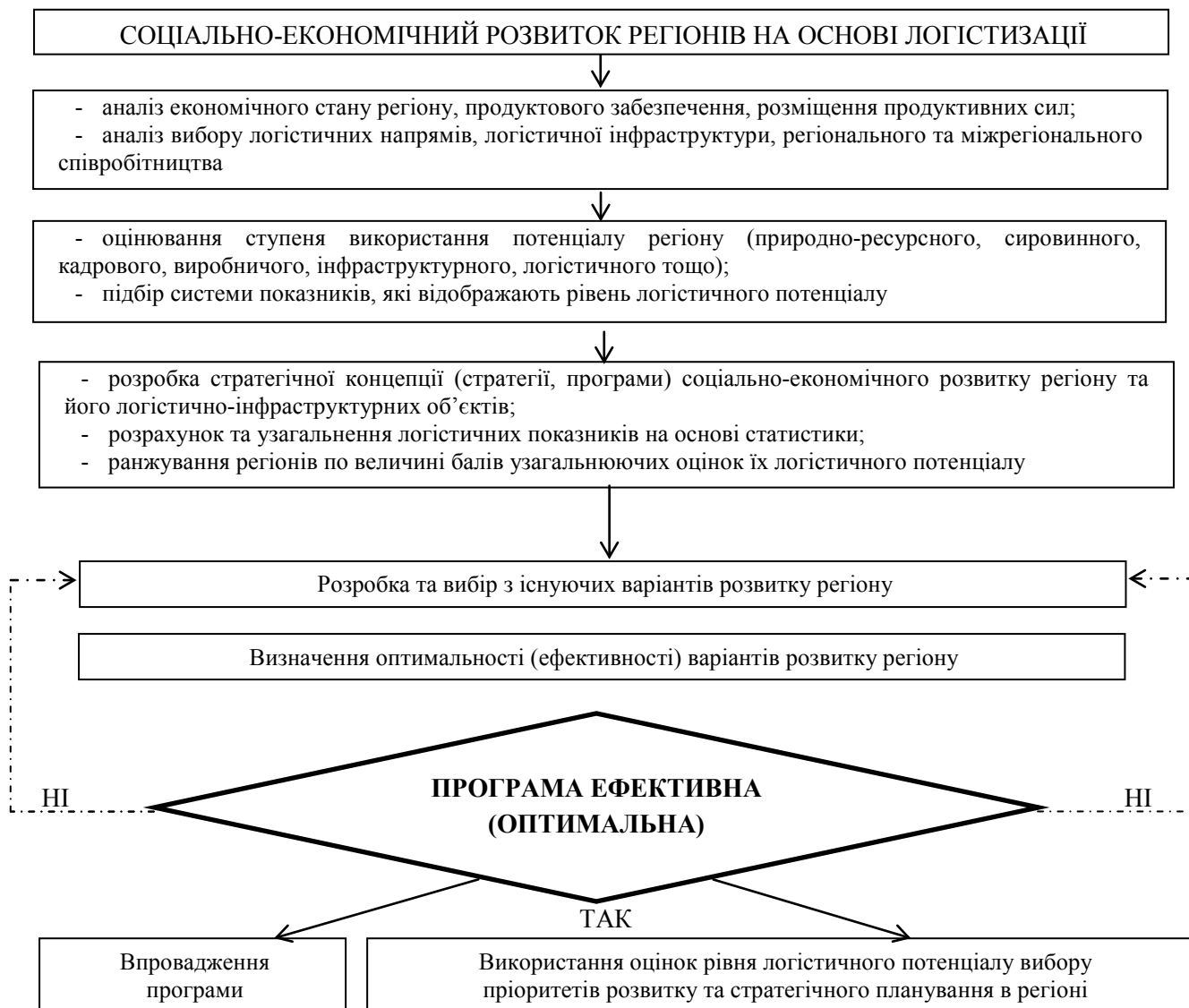


Рисунок 1 – Схема алгоритму рішення завдань регіону з позиції логістично-інфраструктурного підходу

Джерело: складено автором

Крім того, алгоритм рішення завдань регіону включає особливості формування конкурентного потенціалу регіону. Конкуренцію в економіці регіону слід розглядати у розрізі наступних рівнів (рисунок 2).

Враховуючі ці рівні, умови та цілі розвитку, кожний регіон наділений індивідуальними властивостями. Однак на побудову ефективної регіональної логістичної інфраструктури, особливо у сфері товарообміну, впливають такі фактори:

- особливості формування регіональних програм, планів, стратегій;

- просторовий вектор (територіальні відстані);
- транспортні та логістичні тарифи;
- інноваційний розвиток регіонів і підвищення їх конкурентоспроможності;
- особливості регіонального розвитку (галузеві, інституціональні, інфраструктурні);
- специфіка формування регіональних ринків, у т. ч. товарних;
- підходи до формування цінових стратегій на товари та послуги суб'єктів, які є учасниками на ринку;
- вартість землі, комерційної нерухомості, оренди тощо;
- оплата праці найманих працівників.

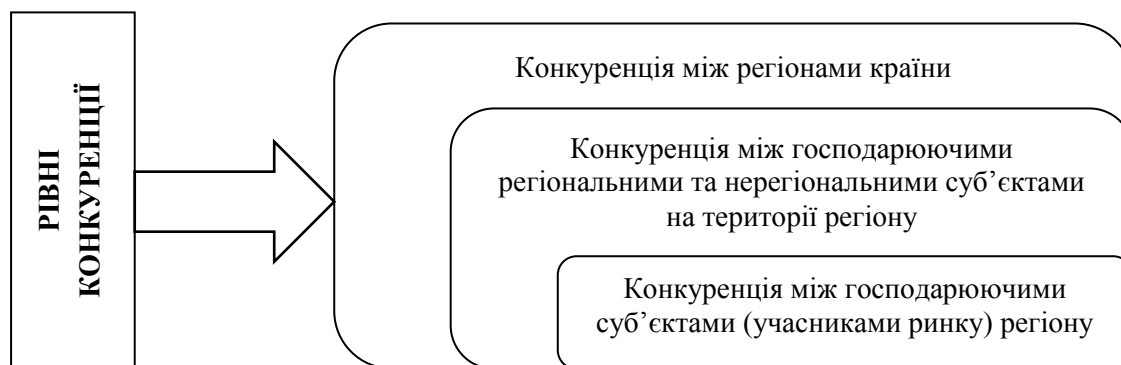


Рисунок 2 – Рівні конкуренції в економіці регіону

Джерело: складено автором на основі [10]

Беручи до уваги усі зазначені вище фактори, постає питання про необхідність розбудови такої логістичної інфраструктури, яка б дала змогу змінити існуючі технологічні та логістичні ланцюги на більш скорочені (ефективні, оптимальні) задля підвищення виробництва та просування товарів у конкретному регіоні. Це, безумовно, дасть регіонам можливість збільшувати додану вартість і значно підвищувати свою конкурентоспроможність.

Існуюча інфраструктура товарного ринку Одеського регіону не повною мірою відповідає призначенню, а саме: швидкому просуванню руху товарів від виробника до кінцевого споживача за мінімальних витрат (фінансових, часових тощо). Тобто чітко простежується неефективна діяльність оптово-продовольчих ринків (логістичних центрів), що полягає у: неспроможності формування товарних партій, відсутності сховищ та складських приміщень з відповідними умовами зберігання швидкоплинної продукції, відсутності сертифікації продукції, завищеній вартості вітчизняних та імпортованих товарів.

Подальшому розвитку інфраструктури регіональних товарних ринків заважають такі перепони:

- невиконання (не у повному обсязі, не вчасно) фінансово-кредитних зобов'язань;
- несвоєчасність надходження або відсутність інформації щодо попиту, пропозиції, умов постачань, логістичних операцій (сервісів), цін для виробників, споживачів, посередників;
- низька ефективність організації гуртово-посередницьких підприємств (оптових ринків, логістичних спеціалізованих складів);
- велика кількість учасників (посередників) у формуванні логістичних ланцюгів та у русі товарів;
- необґрунтована (велика) вартість транспортних послуг, тарифів;
- незадовільний сервіс у сфері транспортно-логістичних та експедиторських послуг;
- низька культура надання послуг щодо обслуговування споживачів – як оптових, дрібнороздрібних, так і кінцевих.

Однак питаннями підвищення ефективності інфраструктури України, в т. ч. логістичної, постійно займаються державні органи влади. Так, згідно з Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» від 30.09.2019 р. важливими пріоритетними напрямками є [11, 12]:

- Ціль 2 – подолання голоду, досягнення продовольчої безпеки, поліпшення харчування й сприяння сталому розвитку сільського господарства завдяки зменшенню втрат продовольства у логістичних ланцюгах;

- Ціль 9 – створення стійкої інфраструктури завдяки посиленню інтеграції усіх підприємств у промислово-збутові ланцюги та ринки.

Тобто подальший регіональний соціально-економічний розвиток стає неможливим без формування ефективно працюючої інфраструктури, що дасть змогу встановлювати закономірності на регіональному ринку та відповідати його сучасним вимогам. Безперечно, без розвитку регіональної логістичної інфраструктури, яка є важливою складовою розвитку регіональної економіки в цілому, доволі складно формувати та планувати логістичні ланцюги регіональних товарних ринків.

Регіональний рівень економіки має такі складові:

- ринки товарів;
- ринки послуг;
- ринки праці;
- ринки капіталів.

Кожному ринку, а особливо товарному, відповідають різні елементи інфраструктури, які й створюють фундамент для їх діяльності та результатів розвитку регіональної економіки.

Тому стає необхідним аналіз стану та проблем розвитку кожного елементу інфраструктури.

Отже, розглянемо інфраструктуру товарного ринку на прикладі Одеського регіону (таблиця 1).

Таблиця 1 – Структура обороту роздрібною торгівлі Одеського регіону по роках, млн. грн.

Період	Оборот роздрібною торгівлі	Індекс фізичного обсягу обороту роздрібною торгівлі (у порівнянних цінах), %
2015 р.	72438,9	81,9
2016 р.	84056,2	106,3
2017 р.	62961,7	114,1
2018 р.	69196,7	103,4
січень-травень 2019 р.	30838,2	115,2

Складено на основі «Регіональна структура обороту роздрібною торгівлі». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/sr/oort/oort_u/oort0519_u.htm

Згідно з цією таблицею динаміка роздрібного товарообігу за зазначений період була змінною. Так, у 2018 р. оборот роздрібною торгівлі зріс на 10,7 % порівняно з 2017 р. і становив 69196,7 млн. грн. Однак у 2017 р. він знизився на 7,8 % порівняно з 2016 р. та становив 62961,7 млн. грн., а якщо порівнювати 2016 з 2015 р., то цей показник зріс на 24,4 % і становив 84056,2 млн. грн., що, до речі, є найвищим показником за цей період.

Структура роздрібного товарообігу також має чітко виражений характер (таблиця 2).

Таблиця 2 – Товарна структура обороту роздрібною торгівлі (у млн. грн., у відсотках всього)

	2014	2015	2016	2017	2018
Усі товари	100	100	100	100	100
Продовольчі товари	42,1	41,7	41,5	40,3	43,4
Непродовольчі товари	57,9	58,3	58,5	59,7	56,6

Складено на основі «Товарна структура роздрібного товарообороту підприємств роздрібною торгівлі». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/sr/tsrtp/tsrt_u_0918.htm

Збільшилась частка непродовольчих товарів, а частка продовольчих товарів, відповідно, знизилась. Слід зауважити, що має місце стійка тенденція до поступової зміни імпоротної продукції на вітчизняну. Наприклад, у 2018 р. у загальному обсягу товарів 53,9 % було товарів, які вироблені на території України, через торговельну мережу (продовольчих товарів – 82,2, а непродовольчих – 32,1),

у 2017 р. цей відсоток становив 53,2 (продовольчих товарів – 83,2 %, а непродовольчих – 33 %), у 2016 р. – 56,9 % (85,5 % та 36,6 % відповідно), а у 2015 році – 59,6 %.

Однак ця тенденція простежується тільки за оборотом продовольчих товарів, а в обороті непродовольчих товарів, як і раніше, переважає імпорт з таких країн світу, як: Китай, Турція, Польща.

Усі існуючі товарні потоки на ринку Одеського регіону слід поділити на:

- транзитні товари, які проходять через митну територію України і Одеського регіону зокрема. При цьому транзиті використовується наявна інфраструктура в регіоні (газопроводи, нафтопроводи, енергетичні комунікації, морський транзит);

- продукція вітчизняних виробників, яка експортується в інші країни;

- ввезення товарів з інших країн для подальшої їх реалізації через мережеві торговельні підприємства;

- ввезення товарів з інших регіонів України для подальшої їх реалізації через мережеві торговельні підприємства;

- продукція, яка виробляється та споживається у рамках окремого регіону, через фірмові магазини або за допомогою наявної інфраструктури ринку товарів.

Основним «гравцем» оптового ринку в Одеському регіоні та і в Україні зокрема є товарні біржі, які, по суті, повинні бути організаторами та координаторами цього процесу.

В Україні функціонують такі товарні біржі:

- «Універсальна товарно-сировинна біржа», яка займається проведенням біржових торгів з продажу оптових партій таких видів продукції, як вугільна продукція, енергоносії, кольорові та дорогоцінні метали, лісоматеріали, сільськогосподарська продукція і сировина, продукція виробничо-технічного призначення, транспортні засоби, товари народного вжитку, матеріали, товарні деривативи тощо [13];

- Асоціація «Союз Бірж України», напрямом діяльності якої є організація ринку необробленої деревини [14];

- Українська енергетична біржа, що займається механізмом ринкової торгівлі енергоносіями (вугілля, нафта, природний газ, електроенергія та ін.) в Україні з урахуванням специфіки та особливостей країни, а також підвищення енергетичної безпеки [15];

- інші товарні біржі [16].

Однак в останні роки інтенсивно розвивається позабіржовий ринок, оскільки спостерігається низький рівень у: стандартизації товарів та їх якості; оперативності торгівлі; швидкості укладання договорів за рахунок високого ступеня прибутковості біржі за оформлення та проведення операцій. Крім того, переважну кількість у логістичній інфраструктурі регіонального товарного ринку становлять роздрібні ринки та дрібнороздрібні магазини.

Одним із важелів розвитку інфраструктури товарного ринку є «Комплексна програма розвитку фінансового сектору України до 2020 року», затверджена Постановою Правління НБУ від 18.06.2015 р. № 391 (зі змінами від 31.05.2018 р. № 304) [17]. Саме фінансове забезпечення дасть змогу побудувати логістичну систему, адже саме об'єднання матеріальних, фінансових та пов'язаних із ними інформаційних потоків формує логістичну інфраструктуру регіону. Проте ми вважаємо, що ця Програма не була повною мірою реалізована та не вплинула на ефективність логістичної інфраструктури, а саме: недостатньо розвинені та упорядковані:

- оптово-роздрібні ринки, логістичні центри, спеціалізовані центри тощо;

- мережі посередницьких організацій, які повинні забезпечувати ефективну торговельну діяльність оптовиків;

- системи інформаційного забезпечення;

- системи транспортного обслуговування (логістичний сервіс);

- заходи щодо розробки організаційної та нормативної політики функціонування товарних ринків.

Отже, існуюча інфраструктура товарного ринку Одеського регіону та інших регіонів України не відповідає призначенню, а саме: швидкому просуванню руху товарів від виробника до кінцевого споживача за мінімальних витрат (фінансових, часових тощо).

Як ми вже зазначали, у сфері інфраструктури товарного ринку переважають саме роздрібні ринки. Тобто чітко простежується неефективна діяльність оптових ринків, що полягає у завищеній ціні на імпортні товари, які займають значну частку у загальному обсязі реалізації продукції.

Також однією з головних причин гальмування розвитку логістичної інфраструктури в Україні є відсутність взаємоузгодженого функціонування усіх складових цього процесу у комплексі. Тобто відсутня координація елементів регіональної логістичної інфраструктури, яка виникає у процесі стихійного або нерегульованого розвитку ринкових форм у регіоні. Це не дає змогу розвиватися крупним логістичним, оптовим ринкам та центрам.

Для розвитку логістичної інфраструктури регіональної економічної системи важливим є теоретико-методичне забезпечення її функціонування. Вбачаємо, що на ефективність логістичної інфраструктури товарних ринків впливає побудова організаційно-економічного механізму формування логістичних ланцюгів, під яким розуміємо складну систему виробничих та економічних відносин, сутність форм і методів управління. Він має бути відповідним до рівня розвитку логістичної інфраструктури, тобто змінюватись так, щоб його окремі елементи відповідали потребам регіону.

Специфіка побудови організаційно-економічного механізму враховує особливості функціонування усього господарського механізму регіону, який демонструє наявну сукупність економічних, організаційних та адміністративних важелів і методів, а також узгодження інтересів суб'єктів ринку регіону. Ці важелі є рушійними силами щодо регулювання організаційно-технічних, виробничо-технологічних, логістично-маркетингових, фінансово-економічних та інших процесів з метою ефективного формування соціально-економічних програм регіону.

Головним елементом організаційного механізму є структура управління, яка складається із сукупності елементів логістичної системи, що знаходяться у тісному взаємозв'язку. Формування ефективних логістичних ланцюгів залежить від налагодженої системи організаційно-економічних відносин.

Організаційний механізм як складова усього господарського механізму регіону включає:

- правила, організаційно-правові нормативи і стандарти, що визначають та регулюють структуру управління регіональною економікою;
- обов'язки, права і відповідальність регіональних органів управління та інших учасників логістичних ланцюгів;
- організацію процесу формування логістичних ланцюгів;
- розподіл функцій та делегування повноважень між різними учасниками логістичних ланцюгів регіону;
- формування відповідної інфраструктури задля створення умов підвищення ефективності формування логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків.

Організаційно-економічний механізм формування логістичних ланцюгів товарних ринків на регіональному рівні має прямий вплив на економіку країни, тому що є основою економічної та ресурсної безпеки. Для досягнення цієї мети необхідно визначитись із засобами її реалізації. Як відомо, їх декілька: імпортний вектор розвитку та самозабезпечення регіонів. Останній підхід ми й висвітлюємо у наших попередніх дослідженнях [18]. Так, сутність ресурсної та продуктової безпеки регіону полягає у здатності самостійного забезпечення необхідним обсягом, асортиментом та якістю ресурсів та продуктів. Регіональне самозабезпечення може досягатись як в рамках одного регіону, так і в рамках міжрегіонального співробітництва, що забезпечується завдяки формуванню ефективних ланцюгів.

Цей підхід передбачає такі напрями вирішення проблеми:

- підтримання постачання товарів на рівні, достатньому для існування людей та їх відповідного образу життя;
- забезпечення належного рівня платоспроможного попиту населення регіону;
- імпортозаміщення та захист інтересів вітчизняних товаровиробників.

Особливого значення питання самозабезпечення та саморозвитку регіонів набувають у реалізації відтворювального підходу, який розглядає формування взаємопов'язаних підсистем (промисловість, сільське господарство, транспорт) єдиних регіональних систем.

Регіони являють собою єдину систему відтворення, тобто існують усі стадії відтворювального процесу (ресурсно-сировинна база, переробка, виробництво, розподіл, споживання, утилізація відходів тощо), які функціонують як елемент усієї відтворювальної системи країни.

При формуванні логістичних ланцюгів на регіональному рівні важливим є забезпечення, з одного боку, самостійності усіх суб'єктів господарювання, а з другого, – їх підтримки за рахунок непрямого економічного впливу регіонів і держави. Тобто підвищення ефективності формування логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків можливе завдяки стимулюванню (мотивації) регіональними органами влади усіх учасників (суб'єктів) логістичного процесу. Регіональні органи влади при цьому повинні виконувати лише координуючу, роз'яснювальну та інформаційну функції, що дасть можливість об'єднати усіх учасників процесу та мотивувати їх на здійснення господарської діяльності задля відтворення економіки регіонів і країни в цілому, а науково-освітні установи мають здійснювати методичне та наукове забезпечення процесу формування логістичних ланцюгів і відповідної логістичної інфраструктури. Тобто встановлення взаємозв'язків і врахування інтересів усіх учасників (суб'єктів) логістичного процесу дасть змогу сформулювати стратегічні напрями розвитку ефективних логістичних ланцюгів та економіко-соціальної стратегії на основі моделі «регіональні органи влади – наука – бізнес».

Формування логістичної інфраструктури регіону потребує створення соціальних інститутів (наприклад агентств регіонально розвитку), які являють собою регіональні центри та які будуть виконувати роль провідників ефективної державної регіональної політики і власної політики розвитку окремих регіонів на засадах логістизації [3].

Вважаємо, що ефективність розбудови логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків має передбачати такі умови:

- наявність логістичних центрів (ринків);
- наявність або розбудову оптових ринків сільськогосподарської продукції;
- формування транспортних хабів для стратегічно важливих видів товарів;
- формування ефективних логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків задля самозабезпечення товарами та продукцією;
- саморозвиток регіонів на основі планування логістичних ланцюгів на товарних ринках (від наявності ресурсно-сировинної бази до утилізації залишків виробництва, товару чи упаковки);
- наявність системи показників для характеристики рівня якості функціонування регіональної логістичної системи згідно з заданим рівнем логістичних витрат;
- переорієнтацію бізнес-процесів з товарів на споживача (покупця); функцій на процеси; угоди на взаємовідносини; запасів на інформацію; оцінних показників прибутку на ефективність;
- мінімізацію логістичних ризиків (стратегічне планування, розподіл ризиків у різних ланках логістичного ланцюга товарного ринку);
- ефективне управління запасами у логістичних ланцюгах регіональних товарних ринків (оптимізація обсягів запасів, використання систем «Кан-Бан» та «Точно в час»);
- цілісність логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків як сукупності ланок (концепція загальних (сумарних) логістичних витрат), недопущення логістичних розривів;
- ефективний комунікаційний зв'язок при формуванні логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків (інформаційні зв'язки, моніторинг, збір даних).

Задля реалізації вищезначених умов важливими є розробка тактики реалізації стратегічних напрямів розвитку логістичної інфраструктури, логістичних ланцюгів регіону та делегування повноважень між учасниками (суб'єктами) логістичного процесу у вигляді регіональних програм, планів, заходів та ін.

Висновки. Таким чином, основою логістичної системи регіону є механізм формування логістичної інфраструктури, який становить систему організаційних та економічних форм і методів взаємодії учасників регіонального товарного ринку, що спонукає до підвищення ефективності функціонування усіх ланок логістичного ланцюга, які будуються на засадах відтворювального підходу і спрямовані на використання економічних законів та досягнення поставлених стратегічних цілей регіону.

Список використаної літератури

1. Крикавський С. В., Чернописька Н. В. Логістичні системи. Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2009. 264 с.
2. Григорак М. Ю. Концептуальні засади розвитку логістичної інфраструктури в умовах економіки знань. *Інші сфери економіки*. 2013. С. 212–222.
3. Ларіна Р. Р. *Регіональні логістичні системи (формування, управління та стратегія розвитку)* / НАН України; Ін-т екон.-прав. дослідж. Донецьк: ВІК, 2004. 372 с.
4. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2007-2/Sokolova_207.htm
5. Савіна Н. Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності. URL: [www.nbu.gov.ua › portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf)
6. Казанська О. О., Геращенко А. С. Аналіз розвитку інфраструктурного забезпечення національної економіки. URL: www.nbu.gov.ua/Golovna_storinka_Portalu.../2010_33/Files/3316.pdf
7. Стройко Т. В. Логістична інфраструктура як ефективний інструмент управління підприємством. *Ефективна економіка*. 2011. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=684>
8. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Логістична інфраструктура як складова частина об'єднання промислових підприємств. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності = Theoretical and Practical Aspects of Economics and Intellectual Property*: зб. наук. пр. ДВНЗ «ПДТУ». Маріуполь, 2017. Вип. 15. С. 288–292.
9. Мороз О. Д. Об'єкт, предмет та принципи регіональної логістики. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Логістика. 2010. № 669. С. 75–84.
10. Польшин А. О. Межрегиональная экономическая дифференциация. Методология анализа и государственного регулирования: монография. Москва: УРСС, 2011. 208 с.
11. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ президента України від 30.09.2019 р. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>
12. Цілі сталого розвитку на 2016–2030 роки. URL: <http://www.un.org.ua/tsilirozvytku-tysiacholititia/tsilistaloho-rozvytku>
13. URL: http://www.utsb.kiev.ua/ukr/zahalna_informatsiya
14. Асоціація «Союз Бірж України», напрямком діяльності якої є організація ринку необробленої деревини. URL: <https://kyivlis.gov.ua/wp-content/uploads/2019/02/Berenshtejn-B.L.-Asotsiatsiya-Soyuz-birzh-Ukrayiny.pdf>
15. Українська енергетична біржа займається механізмом ринкової торгівлі енергоносіями (вугілля, нафта, природний газ, електроенергія та ін.) в Україні з урахуванням специфіки та особливостей країни, а також підвищення енергетичної безпеки. URL: <https://www.ueex.com.ua>
16. Інші товарні біржі. URL: <https://aeaer.com.ua/spysok-birzh>
17. Комплексна програма розвитку фінансового сектору України до 2020 року. URL: <https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=73007243>
18. Топалова І. А. Етапи побудови організаційно-економічного механізму формування ланцюгів ресурсного забезпечення саморозвитку регіону. *Бізнес Інформ*. 2020. № 7. С. 118–124.

References

1. Krykavskiy, Ye. V., Chornopyska, N. V. (2009), *Logistics systems [Lohistychni systemy]*, Nac. Un-t "L'vivs'ka politehnika", L'viv, 264 p. [in Ukrainian].
2. Grygorak, M. Yu. (2013), "Conceptual principles of logistics infrastructure development in the conditions of knowledge economy" ["Konceptual'ni zasady rozvytku logistychnoyi inrastruktury v umovah ekonmoiky znan'"], *Inshi sfery ekonomiky*, pp. 212-222 [in Ukrainian].
3. Larina, R. R. (2004), *Regional logistics systems (formation, management and development strategy) [Regional'ni logistychni systemy (formuvannya, upravlinnya ta strategiya rozvytku)]*, NAN Ukrayiny. In-t ekon.-prav. doslidzh., Donec'k: VIK, 372 p. [in Ukrainian].
4. Sokolova, O. Ye., "Problems of management of logistics infrastructure of enterprises" ["Problemy upravlinnya logistychnoyu inrastrukturoyu pidpnyemstv"], available at: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2007-2/Sokolova_207.htm
5. Savina, N. B., "Infrastructure of logistics processes of economic activity" ["Infrastruktura logistychnyh procesiv ekonomichnoyi diyal'nosti"], available at: [www.nbu.gov.ua › portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf)
6. Kazans'ka, O. O., Gerashhenkov, A. S., "Analysis of the development of infrastructural support of the national economy" ["Analiz rozvytku inrastruktornogo zabezpechennya nacional'noyi ekonomiky"], available at: www.nbu.gov.ua/Golovna_storinka_Portalu.../2010_33/Files/3316.pdf

7. Strojko, T. V. (2011), "Logistics infrastructure as an effective tool for enterprise management" ["Logistychna infrastruktura yak efektyvnyj instrument upravlinnya pidpryyemstvom"], *Efektivna ekonomika*, No. 9, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=684>
8. Logutova, T. G., Poltoracz'kyj, M. M. (2017), "Logistics infrastructure as a part of an industrial association" ["Logistychna infrastruktura yak skladova chastyna obyednannya promyslovyh pidpryyemstv"], *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektual'noyi vlasnosti = Theoretical and Practical Aspects of Economics and Intellectual Property*: coll. of sci. papers of "PDTU" State University, Mariupol', Iss. 15, pp. 288-292 [in Ukrainian].
9. Moroz, O. D. (2010), "Object, subject and principles of regional logistics" ["Obyekt, predmet ta pryntsypy rehional'noyi lohistyky"], *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politehnika». Seriya: Lohistyka*, No. 669, pp. 75-84 [in Ukrainian].
10. Polynev, A. O. (2011), Interregional economic differentiation. Methodology of analysis and state regulation: monograph. *Mezhrehyonal'naya ekonomicheskaya dyfferentsyatsyya. Metodolohyya analiza y hosudarstvennoho rehulyrovanyya: monografyya [Mezhregionalnaya ekonomicheskaya differentsiatsiya. Metodologiya analiza i gosudarstvennogo regulirovaniya: monografiya]*, URSS, Moscow, 208 p. [in Russian].
11. Decree of the President of Ukraine dated 30.09.2019 "On the Sustainable Development Goals of Ukraine until 2030" [Ukaz prezydenta Ukrainy vid 30.09.2019 r. "Pro Tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku", available at: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>
12. "Sustainable development goals for 2016-2030" ["Tsili staloho rozvytku na 2016-2030 roky"], available at: <http://www.un.org.ua/ua/tsilirozvytku-tysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku>
13. Available at: http://www.utsb.kiev.ua/ukr/zahalna_informatsiya
14. "Association "Union of Exchanges of Ukraine", the direction of which is the organization of the market of raw wood" ["Asotsiatsiya «Soyuz Birzh Ukrayiny», napryamkom diyal'nosti yakoyi ye orhanizatsiya rynku neobrobenoyi derevyny"], available at: <https://kyivlis.gov.ua/wp-content/uploads/2019/02/Berenshtejn-B.L.-Asotsiatsiya-Soyuz-birzh-Ukrayiny.pdf>
15. "The Ukrainian Energy Exchange deals with the mechanism of market trade in energy (coal, oil, natural gas, electricity, etc.) in Ukraine, taking into account the specifics and characteristics of the country, as well as improving energy security" ["Ukrayins'ka enerhetychna birzha zaymayet'sya mekhanizmom rynkovoyi torhivli enerhonosiyamy (vuhillya, nafta, pryrodnyy haz, elektroenerhiya ta in.) v Ukrayini z urakhuvannyam spetsyfyky ta osoblyvostey krayiny, a takozh pidvyshchennya enerhetychnoyi bezpeky"], available at: <https://www.ueex.com.ua>
16. "Other commodity exchanges" ["Inshi tovarni birzhi"], available at: <https://aeaep.com.ua/spysok-birzh>
17. "Comprehensive program for the development of financial sector of Ukraine until 2020" ["Kompleksna prohrama rozvytku finansovoho sektoru Ukrayiny do 2020 roku"], available at: <https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=73007243>
18. Topalova, I. A. (2020), "Stages of construction of organizational and economic mechanism of formation of chains of resource maintenance of self-development of region" ["Etapy pobudovy orhanizatsiyno-ekonomichnoho mekhanizmu formuvannya lantsyuhiv resursnoho zabezpechennya samorozvytku rehionu"], *Biznes Inform*, No. 7, pp. 118-124 [in Ukrainian].

I. A. Topalova

PECULIARITIES OF THE FORMATION OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF REGIONAL COMMODITY MARKETS

Infrastructure, especially logistics, is an important factor in the formation of the regional system and attraction of different groups of consumers. To do this, it is necessary to take into account the directions of the development of infrastructure and logistics potential, which corresponds to the general direction of socio-economic development of the regions of Ukraine.

The logistics infrastructure of the commodity market will make it possible to establish the patterns of the reproduction process in the regional market and meet its modern requirements.

The article substantiates the peculiarities of the formation of the logistics infrastructure of regional commodity markets. In the course of the research the algorithm of the decision of problems of the region from a position of logistic and infrastructural approach is constructed. The need to strengthen the competitiveness of the regions has been identified. The kinds of obstacles that hinder the development of the infrastructure of regional commodity markets are outlined. The role of regional authorities in the logistics

process is determined on the basis of the model «Regional authorities – science – business». The conditions for effective development of logistics chains of regional commodity markets are formed.

Thus, the logistics system of the region is based on the mechanism of logistics infrastructure formation, which is a system of organizational and economic forms and methods of interaction of participants of regional commodity market, which encourages to increase efficiency of all parts of the logistics chain, based on the principles of reproductive approach and aimed at the use of economic laws and the achievement of strategic goals of the region.

Keywords: *logistics infrastructure, logistics chains, regional economy, commodity markets, infrastructure elements, regional authorities, efficient logistics chains.*

Стаття надійшла до редакції 31.08.2020

DOI 10.24025/2306-4420.0.58.2020.212735

Топалова Ірина Анатоліївна, к.е.н., доц., с.н.с. відділу ринкових механізмів та структур, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

e-mail: djesi@te.net.ua

ORCID 0000-0001-7845-6612

Topalova I. A., Candidate of Technical Sciences (Ph.D.), associate professor, senior researcher at the department of market mechanisms and structures, Institute of Market Problems and Economic and Environmental Research of the National Academy of Sciences of Ukraine